

Hidrokrilni brodovi na Jadranu

Dipl. ek. Stanislav LAZO, Dubrovnik

Hidrokrilni brodovi na Jadranu predstavljaju pojavu koja se javlja novijeg datuma. Odluku o kupnji ovih brodova donosi Poduzeće za aerodromske usluge Aerodroma Split u Kaštel Sućurcu godine 1967.

Ta ideja pošla je od pretpostavke da je nužno potrebno izvršiti povezivanje obale — Aerodroma Split — sa srednjedalmatinskim otocima, kako bi se skratio prijevoz putnika na ovim relacijama s obzirom na činjenicu da se suvremeni turistički tokovi sve više orijentiraju na zračni prijevoz. Tako npr. transfer klasičnim brodovima iznosio je tada 3 do 4 sata, a hidrokrilnim brodovima moguće je bilo te relacije smanjiti na polovinu vremena. Znači, radilo se o tehnološkim novinama i želji za uklapanja u suvremene tokove prijevoza, kao nastavak prednosti koje daje zračni prijevoz turista.

Pri ovome ne bi trebalo zanemariti ni javnu funkciju koja se ogleda u povezivanju obale i otoka, kao i mjesta uzduž obale.

Tako je nabavljen prvi hidrokrilni brod iz SSSR 1967. godine, koji je svojom pojavom imao, ili se stvarao dojam, znatnog utjecaja za upotpunjavanjem turističke ponude kvantitativnom i kvalitativnom smislu dalmatinskog područja, a nešto kasnije (s nabavkom većeg broja ovih brodova) i za čitavu priobalnu turističku privredu naše zemlje.

Pri tome se polazilo s ohrabrenjem i atraktivnostima i tehničkim osobinama (oblikom, brzinom od 32 čvora, pomodnost itd.) ovih brodova. Imajući i pretpostavljajući snažni razvoj turizma i izraženim naklonostima dijela turističkih radnika, turističkih agencija, turista — korisnika, te samih stanovnika otoka, Aerodrom »Split« se odlučuje na nabavku još pet sličnih plovnih jedinica. Nabavka je omogućena uz dosta povoljne kredite, tako da se zahvaljujući tome ukupni zbir hidrokrilnih brodova per 31. XII 1969. godine povećao na ukupno šest brodova.*

Odluke o kupnji brodova, najvjerojatnije, nisu donesene uz odgovarajuće praćenje i istraživanje tržišta,

istraživanje i ispitivanje uvjeta poslovanja, ponašanje brodova na Jadranu i tome sl. Nije se vodilo dovoljno računa o rentabilnosti i ekonomičnosti poslovanja, a sve pod utjecajem naprijed navedenih efekata, pristupilo se povećanju broja brodova.

Napomenuti je da je u samoj zamisli, ali ne i na temelju detaljnog provjeravanja, moguće bilo sagledati neke pogodnosti ove kupnje, kao što su

- radilo se o kupnji u SSSR za IO\$, dok su se mahom prevozili inozemni turisti sa konvertibilnog deviznog područja (pogodnosti i prednosti za zemlju u cjelini),
- kupnja na komercijalni — robni kredit (rok otplate 5 godina), dok domaća brodogradnja, a ni banka nisu davale kredite ni za klasične brodove (a ovi se nisu kod nas proizvodili),
- uslijedila je konverzija prvobitnih kredita na rok otplate od 16 godina i uz relativno povoljnu kamatnu stopu — što je po našem mišljenju imalo i najpresudniji podstrek na odluku o kupnji brodova, jer povoljni kreditni uvjeti, pretpostavljali su njihovi nosioci, da nije u pitanju »momentalno« poslovanje s gubitkom.

Sve nabrojene prednosti i pogodnosti nisu mogle dati efekte koji su se očekivali, budući da je nedostajala osnovna komponenta korištenja kapaciteta, svrsishodnost, namjena i pogodnost ovakvog načina rada itd.

Tako su npr. tokom rada ovako sastavljene flote iskrsele brojne poteškoće:

I pored neosporne prednosti i izrazite potrebe za postojanje ove flote, stvarna briga oko njene komercijalizacije, tekućeg i investicionog održavanja, prepušteni su Aerodromu »Split«. Svi pokušaji ovog poduzeća da se putem participacije objedine svi neposredni i posredni korisnici ove suvremene vrste prijevoza, ostali su bezuspješni.

U toj namjeri, Aerodrom »Split« u cilju što boljeg korištenja kapaciteta, kao i u cilju podmirenja kreditnih i dr. obaveza, u suradnji sa Emonom Ljubljana, zaposlio je jedan dio brodova na području Istre, dok je jedan brod bio upućen na plovidbu na relaciji obala Španjolske i Maroka.

Nadalje, ostvarenu retencionu kvotu ustupili su kreditorima i na taj način postigli prolongiranje prvobitnog kredita od 5 na 16 godina korištenjem antici-pativnih i beneficiranih kamata i uz kamatnu stopu od 6% godišnje.

Jedna od osnovnih teškoća s kojima su bili od samog početka suočeni je povećanje broja sati efektivnog korištenja (prosječno korištenje je iznosilo samo 500 sati godišnje po brodu), što nije omogućilo povećanja prihoda iz turističkog prometa i nemogućnost pokrivanja troškova tim prihodima; tekućeg i investicionog održavanja, osobnih dohodaka i dr. obaveza, a sve ovo potencirano je povećanjem troškova uslijed nedovoljne opremljenosti, nedostatkom remontne baze za vršenje opravki, dokovanje itd., te nedostatak finansijskih sredstava za blagovremenu kupnju rezervnih dijelova itd. ostali su neriješeni i njihova aktualnost postojala je svakim danom snažnija i dublja.

U nemogućnosti da pokrenute osnovne teškoće riješe i u želji iznalaženja odgovarajuće solucije — imajući na umu pogodnosti koje su se ukazivale kroz udruživanje zasnovano na proklamacijama i zakonima SOUR-ske organizacije, zračnog prijevoza, turizma i prometa morem — pristupilo se ideji realizacije integracije pogona hidrokrilnih brodova Aerodroma »Split« sa Interexport-om Beograd. Ideja je bila motivirana i činjenicom što je Interexport raspolažao vlastitom prodajnom turističkom mrežom objedinjavajući u svom sastavu turističke agencije i njihove poslovnice, hotele i zrakoplove. Postignut je tako povoljan obujam trgovinskog prometa sa partnerima iz SSSR-a, što je osiguravalo i pretpostavljalo značajnu okolnost da se blagovremeno i u dovoljnoj količini nabave rezervni dijelovi od neposrednih proizvođača.

Nakon provedenih priprema uslijedila je integracija temeljena na navedenim motivima i ekonomskim interesima. Tako je dosadašnja radna jedinica pogon »Komet« sa statusom pogona pomorskog saobraćaja Aerodrom »Split«, nastavila da posluje u okviru radne organizacije Interexport Beograd pod nazivom »INEX« Nautički turizam sa sjedištem u Splitu (i to kao Samostalna organizacija udruženog rada sa svojstvom pravne osobe), čije poslovanje počinje sa 1. 1. 1971. godine.

Tim činom integracije zapažene su izvjesne prednosti iako još uvijek nedovoljne za rentabilno poslovanje, promatrano sada, po isteku vremenskog razdoblja od 5 godina, samostalnog rada i poslovanja u sastavu pomenute organizacije. Istini za volju povećani su osobni dohoci, povećan je broj sati efektivnog korištenja flote za oko 10%, a u cilju otklanjanja tehničke dotrajalosti i zapuštenosti, uložena su znatna sredstva, pristupilo se boljem održavanju brodova kod renomiranih radionica i servisa itd. (Remontni vojni

zavod iz Šibenika umjesto dotadašnjeg zanatskog održavanja i remonta).

Paralelno s ovim, u želji i predviđajući potrebe povezivanja čitavog priobalnog pojasa, nabavljena su još dva hidrokrilna broda čime je postojeći plovnii park povećan na ukupno osam brodova.

Shodno dotadašnjem statusu organizacije i predmetu poslovanja uz odgovarajuću organizacionu promjenu i prestrukturiranje ove radne organizacije suglasno zakonskim odredbama i Ustavu SFRJ iz godine 1974. pristupilo se formiranju OOUR »INEX« Nautički turizam u sklopu složene organizacije udruženog rada INEX-a iz Beograda, sa svojstvom pravne osobe bez solidarne odgovornosti drugih OOUR-a.

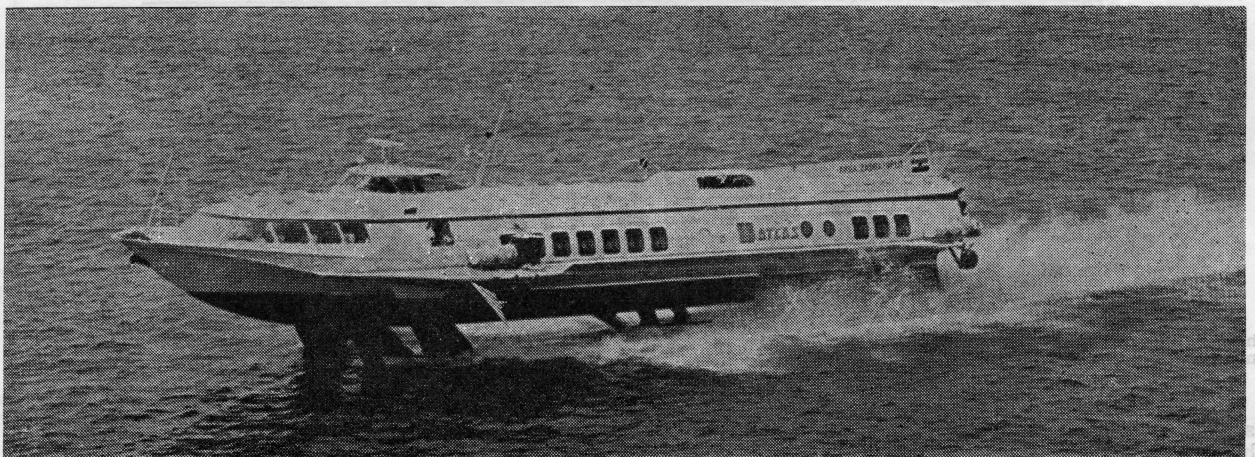
Uslijed sezonskog karaktera poslovanja i spomenutih teškoća koje su ovo poslovanje od samog početka pratili, i uvjetovali posebno visoki kapitalni koeficijent, tj. odnos fiksnih u odnosu na druge vrste troškova, te posebni režim rada i održavanja, određivali su da ova djelatnost, uz sadašnje uvjete poslovanja uz utjecaj vanjskih činilaca, nije u mogućnosti da ostvaruje rentabilno poslovanje.

Ovaj oblik poslovanja, kao i sama turistička privreda, uz utjecaj javne funkcije prijevoza i njihovog značaja, nije dobio odgovarajući tretman u našem društveno-ekonomskom sustavu i ekonomskoj politici zemlje.

Upravo ta spoznaja i uvjerenje o širem društvenom interesu za takovom aktivnošću bavljenjem i obavljanjem djelatnosti dalo je poticaja da se ova organizacija udruženog rada obrati i zatraži sanacionu pomoć, koja joj je iz godine u godinu dodjeljivana, zahvaljujući razumijevanju društveno-političkih organizacija i područja na kome je registrirana, tj. Splita i dijelom radne organizacije kojoj pripada. Isto tako djelovalo se i na djelomičnoj preorijentaciji u svom radu. Prema mišljenju i ranijim traženjima ove radne organizacije trudili su se u dokazivanju opravdanosti njihovog rada i nužnosti ovog oblika gospodarske i turističke djelatnosti te obavljanje prijevoza između otoka i obale i uzduž nje a za što bi trebale biti zainteresirane SO Split, srednjedalmatinske otočne općine i SR Hrvatska u cjelini za ovom vrstom usluga. Međutim ovo traženje i obrazlaganje u sanacionim programima nije naišlo na odgovarajući odaziv zainteresiranih komunaa. Jedinu iznimku u tom stavu predstavlja SO Split.

S druge strane izmjenama vanjskotrgovinskog i deviznog režima umanjili su ekonomske i druge interese koje su ranije pokazivale radne organizacije koje su surađivale, bile garant ili su pak odobravale prolongaciju kredita za predmetne brodove.

Pokazalo se da su ti interesi bili kratkotrajni i s točno sračunatim ciljem, a osjeća se svaka odsutnost



Jedan »Atlas-ov« hidrokrilac

duročno povezivanja temeljeno na samoupravnoj osnovi i upućeno na dugoročne ekonomske i dr. efekte, a sve u cilju zadovoljenja potreba za ovom vrstom usluga na moru.

Kod samog kolektiva, i šire od toga u okviru radne organizacije kao cjeline, osjećalo se i pokazivalo nedovoljno poznavanje problematike poslovanja ovog oblika maritimnog turizma, kao same problematike i tehnologije održavanja ovih plovila, i nadalje odsustvo odgovarajućih mjera ekonomske politike za turizam naše zemlje. Do izražaja je došla i nedovoljna obučenost kadra, specifičnost održavanja plovila, te nedostatna i neblagovremena financijska sredstva koja nisu omogućavala nabavku rezervnih dijelova nužno potrebnih za održavanje osjetljivih pogona brodova.

U svom poslovanju OOUR »INEX« Nautički turizam bio je registriran za obavljanje slijedećih poslova:

- prijevoz putnika morem hidrokričnim brodovima,
- turističko-agencijsko poslovanje,
- unutrašnji promet na veliko i malo iz grane brodske opreme i dijelom automobilskih motora.

Ipak su se u svom radu bavili isključivo prijevozom putnika.

U proteklom razdoblju, posljednjih 4—5 godina, bazirana na ugovornom odnosu razvijala se poslovna suradnja između Atlasa — Pomorski saobraćaj iz Dubrovnika i »Inex« Nautički turizam iz Splita, čime su radni ljudi ATLAS-a svojim radom, zalaganjem i poslovnošću doprinijeli upošljavanju i boljem korištenju kapaciteta INEXA Nautički turizam kao i drugih srodnih radnih organizacija, umanjujući time njihove gubitke, imajući na umu postizanje osnovnog cilja — zadovoljenje potreba turista, bez kojih se ne može zamisliti kompletna turistička ponuda i bolje povezivanje obale i otoka.

OOUR Atlas Turistička plovidba, kako se OOUR Pomorski saobraćaj od 1. 1. o. g. nazivlje, nije se zadovoljio poslovnom suradnjom i poslovnim povezivanjem na klasičnoj do tada uobičajenoj ugovornoj osnovi, već se prišlo razradi i potrebnim pripremanjima za provođenje u život odredaba Ustava SFRJ, tj. udruživanja rada i sredstava, tako da se na temelju obostranog sagledavanja zajedničke poslovne problematike stalo na stanovište da će se udruženim sredstvima, radom, iskustvom, poslovnošću, postići znatno više i bolje od rada u odvojenim sredinama. Na temelju ispitivanja ekonomskih i drugih postulata pristupilo se izradi ekonomske opravdanosti procesa udruživanja.

Usljedio je, tako su pokazale računice, udruživanje rada i sredstava i provođenje u život ekonomskih postulata. Sprovedeno je u praksi pripajanje OOUR Ineks nautički turizam OOUR-u Atlas turistička plovidba danom 1. 1. 1976. godine. Okrupnjavanjem sredstava stvoren je osnov za uspješnije turističko iskorištavanje našeg mora po ovom jadranskom brodaru u sastavu turističke agencije.

U ovoj godini OOUR Atlas Turistička plovidba broji 14 brodova sa 1582* putnička mjesta, a od toga 6 hidrokričnih brodova sa 690 putničkih mjesta. Potrebno je istaći da je Atlas uvjetovao pripajanje 6 hidrokričnih brodova od ukupno 8 brodova, budući da je na temelju ispitivanja i istraživanja utvrdio da je realno moguće uposliti samo 6 od ukupno 8 brodova.

Turistička agencija ATLAS iz Dubrovnika, bavi se turističkom plovidbom kao svojom užom specijalizacijom neprekidno u trajanju od gotovo 30 godina. U svom poslovanju upošljava, zahvaljujući tradiciji, poslovnosti, bogatstvu i raznolikosti sadržaja, brodove i plovila od klasičnih i hidrokričnih brodova pa do motornih jedrenjaka.

Turistička agencija ATLAS, čiji je prvenstveni poslovni zadatak — turističko posredovanje — u cilju što većeg dovođenja inozemnih turista u Jugoslaviju, permanentno je od svog osamostaljenja, decentralizacijom od godine 1952., ulagala napore da turistima koji su došli provesti odmor kod nas, pruži više sadržaja od samog pansionskog smještaja i na taj način im boravak učini ugodnijim, putem brojnih programa, a sebi i društvenoj zajednici osigura dodatnu korist kroz ostvarenje dodatnih sredstava.

Pri udruživanju se jedino moglo računati na stanovitu racionalniju eksploataciju flote udružene u jedinstvenu organizaciju, koja će prednost zacijelo biti iskorištena, ali to još ne znači i ne može biti dostatno za postizanje linije rentabilnosti ispod koje se posljednjih godina kreće. Uočavamo da je turistička privreda, u ovom primjeru kojeg smo iznijeli, učinila ono što je mogla, ali se u isto vrijeme s pravom postavlja pitanje društvenog tretmana turističke flote, koja i od društva očekuje da potrebnim mjerama pomogne i stimulira razvoj turističkog prometa na Jadranu, posebnog oblika našeg maritimnog turizma. Problematika poslovanja turističke plovidbe na Jadranu ne može se, međutim, izdvojiti iz konteksta cjelokupne problematike naše turističke privrede.

Za ovo kratko razmatranje poslužimo se pokazateljima renomiranih turističkih agencija:

Kapacitet — broj putničkih mjesta na vlastitim brodovima¹
stanje per 1. 1.

Brodari — Turistička agencija	1970.	1971.	1972.	1973.	1974.	1975.	1976.
ATLAS							
— klasični brodovi	617	942	942	942	892	892	892
— hidrokrični	—	—	—	—	—	—	690
INEX Nautički turizam (hidrokrični)	690	805	920	920*	920*	920*	—
DALMACIJATURIST	—	—	—	810	810	910	910
KVARNER-EXPRESS	360	460	960	960	960	695	695
U K U P N O :	1667	2207	2822	3683	3582	3417	3187

¹ Prema operativnoj evidenciji agencija

* Zbog havarije van eksploatacije je bio 1973. godine i hidrokrični brod 115 putničkih mjesta, 1974. 230 i 1975. putničkih mjesta (1 hidrokrični brod).

Naprijed navedeni tabelarni pregled nam ukazuje strukturu, dinamiku i učešće pojedinih agencija po broju putničkih mjesta brodova na Jadranu.

Dosadašnji kapaciteti, mišljenja smo, zadovoljavaju sadašnje potrebe sve do onog časa dok ne uslijedi in-

tenzivnija turistička izgradnja, ali je nužno potrebno veću pažnju posvetiti i usredotočiti na obnovu, tj. zamjenu dosadašnjih kapaciteta novim suvremenijim brodovima ove posebne namjene.

* Kapacitet po broju putničkih mjesta iznosi 116 po svakom brodu, ali uz obavezno pridržavanje režima ukupnog opterećenja broda: broja putnika, prtljage, goriva itd.

* Pred početak ovogodišnje sezone p/b Antika sa 300 putničkih mjesta isključena je iz prometa zbog dotrajalosti pogona.