

Koncepcija dugoročnog razvoja prometa na području SR Hrvatske

NAŠE MORE 32 (6) 16 (1985)

17-18. prosinca prošle godine održano je u Zagrebu Znanstveno savjetovanje pod gornjim naslovom. Organizator ovog Savjetovanja je OOUR Institut prometnih znanosti — Zagreb, RO Centra prometnih znanosti, koji je objavio 26 publikacija ovog Projekta, a sudionicima Savjetovanja prezentiran je izvadak tih parcijalnih studija u 2 knjige o dosadašnjem razvoju, analizi i ocjeni stanja, te o projekciji razvoja.*

Ovdje donosimo kraći prikaz iz navedenih studija o ulozi i značenju pomorskog prometa — luka i brodarstva s područja SR Hrvatske.*

Ovaj Projekt dugoročnog prometa na području SR Hrvatske do 2000. godine, za razliku od ranijih pristupa, temelji se na sustavnom principu — na prilaženju prometu kao jedinstvenom multimodalnom sustavu, a u okviru prirodno-geografskog položaja i društveno-gospodarskog razvoja Jugoslavije u funkciji tehničko-tehnološkog napretka, te strukturnih transformacija u prometu.

Naša zemlja, zahvaljujući svojim komparativnim prirodno-geografskim specifičnostima, vrlo povoljnim prometnim položajem smještena je na prijelazu Srednje Evrope prema Jadranu i Mediteranu, te između alpskih zemalja i donjeg Podunavlja što joj sve daje središte prometne gravitacije tog područja. Unutar takve konstalacije, SR Hrvatska je svojim pomorskim položajem otvorena prema svijetu u ekonomskom i u turističkom pogledu, ona je prometno tranzitna na relaciji Podunavlje-Jadran i obr. Prednosti korištenja jadranskog prometnog pravca preko Rijeke i ostalih naših luka u kopnom i pomorskom prometu posebno dolaze do

izražaja u pravcu zemalja — Srednje Evrope i Podunavlja, te zemalja Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka te Afrike.

I. Razvoj, analiza i ocjena stanja

Jadranskim morem naša zemlja ostvaruje u pomorstvu preko svojih luka kontakt s ostalim morima i oceanima te njihovim lukama. Pored prekomorske plovidbe od važnosti je za nas i obalna plovidba, koja je u stvari nastavak kontinentalnih putova, jer povezuje obalu sa zaleđem i otoke s kopnom, a ekonomska joj je važnost razvoj turizma — obalnog i nautičkog, što je i izvor deviznih prihoda od nevidljivog izvoza. Upravo bogata razvedenost naše obale omogućila je i formiranje većeg broja manjih i većih luka od kojih neke imaju veće prometno značenje, jer su maritimno pogodnije i kao takve smještene su na kraju kopnenih i zračnih prometnica — željeznice, cesta i aerodroma. Ovi lučki terminali za pretovar raznih rasutih (suhik i tekućih) tereta su ne samo početno-završne točke pomorskog prometa, već služe i kao veze između pomorskih i ostalih prometnih veza. Kako razvitak luka ovisi o napretku tehnologije prometnih grana, o tehničkoj opremljenosti luka i njihovoj unutrašnjoj organizaciji, o povezanosti luka s njihovim zaleđem, o strukturi i veličini trg. flote, izvoza i uvoza robe, tranzita robe preko tih luka i sl., to se razvoj naših luka i brodarstva odvijao i odvija se u tom pravcu.

Činjenica je, da je pomorsko brodarstvo u direktnoj funkciji svjetske trgovine, a naš položaj na Jadranu omogućuje da se veći dio naše robne razmjene, kao i dijela zemalja našeg zaleđa obavlja upravo pomorskim putem.



Tabela — Prijevoz robe i putnika morem (podaci za SR Hrvatsku)

God.	Promet robe u glavnim lukama (u 000 t)	Ukupno (000 t)	Struktura tokova robe u lukama			Promet putnika u lukama			Kontejnernski promet u lukama		Prevezeno Robe (u 000 t)			
			Od toga:			Ukupno (000)	Od toga: Promet		Broj	Tona	Ukupno	Od toga u međunarodnom prometu	Putnika (u 000)	
			Unutraš. promet	Međunar. promet			Unutrašnji	Međunarodni						
				Ukupno	Izvoz i uvoz									Tranzit
1975.	17.535	19.712	4.615	15.097	10.710	4.387	11368	10.866	502	6.449	43.676	15.436	13.354	5.612
1980.	22.328	29.863	5.144	24.719	19.753	4.966	13.977	13.450	527	17.527	166.696	17.669	15.251	7.251

Kako pomorski promet čine dvije osnovne djelatnosti — luke i brodarstvo, to su njihovi kapaciteti i podijeljeni u SRH na 8 glavnih lu-

ka (u SFRJ 10) i na 11 brodarskih OUR (u SFRJ 15), koji svladavaju količinu prometa robe i putnika prikazanu na gornjoj tabeli.

oOo

Struktura naše flote po namjeni i veličini brodova (podaci za SR Hrvatsku u 1980. god.)

PREKOMORSKA PLOVIDBA (linijski, tramperi, kontejneri, polukontejneri, Ro-Ro, Bulk-carrieri, tankeri i dr.)	214 brodova sa 2.311.230 brt
MEDITERANSKA PLOVIDBA (linijski, tramperi, kontejneri, Ro-Ro i dr.)	52 „ „ 98.437 „
MALA OBALNA PLOVIDBA (brodovi za razvoz, tankeri i dr.)	20 „ „ 9.252 „
Ukupno:	286 brodova sa 2.418.919 brt.

oOo

Naši brodovi svih kategorija u prekomorskoj plovidbi spadaju po svjetskim mjerilima u red malih brodova, a kako su brodovi ekonomičniji što im je nosivost veza, to je naša flota u prijevozu masovnih tereta na svjetskom tržištu u neravnopravnom položaju; u linijskom prometu znatno više zaostajemo jer smo nedovoljno kapacitirani s brodovima nove transportne tehnologije. U mediteranskoj plovidbi zbog robnih tokova koji su zbog svog volumena manji, tu se i koriste manji brodovi, pa nam je situacija ovdje nešto povoljnija. Mala obalna plovidba brzim tempom odumire što sve govori u prilog da moramo (tu) nešto poduzeti.

Njenim teritorijem prolazi »balkanska prometna osovina« kojom se Srednja i Zapadna Evropa povezuje s Bliskim istokom. Njen geografski i geoprometni položaj učinili su je našom najprometnijom republikom; u njoj se obavlja više od 1/3 vrijednosti transportnog rada Jugoslavije; ona ostvaruje i oko 2/3 deviznog prihoda jugoslavenske prometne djelatnosti (od toga u pomorskom prometu 67,9%).

Morsko je brodarstvo Hrvatske i Jugoslavije prošlo nakon drugog svjetskog rata kroz nekoliko razvojnih faza, iako se u posljednjem sred-

II. Projekcija razvoja

Ova projekcija razvoja temelji se na osnovici koja proizlazi iz ocjene postojećeg stanja, kao i na razvojnim mogućnostima, koji proizlaze iz prometne potražnje — potrebe ljudi i robe za kretanjem, uvažavajući pri tome osnovne specifičnosti i funkcije prometa u društveno-ekonomskoj strukturi i ulozi prometa u cjelokupnom razvoju kako SR Hrvatske, a tako i cijele zemlje. S obzirom da je promet važno područje materijalne proizvodnje — transportna industrija tj. integralni dio materijalne proizvodnje, to on ima aktivnog udjela u razvoju cjelokupne privrede.

Nalazimo se upravo u procesu snažnih društveno-gospodarskih promjena, kojima je osnovni cilj uključivanje u međunarodnu podjelu rada, a SR Hrvatska je tu prometno najeksplicitiranija republika u okviru SFR Jugoslavije. Stoga suvremeni pristup prostorno-prometnom planiranju mora početi od spoznaje da se optimalni razvoj prometnog sustava Hrvatske mora temeljiti na međusobnoj usklađenosti odnosa prometne potražnje i ponude svoga prostora u okviru jugoslavenskog, evropskog i svjetskog prometnog sustava. SR Hrvatskoj kao pomorskoj i podunavskoj zemlji Jadran pruža mogućnost šireg uključivanja u međunarodnu podjelu rada.

A — ZA PROMET U SMJERU ATLANSKOG OCEANA
B — ZA PROMET U SMJERU INDIJSKOG OCEANA



Granica zaleđa jadranskih luka

njoročnom razdoblju do 1985. god. smjelije orijentiramo na međunarodno tržište, pa se i u skladu s time daje i naglasak na brodove suvremene tehnologije, ali se ipak taj plan neće u cijelosti realizirati. Zato jer nismo s dovoljno pažnje pratili politička i ekonomska kretanja u svijetu, što nismo primjereno reagirali na ko-rjenito mijenjanje uvjeta rada na svjetskom pomorskom tržištu, što smo zaostajali u praćenju napretka prometne tehnike i tehnologije, što nismo dovoljno vrednovali prirodne prometno-geografske prednosti SR Hrvatske i sl. Sve je to imalo za posljedicu znatno zaostajanje naše trgovačke flote, i to zbog njene tehničko-tehnološke zastarjelosti, dok se napredak u svijetu ogleda u naglom povećanju dimenzija i nosivosti brodova, te uvođenjem novih sustava transporta robe (kontejnerski, Ro-Ro, LASH i sl.). S takvim povećanjem nosivosti brodova znatno je smanjena jedinična cijena transporta robe, novi transportni sustavi ubrzali su obrt brodova u prilog postizavanju veće ekonomičnosti prijevoza.

Činjenica je, da su u prometu i vezama kumulirani mnogi problemi. Porast i razvitak prometa je jedna od vrlo važnih pretpostavki za razvitak ukupne privrede. Tako se do 2000 godine predviđa ubrzanje stopa porasta razvoja prometa (porast društvenog proizvoda oko 4,5%). Pri tome je od važnosti da se utvrdi projekcija prometne potražnje u putničkom prometu (u 2000 god. 4,5 mln broja putovanja u prosječnom danu, od čega 3,2 mln broja turističkih putovanja). Raspodjela robne prometne potražnje u 2000 godini predviđena je ovako (u 000 ton.):

	U pomorstvu	U ostalim granama prom.
UNUTRAŠNJI PROMET	8.245	73.632
VANJSKI — IZLAZNI	2.870	73.632
— ULAZNI	11.860	25.653
Ukupno	22.975	129.635
TRANZITNI	37.400	55.784
Sveukupno:	60.375	185.419

Ovu prometnu potražnju po pojedinim granama transporta nemoguće je precizno razlučiti, jer je česta pojava da se ista količina robe — pošiljke prevozi s dva ili više načina transporta.

Osnovni zahtjevi u odnosu na buduću razvoj prometa su težnja za — intenzifikacijom i većom efikasnošću privređivanja, povećanjem proizvodnosti rada i smanjenjem troškova, te — većim uključivanjem u domaću i međunarodnu podjelu rada. Stoga se u osnovama koncepta dugoročnog razvoja prometa polazilo s mjesta i uloge u konceptu društveno-ekonomskog razvoja, s ocjene razine razvijenosti prometnog sustava i problema koji proizlaze iz postojećeg stanja, s veličine i strukture prometne potražnje, te sa ciljeva budućeg razvoja prometnog sustava.

Pomorski promet tretiran je ovdje putem dva segmenta — luka i brodarstva. Polazeći od usvojenog opredjeljenja razvoja Hrvatske na osnovi jadranske orijentacije, pomorski promet tre-

ba da u idućem razdoblju dođe do znatno većeg izražaja. Stoga bi se njegova razvojna opredjeljenja trebala ogledati u ovome:

- spriječiti daljnje smanjivanje vrijednosti trgovačke mornarice i njeno izrazito zaostajanje, osigurati njen ubrzani rast i modernizaciju;
- osigurati jednostavnu reprodukciju flote;
- onemogućiti daljnje smanjivanje prometne vrijednosti Jadrana;
- vrednovati izuzetne geoprometne prednosti jadranskog prometnog pravca;
- nadoknaditi naše zaostajanje u praćenju tehničko-tehnološkog napretka, uspješnije slijediti trend povećanja nosivosti brodova, njihove sve uže specijalizacije u pravcu uvođenja multimodalnih »Unit Load« transportnih sustava;
- poštovati pojačanu međuzavisnost svih sudionika u prometu; koordinirano razvijati luke, brodarstvo i njihove kopnene veze sa zaleđem;
- osposobiti linijsku flotu za bolje zadovoljavanje transportnih potreba naše izvozne i uvozne privrede, i to jačanjem konkurentne sposobnosti našeg brodarstva i cijele privrede na svjetskom tržištu;
- sačuvati ugled i poslovne veze koje smo stekli u prijevozima strane robe među stranim lukama;
- privući na Jadran s područja Srednjeg Podnavlja što jače tranzitne prometne tokove;
- otvoriti prometni sustav SR Hrvatske i SFR Jugoslavije prema svijetu, i to širenjem međunarodne kooperacije;
- prilagoditi uvjete poslovanja naše flote uvjetima poslovanja svjetskog tržišta.

Kako je obilna diskusija na predočenu Konceptiju dugoročnog razvoja prometa dala vidan doprinos, to će ista biti u tom pravcu i nadopunjena.

* Predsjednik Organizacionog odbora ovog Savjetovanja i rukovodilac Projekta mr Z. Bauer u svojoj uvodnoj i završnoj riječi, između ostalog, istaknuo je kako su dvije mikroregije SR Hrvatske, i to Istra i Dubrovnik ostale ovdje »po strani«. Neki diskutanti (I. Ban, T. Turk i dr.) na to su se detaljnije osvrnuli i istakli su da bi trebalo i Dubrovnik i Istru uključiti u Projekciju razvoja ovog stoljeća, što je osobito bilo podvučeno u vezi izgradnje 80 km željezničke pruge Dubrovnik — Čapljina.

Na str. 180 cit. Projekcije razvoja ističe se »Izvan ovih prijedloga ostala je i željeznička pruga za Dubrovnik. Projekcija prometne potražnje, temeljena na sadašnjem konceptu društveno-gospodarskog razvoja toga područja, ne opravdava izgradnju ove pruge... činjenica je da željeznička izolacija Dubrovnika ima ozbiljne reperkusije na cjelokupni razvoj toga područja, pa bi zbog toga bilo nužno separatno istražiti mogućnost povećanja prometne potražnje na širem području toga prostora, uključujući u razmatranje ... i prostor ... Bosne i Hercegovine i Crne Gore...«