

# RO - RO sistem otklanja zakrčenost luka u zemljama u razvoju

Kap. prof. Ignjo MILINOVIĆ, Kotor

U časopisu Fairply International Shipping Veckly od 22. jula 1976. god. objavljen je članak autora Barry Lutwaite str. 51 pod naslovom »New ro-ro challenges in the developing contries (Novi ro-ro sistem otklanja, odnosno sprečava zakrčenost u zemljama u razvoju)«.

U članku autor navodi, da je u toku posljednjih destak godina rool on-rool of sistem imao konstantni i ogromni razvoj, ali isto tako i da je bio samo eksploatisan na kraćim relacijama poglavito između zemalja EEC, slijedeći rapidni razvoj kontenerizacije i kontenerskih brodova. Danas pak, originalni sistemi za vuču omogućavaju da se ro-ro brodovi, naročito u zadnje vrijeme mogu upotrijebiti i na dugim relacijama.

U daljem tekstu autor navodi, da je nagli razvoj ro-ro sistema u posljednje vrijeme proizašao zbog potrebe, da se izbjegnju brojna zakrčenja luka W. Afrike, Srednjeg Istoka i Crvenog mora.

Do pojave zakrčenosti luka autor naglašava, moralo je doći zbog naglog povećavanja kupovne moći zemalja izvoznica nafte, a time i povećane robne razmjene sa industrijskim zemljama diljem svijeta s jedne strane i vrlo skromnih pretovarnih kapaciteta njihovih luka s druge strane.

Navedenom mi bismo dodali, da je krajem 1975. g. prosječno vrijeme čekanja brodova na pretovar bilo u globalu za sve luke Srednjeg Istoka oko 60 dana. Međutim, napomenuti problem nije imao ni kod jedne zemlje tog područja dramatičan karakter, kao što je to slučaj sa Iranom, koji je na ime doplatka radi zakrčenosti u njegovim lukama raznim brodarima platio oko milijardu dolara.

Po mišljenju autora, sve intenzivnije angažiranje novo adaptiranih ro-ro brodova, po svemu sudeći izgleda, da je u sadašnjoj situaciji jedino moguće rješenje na brzi iskrcaj dovezanih tereta u luke pred kojima mnogi klasični brodovi nedjeljama i mjesecima čekaju zbog istovarnih operacija. Kako ističe autor, glavne luke u koje problem zakrčenosti treba da riješe ro-ro brodovi su: Jeddah, Dammam, Bandar Abbas i Appapa (Lagos).

Danas po pitanju veličine ro-ro brodova autor smatra, da se osjeća izvjesna promjena, izvjesna tendencija, ka većoj nosivosti. Njihova veličina se kreće u granicama od 7000 dwt do 20.000 dwt. Skandinavske zemlje, autor je mišljenja, drže primat po pitanju revolucionarnih zahvata u pogledu novih konstrukcija ro-ro brodova, naime brodova nove tehnologije sa fleksibilnim uređajima za utovarne, istovarne operacije.

Velika potražnja ro-ro brodova na tržištu broskog prostora dovela je do zaključivanja većeg broja ugovora za gradnju ovih tipova brodova. Tako na pr. danska kompanija DFDS naručila je dva vrlo moderna i fleksibilna broda od po 7000 dwt (»Dana Futura« i »Dana Gloria«) za liniju Esbjerg — Harwich, sl. 1. Međutim, zbog bolje zarade, kompanija je brodove u zadnje vrijeme zaposlila na liniji za Srednji Istok. Hansa Line, kompanija koja obavlja trgovačke operacije sa Srednjim Istokom, naručila je takođe dva broda od brodogradilišta Sasebo Heavy Industries Japan.

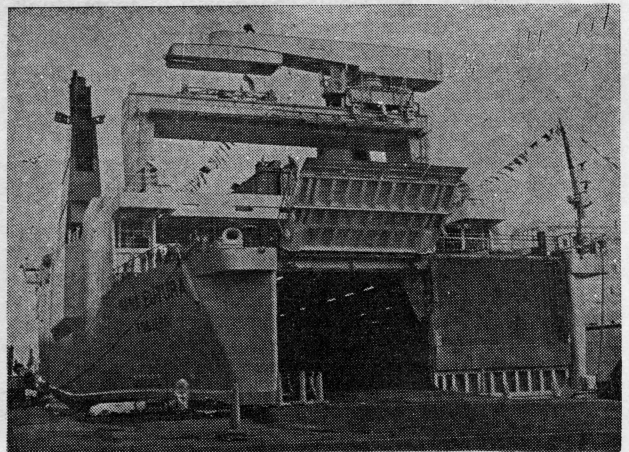
Inicijativa narudžbi nove generacije ro-ro brodova, po mišljenju autora inicirana je od engleske kompanija Seaspeed Ferries, koja drži liniju između Velike Britanije i Srednjeg Istoka. Kompanija je uočila, da je dolazeći bum (boom) naime nastali bum u vozarinama kod ro-ro prijevoza, baziran na brodovima, sa povećanom mogućnošću kapacitetnog prostora i to pro-

stora konstrukcijski podesnog za prijevoz teškog tereta. Od brodogradilišta Kawasaki Heavy Industries u navedenom smislu kompanija je naručila dva broda veličine od 21.700 dwt sa korisnim prostorom od 93.000 kubičnih metara. Brodovi su višestruke namjene i tako konstrukcijski adaptirani, da mogu koristiti sva sredstva za ukrcajno, iskrcajne operacije. Ekstremno široke ukrcajne rampe kao i četiri lita nalaze se na svakom brodu. Na brodovima se mogu krcati trajekti i druga vozila na točkovima svih vrsta, kao i abnormalni glomazni tereti po zapremini. U njih se mogu isto tako krcati i konteneri svih dimenzija, kao i običan, naime klasičan oblik generalnog tereta, pomoću traktora. Težina ukrcajnog jediničnog tereta (unit load) može biti do 1000 tona. Jednom riječju prema autoru ti su brodovi, najdaptabilniji ro-ro brodovi u svijetu sagrađeni do danas.

Kao infrastrukturu tim brodovima, autor navodi dva broda tipa »fidlers-a«, raznosača ro-ro tereta, veličine od 1.500 dwt, koje je Seaspeed Ferries kompanija naručila u Japanu. Njihova upotreba se svodi na preuzimanje ro-ro tereta, u luci Damman i na prijevoz istog do drugih luka u Perzijskom zalivu. Srazmjerno mali gaz, samo 3,2 metra pod punim opterećenjem, ipak im omogućava, da kada su potpuno narkrcani prevezu 22 trajlera od 12 metara dužine ili 1.300 tona tereta sa konvencionalnih teretnih brodova, kada se za to ukaže potreba. Seaspeed kompanija kroz ovaj vid narudžbe napomenutih brodova traži najoptimalniji metod sprečavanja zakrčenja u lukama, sa ro-ro brodovima.

Prema mišljenju autora, kombinacija velikog ro-ro broda i malog »feder craft« broda, kao raznosača ro-ro tereta, ali sa svojim pogonom, pruža najcelishodnije rješenje velikih mogućnosti za prijevoz i prekrcaj najrazličitijeg tereta kroz bilo koju luku.

Iako ro-ro brodovi prema autoru najoptimalnije sprečavaju zakrčenja u lukama, jer ukrcajno iskrcajne operacije obavljaju u vrlo kratkom vremenu, bez potrebe korištenja neke specijalne lučke mehanizacije, ipak u lukama Srednjeg Istoka zakrčenje luka i dalje je trajna pojava, koja je posljedica sporog i nestručnog planiranja iskrcaja, kao i zbog toga što mnoge luke u Crvenom moru ne posjeduju traktore-dizalčare, koji mogu ukrcavati i iskrcavati jedinični teret (unit load) i trajlere. Ta nestašica traktora-dizalčara, nadomješta se time, što mnogi brodari iste nose na brodove, pa ih upotrebljavaju u datim uslovima, kad im se za to ukaže potreba. Jedan od problema, koji ide navedenom u prilog je i taj što arapske zemlje imaju osmočasovno radno vrijeme.



Izvor: Shipping World and Shipbuilder

Mnogi ljudi ostaju i dalje skeptični po pitanju upotrebe ro-ro brodova u globalnim razmjenama, te mnogi misle da taj sistem prijevoza tereta morem nije ekonomičan na drugim relacijama preko 2000 milja. Neke brodarske konferencije čak misle, da su ro-ro brodovi neka vrsta autsajdera, u odnosu na klasičan linijski brod. Sadašnja praksa međutim u lukama Srednjeg Istoka navedeno svakako demantuje, jer klasični brodovi konferencijskih linija zbog iskrcajnih operacija moraju čekati na sidrištu do 180 dana, dok brodovi autsajdera i više, čak i do 200 dana. Primjer, da je pored jednog norveškog broda usidrenog izvan luke Jeddah, četiri puta stigao po obavljanim ukrcajnim operacijama jedan ro-ro brod Seasped Ferries kompanije, govori dosta sam za sebe.<sup>1</sup>

Turnus ukrcaja i iskrcaja, uvijek je bio važan faktor u eksploatacionim troškovima broda, a pogotovo danas, kada lučke takse neprekidno rastu. Optimalnost tog problema prema mišljenju autora moguće je postići samo sa ro-ro brodovima.

U današnjoj pomorskoj trgovini, naime pomorskim prijevozima po mišljenju autora ovi tipovi brodova su postali vrlo atraktivni, jer omogućavaju vrlo visoke zarade, te su toga radi, mnogi brodovlasnici u zadnje vrijeme počeli da gledaju na ro-ro brodove, kao na njihov posljednji voz, koji dolazi u trenutku kolapsa vozarina na tržištu brodske prostora, pa i

vjerovatno u trenutku prekomjerne bulik carrierske tonaže.

Da autor u mnogome ispravno gleda na razvoj pomorskih prijevoza i primjeni nove tehnologije u svrhu racionalizacije i optimalizacije morskog brodarstva govori, odnosno dokazuje poplava narudžbi ro-ro brodova u toku posljednjih nekoliko godina od strane mnogih brodara diljem svijeta.

Svjetska narudžba ro-ro brodova, danas je dostigla broj od 100 brodova veličine od 2000 do 21,700 dwt.

Sovjetska trgovačka mornarica na pr. zaključila je ugovor o gradnji većeg broja navedenih brodova, čiji kapacitet čini 31% svih poručenih brodova te vrste danas u svijetu.

U sastavu pak, naše trgovačke mornarice nalaze se samo pet brodova ro-ro tipa od kojih tri pripadaju Jugoliniji i dva Lošinjskoj plovidbi. To svakako nije impresivan broj, ako se osvrnemo na prognoze, koje govore da će konjunktura ro-ro brodova još dugo potrajati. Nabavka znači ili gradnja takvih brodova za potrebe našeg brodarstva, kod naših brodogradilišta ili u inostranstvu. Sa aspekta današnjeg zaposlenja brodova na tržištu brodske prostora, bila bi svakako opravdana i jako potrebna.

---

<sup>1</sup> Micahel Grey: Ro-ro ships as good as the drivers make them. Fairply. July. 1976. g. London.