

Statistički sistem pomorskog saobraćaja

Dr Lucijan KOS, Zagreb

I

Saobraćajna problematika, a posebno problematika pomorskog saobraćaja proizlazi iz složenosti brodarskih radnih organizacija i njihovih plovnih objekata, luka i njihovog poslovanja, te ostalih učesnika u pomorstvu, ukratko iz njihove tehnike, tehnologije i organizacije. Potrebe za uslugama ove grane saobraćaja primarni su faktor koji utječe na rad i razvoj cjelokupnog saobraćajnog sistema, na prijevoz robe morem, na putovanje ljudi brodom i na prijenos informacija. Pomorski saobraćaj, kao i ostali saobraćaj je dio proizvodnog procesa, procesa društvene reprodukcije u kojem transport predstavlja operacije, čiji su sudionici pošiljalac, prevoznik i primalac robe, odnosno putnik i prevoznik.

Već se ovdje postavlja pitanje kakva je uloga i značenje, te kakvi su zadaci statistike u ekonomici, a posebno u saobraćaju? Lenjin je učio: »Statistika je sredstvo za što brže ostvarenje krajnjeg cilja ekonomike«. Stoga statistika treba da ne samo osvijetli proces proizvodnje i potrošnje, već njena uloga i značenje postaju sve važniji u ekonomskim, ekonomsko-saobraćajnim istraživanjima; statistika je u stvari sistematsko istraživanje podataka, rezultat promatranja ekonomskih pojava. U našim uvjetima, pomorski saobraćaj učestvuje u ekonomskoj aktivnosti ne samo određene zemlje, već niza zemalja i kontinenata, koji i međusobno i sa našom zemljom razmjenjuju svoja dobra. Činjenica je da saobraćajna statistika u cjelini, a tako i pomorska statistika često duplira pokazatelje; statistika još uvijek nedovoljno i nedosljedno upoređuje pojedine saobraćajne grane, iako sve veći razvoj integralnog, kombiniranog, intermodalnog transporta, to od nje kategorički traži. Istina, Zakon o statističkim istraživanjima važnim za cijelu zemlju iz 1973. god. (Sl. I. SFRJ, br. 13/73) u čl. 1. i 6. daje osnov za uređivanje statističkih istraživanja o ekonomskim, saobraćajnim i drugim pojavama uz obaveznu primjenu jedinstvene metodologije i jedinstvenih statističkih standarda — definicija, klasifikacija i nomenklature. I nova »Rezolucija o osnovama zajedničke politike ekonomskog i socijalnog razvoja Jugoslavije u 1975. god. (Sl. I. SFRJ, br. 66/74), između ostalog, u gl. III, Završne

odredbe, st. 5 i 6, ističe »Organi i organizacije i SDK pravodobno će osigurati odgovarajuće podatke za praćenje ostvarivanja ciljeva i zadataka iz ove rezolucije... Savezni zavod za statistiku i SDK u toku 1975. god. usavršit će metodologiju i osigurati podatke kojima će se već 1976. god. moći koristiti i u samoupravnoj privredi« .

Stoga bi u skladu s iznijetim trebalo provesti i određene izmjene i dopune u statističkom sistemu saobraćaja i veza, a posebno pomorskog saobraćaja, što bi bilo u interesu neposrednih korisnika saobraćajnih usluga, kao i svih ostalih aktera u saobraćaju. Sve bi to dovelo do stalnog poboljšanja efikasnosti i kvalitete transportnih usluga, do racionalizacije transporta i njegovog povezivanja u jedinstveni transportni sistem svih saobraćajnih grana ne samo na nivou cijele zemlje, već i u okviru evropskog, pa i svjetskog transportnog sistema. Stara Briselska konvencija o trgovinskoj statistici iz 1910. god. pružala je osnov za sumarna upoređenja statističkih podataka na međunarodnom planu, a novija Međunarodna konvencija o ekonomskim statistikama iz 1928. god., iako ova ne obuhvaća saobraćajnu statistiku, sadrži odredbe o sistemu statističkih podataka — njihovom prikupljanju, obradi pojava i zbivanja, te dostavljanju, a koji se podaci odnose, između ostalog, i na rad luka, pa bi trebalo da nove multilateralne konvencije pravno reguliraju i materiju o saobraćajnoj statistici, uključujući i pomorsku statistiku. To bi imalo niz prednosti, jer bi tako bili u potpunosti uporedivi ekonomsko-saobraćajni podaci i o razvoju pomorstva, a posebno brodarstva i luka između raznih zemalja i kontinenata. I zaista, da bi se omogućila što dosljednija uporedivost statističkih podataka izrađena je 1953. god. u okviru UN poznata »Standardna međunarodna trgovinska klasifikacija (SITC — Standard International Trade Classification), a samo iznimno objavljuje se kod nas i zbirna tabela izvora i uvoza prema klasifikaciji biv. Savezne planske komisije. Količine robe iskazuju se u statističkim podacima u neto-težini prema robnim dokumentima, a vrijednost se utvrđuje prema podacima vanjsko-trgovinskih radnih organizacija. Cijene se preračunavaju u domaćoj valuti na osnovu službenog kursa (17,00 d za 1 \$ USA). Međunarodne jedinstvene definicije saobraćajne statistike, a tako i pomorske statistike dobile su svoju punu afirmaciju.

Naš statistički sistem u pomorskom saobraćaju treba u prvom redu da zadovolji potrebe OUR i njenih OOUR kao samostalnih pravnih subjekata, koji su istovremeno i izvori i korisnici statističkih podataka. Pored njih, ove podatke koristi i uprava radi vođenja određene ekonomsko-saobraćajne politike unapređenja pomorstva i u tom pravcu poduzimanja određenih mjera. Ove statističke podatke naročito koristi i nauka preko svojih instituta, koja iz analiza promatranih u dužim razdobljima dolazi do određenih zaključaka i prognoza, a time i prijedloga za unapređenje te saobraćajne grane. Organiziranje pomorske privrede na principima OOUR-a u lukama i u brodarstvu nameće statistici kvantitativna strana procesa, prikaz tehnološkog procesa prijevoza, tako i procesa društvene reprodukcije u cjelini. Bitna karakteristika funkcioniranja pomorskog saobraćaja je vremenska i prostorna podudarnost procesa proizvodnje i potrošnje, što zahtijeva i praćenje tokova roba. Postojeći nedostaci u statističkom sistemu pojedinih saobraćajnih grana znatno otežavaju pravilno usmjeravanje rada i u pomorskom saobraćaju, što treba da bude zasnovano na što točnijoj i što konkretnijoj analizi stanja u pomorskom saobraćaju i budućim zahtjevima i potrebama za prijevozom.

Proces proizvodnje u pomorskom saobraćaju, mjeren strukturom i obimom prijevoza robe i putnika često je nedovoljno definiran. Postoji potreba za utvrđivanjem metodologije praćenja tokova roba i putnika, kao i potreba za većom uporedivošću kvaliteta i kvantiteta prijevoznih usluga između pojedinih saobraćajnih grana, kako bi se saobraćaj u cjelini realno sagledao i usmjerio njegov razvoj na racionalniji način sa stanovišta društvene zajednice. Iako je u Programskoj orijentaciji za istraživanje i definiranje statističkog sistema u saobraćaju (Institut »K. Savić«, Centar za operativna istraživanja, Beograd) dat osnovni metodološki pristup istraživanja statističkog sistema u saobraćaju, to on treba da bazira na određenim metodologijama (analize, strukture, odlučivanja, uzorci i testovi). OUR pomorskog saobraćaja vode interne statističke sisteme, koje prilagođavaju svojim potrebama. Detaljna struktura osnovnih kapaciteta — brodarstva i luka, kao i sagledavanje kretanja robnih tokova po pojedinim karakteristikama (geografski položaji, vrste roba, vrste prijevoza i sl.) zahtijeva dodatnu obradu ili čak nove izvore podataka. Kako je evidencija glavni pribavljač sirovog materijala statističkih podataka o kapacitetima pomorskog saobraćaja brodova, prometa robe i putnika, dotle statistika sistematski i metodološki obrađuje te sirovine. Konkretno, pomorska statistika snima s jedne strane brodove i luke, a s druge strane, ona snima promet robe i putnika koji se prevoze brodovima s ukrcajem, prekrcajem i iskrcajem u lukama.

II.

Razmotrimo li osnovnu i specijalnu periodičnu ediciju Saveznog zavoda za statistiku SAOBRAĆAJ I VEZE 1973, nedavno objavljenu, vidimo da u istoj za granu »Pomorski saobraćaj« imamo (3—55) tabela, koje se mogu grupirati ovako:

- 16 tabela odnosi se na brodove, njihov broj, tonažu, vrstu, starost i sl.,
- 15 tabela odnosi se na prijevoz robe, njenu količinu, ton/milje, vrste robe, zemlje porijekla i namjene, pravce prijevoza i sl.,
- 7 tabela odnosi se na prijevoz putnika, njihov broj, putn/milje, pravce i sl.,
- 4 tabele odnose se na prihode u pomorskom poslovanju, uključujući i devizne,
- 3 tabele odnose se na članove posade i ostalo zaposleno osoblje, kvalifikacije i sl.,
- 2 tabele odnose se na pomorski saobraćaj u lukama i na pomorski prijevoz,
- 1 tabela odnosi se na pomorske nezgode, havarije broda i stroja,

7 tabela su kumulativne i odnose se

- 4 na saobraćaj brodova, prijevoz putnika i robe po općinama i SR,
- 3 na saobraćaj brodova, prijevoz putnika i robe po glavnim lukama, na promet putnika i robe u 30 luka, po zastavi, pravcima kretanja i sl.

I u »Općem dijelu« ove edicije pomorski saobraćaj, pored ostalih grana saobraćaja i veza, uključen je u 27 tabela, a u jednoj od tih iznijeti su kapaciteti naše trgovačke mornarice (broj brodova i brt po vrsti i namjeni brodova, većih od 100 brt). U poglavlju (8-16), »Pretovar« 10 tabela sadrže i razvoj pretovara u našim lukama po izmanipuliranim i pretovarnim (prometnim) tonama robe za razdoblje 1955/73. god., o sredstvima pretovarnih radnih organizacija i o vrstama tog pretovara, o načinu manipulacije, o gorivu i mazivu, o zaposlenom osoblju u lukama, o prihodima i sl. Tabela (8-2), »Operativna obala i skladišta« sadrži razvoj tih kapaciteta u našim lukama za razdoblje 1964/73. god. s prosječnom stopom rasta. I »Međunarodni pregled« ove edicije sadrži jednu tabelu o pomorskom saobraćaju važnijih zemalja po kontinentima, uključujući i našu zemlju sa 10-godišnjim prikazom razvoja njihovih trgovačkih mornarica po brt, prispjelim brodovima i prometu robe — istovar i utovar.

Pojedine organizacije i organi privrednih i neprivrednih djelatnosti za svoje potrebe pretežno »samo za internu upotrebu« izdaju periodične statističke izvještaje, biltene i sl., prilagođene njihovom poslovanju i njihovim interesima, a koje se odnose neposredno ili posredno i na pomorski saobraćaj, kao što su

- Poslovanje trgovačke mornarice SFRJ (izd. Zajednice pomorskih brodara Jugoslavije, Beograd),
- Analiza poslovanja i ekonomskog položaja lučkih radnih organizacija (izd. Grupacije pomorskih luka Savjeta za saobraćaj SPK, Beograd),
- Registar brodova (izd. »Jugoregistra«, Split),
- Statistički bilten o radu carinske službe (izd. Savezne uprave carina, Beograd),
- Statistika JŽ (izd. Zajednice JŽ, Beograd),
- Statistika spoljne trgovine SFRJ (izd. Sav. sekretarijata za spoljnu trgovinu, Beograd), itd.

Iz svih ovih statističkih izvještaja ni analizom pojedinačnih tabela, a ni njihovim kombiniranjem ne mogu se utvrditi tokovi roba iz naših luka u pravcu unutrašnjosti i obr. (izvoz i uvoz), kao i u pravcu stranih zemalja-zaleđa (tranzit) i obr., tj. po pravcima rotanja, po regijama i što je najvažnije po vrstama robe. Kako se međunarodna robna razmjena vrši preko graničnih prijelaza — željezničkih (16), cestovnih (40), pomorskih (19) i dr. u pravcu naselja ili regija zemalja namjene — odredišta robe, kao i iz naselja ili regija zemalja porijekla robe, to bi trebalo izvoz i uvoz robe preko luka i ostalih graničnih prijelaza voditi tako, da bi se mogle utvrditi proizvodne i potrošne regije u našoj zemlji. Ovo je od naročite važnosti u vođenju evidencije kretanja tranzita, kako bi mogli što preciznije odrediti koji dijelovi zemalja našeg zaleđa gravitiraju našim lukama radi određivanja veličine njihovih gravitacionih područja. Nešto detaljnije osvrnut ćemo se ovdje na strukturu statističkih podataka u Statistici JŽ. Ova Statistika vodi podatke o prometu roba i putnika i njenim pravcima na određenim relacijama, i to promet putnika, prtljaga, ekspresne robe, komadne pošte, o utovaru i istovaru koljskih i denčanih pošiljki. Kao istovarne i utovarne robne lučke željezničke stanice evidentirane su (4.25 — Prevoz robe, Tranzit preko pograničnih prelaznih stanica, luka i po zemljama, Kombinirani tranzit, str. 190, Rad stanica po prugama, str. 232-282, za 1973. god.):

- a) u tranzitu KOPER na relaciji Sežana, Nova Gorica, Šentilj, Jesenice, Kotoriba, Koprivnica, Subotica, Kikinda, Vršac i Dimitrovgrad (10 gran. prijelaza),

RIJEKA na relaciji Sežana, Nova Gorica, Šentilj, Jesenice, Kotoriba, Koprivnica, Beli Manastir, Subotica, Kikinda, Vršac i Dimitrovgrad (11),

BAKAR na relaciji Šentilj, Jesenice i Koprivnica (3),

ŠIBENIK na relaciji Jesenice i Koprivnica (2),

SOLIN na relaciji Koprivnica (1),

PLOČE na relaciji Jesenice, Koprivnica, Beli Manastir i Subotica (4).

b) u izvozu, uvozu i unutrašnjem prometu robe po željezničkim stanicama.

(Koper) Sežana — Jesenice (25 želj. stanica),

PULA — Lupoglav (14),

RAŠA — Lupoglav (4),

RIJEKA — Pivka (6), — Zagreb (46), — Brajdica

— Sušak Pečine (3),

BAKAR — Škriljevo (2),

ZADAR — Knin (13),

ŠIBENIK — Perković (5),

SPLIT — Oštarije (52),

PLOČE — Sarajevo Novo (34),

DUBROVNIK — Čapljina (14),

BAR — Titograd — Nikšić (14).

U pogledu kombiniranog tranzita ova Statistika JŽ (gore pod a) sadrži podatke o prometu robe iz označenih luka i za te luke, njih 6, i to u ukupnim količinama za odnosnu relaciju do graničnog prijelaza i obr. i pojedinačno po zemljama namjene i porijekla, ali bez specifikacije po vrstama roba i odvojeno po pravcima.

U vezi prometa robe i putnika, ova Statistika JŽ (gore pod b) sadrži podatke o prometu robe iz izvoza, uvoza i unutrašnjeg prometa iz 10 naših luka, i to po željezničkim prugama i stanicama na tim prugama, ali opet samo u ukupnim količinama (istovar i utovar), bez specifikacije po vrstama roba i odvojeno po pravcima. Nadalje, ova Statistika JŽ (str. 200-213 za 1973. god.) sadrži statističke podatke o 51 vrsti roba — njihovu količinu u istovaru i utovaru, kolske i dečane pošiljke, te broj opremljenih putnika, sve po gradovima, njih 65. Od naših gradova na obali, uključene su luke Pula, Rijeka, Šibenik, Split i Dubrovnik, a izostavljene su luke Koper, Zadar, Ploče i Bar od kojih su 3 naše glavne i tranzitne luke.

III.

Pored već iznijetih primjedbi na strukturu osnovne i službene edicije SAOBRAČAJ I VEZE, željeli bismo ovdje analizirati još neke, po našem mišljenju, nedostatke u vezi prikaza statističkih podataka iz grane »Pomorski saobraćaj«, a u cilju kako bi ispravljene i nadopunjene podaci bili još kvalitetniji, te da njihova upotreba i korištenje što efikasnije posluži unapređenju te privredne grane, kako samoj pomorskoj privredi, tako i upravi i nauci. Od tako iznijetih primjedaba najvažnije su:

a) Iako se u ovoj Statistici operira sa definicijama BRT (bruto-registar-tonaža), koja predstavlja zapreminu zatvorenog brodskog prostora, vel. 2,83 m³ (1 brt i NRT) neto-registar-tonaža, čiji je zatvoreni brodski prostor određen za prijevoz robe i putnika, to postoji dilema oko sistema izračunavanja tih tona, jer se one računaju:

— ili po tzv. »nižoj baždarskoj oznaci« tj. po odredbama Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969 god., koju je naša zemlja ratificirala (International Conference on Tonnage measurement of Ships, London, 23. VI 1969. — Sl. l. SFRJ, br. 10/72; Pravilnik o određivanju teretnih linija pomorskim brodovima — Sl. l. SFRJ, br. 20/70). Ova Konvencija dala je preporuku zemljama-potpisnicama da tako utvrđenu bruto i neto tonažu upotrebljavaju kao osnovu za svoje statističke podatke o veličini svojih flota;

— ili po tzv. »Pravilu I« ranijeg domaćeg propisa o baždarenju brodova (Zakon o baždarenju pomorskih brodova i čamaca — Sl. l. FNRJ, br. 31/64 i Sl. l. SFRJ, br. 23/67; Pravilnik o načinu mjerenja i izračunavanja registarskog obujma kod baždarenja pomorskih brodova — Sl. l. SFRJ, br. 2 i 28/69), po čijem se sistemu dobivaju nešto veće količine brt i nrt od sistema izračunavanja po »nižoj baždarskoj oznaci«, jer se ovdje uračunava u tonazi prostor i međupalublje, te prostor za vodeni balast broda, što ima za posljedicu da dolazi do velikih razlika u nerealnom prikazivanju kapaciteta naše flote, iako se manjom tonažom postizava veća sigurnost broda.

Stariji brodovi baždareni su po »Pravilu I«, a noviji brodovi po »nižoj baždarskoj oznaci«, a neki imaju čak dvije tonaže (veću ili manju prema uronu ili izronu baždarske oznake), pa bi stoga trebalo ovo pitanje jednoobrazno riješiti u skladu s odredbama nove Konvencije, kako bi svi naši brodovi trgovačke mornarice imali samo jednu, »manju« tonažu.

b) Kao što je već i istaknuto u Uvodnim napomenama grane »Pomorski saobraćaj« kapaciteti trgovačke mornarice prikazani su samo oni, koji su veći od 100 brt iz razloga što samo takvi ulaze u međunarodnu saobraćajnu statistiku i ova ih uključuje u sastav trgovačkih mornarica pojedinih zemalja. U našoj zemlji ukoliko takvi brodovi i pripadaju pomorskim brođarskim radnim organizacijama ili radnim organizacijama drugih djelatnosti. Prema tome iz statističke evidencije o kapacitetima jugoslavenske trgovačke mornarice (u 1973. god. 387 brodova sa 1,599.592 brt) isključen je cijeli privatni sektor, a zatim ribarski brodovi i jahte svih sektora, tehnički plovni objekti, brodovi za naučna istraživanja, pilotski brodovi i brodovi za upravne svrhe, dok su i ti brodovi i čamci veći od 5 brt, pa i manji uključeni u statistiku, ako vrše javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe, bez obzira na sektor pripadnosti. U Uvodnim napomenama, pored porasta i smanjenja brodova, dati su i kapaciteti tehničkih plovnih objekata, ribarskih i drugih brodova, ali bi trebalo i njih po našem mišljenju uključiti u statističku evidenciju, tako da se tabele (3—17), Trgovačka mornarica po vrsti brodova i (3—18), Trgovačka mornarica i brodovi ispod 100 brt prošire i što više prilagode našim konkretnim potrebama, uključujući kod ove »male« flote i sektore »vlasništva«.

c) Prema novom Nacrtu saveznog zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, koji je već izrađen, pomorskim čamcem, odnosno čamcem unutrašnje plovidbe smatrat će se plovni objekt dužine do 12 m i registarske zapremine do 15 brt (danas do 10 brt), odnosno najviše istisnine do 15 tona. Ukoliko to bude prihvaćeno, za što su povoljni izgledi, tako povećani čamci smanjit će početnu granicu veličine brodova u našoj zemlji, a pošto se sa njima vrši javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe, to će naša statistika morati u buduće evidentirati i čamce i sve brodove po njihovoj veličini — kapacitetima, ali i po sektorima »vlasništva«, jer po lučkom prometu robe i putnika ona ih već i evidentira. Kako u privatnom sektoru prema sadašnjim propisima može biti u vlasništvu teretni brod vel. do 50 t/n, a putnički brod koji može prevoziti do 50 putnika, to nije isključeno da se te veličine ne bi mogle i povećati u korist privatnog sektora vlasništva jer, cit. Nacrt saveznog zakona u skladu s ustavnom odredbom propisuje da će se u pomorstvu privatni sektor razvijati »u granicama i pod uvjetima koje će odrediti zakon« (čl. 174 st. 3 cit. Nacrta zakona, čl. 78 i dr. Ustava SFRJ). Istina, bilo je ranije prijedloga da se ta granica pomakne od 50 t/n na 100 — 150 brt, a pri baždarenju privatnih brodova raznim »otvorima« brodskog trupa ranije se svodila tonaža većeg broda na granicu dozvoljene veličine. U svakom slučaju naša statistika morat će u potpunosti da se uključi i u prijevoze privatnika, te da ih odvojeno prikazuje, a ne kumulativno kao što je sada. To iz razloga, što kapaciteti ovog sektora, njegov promet robe i putnika nije beznačajan, osobito prijevoz cementa i ostalog građevinskog materijala, te prijevoz

putnika između srednjih i malih luka, kao i između ovih i malih naselja — sela i zaseoka u »mrtvim« lukama, uvalama i na ostalim dijelovima obale.

d) Kako na području SR Hrvatske po njenom Zakonu o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima (Nar. nov. SRH, br. 19, 24 i 39/74), a tako i na područjima SR Slovenije i Crne Gore po Osnovnom zakonu o iskorištavanju luka i pristaništa iz 1969. god., koji se primjenjuje u tim SR kao republički zakon (Sl. l. SFRJ, br. 2/68), brodar (prevozilac) plaća lučke naknade — naknadu za korištenje luke u domaćem pomorskom prometu po svakom ukrcanom putniku, a u prometu s inozemstvom po svakom ukrcanom, odnosno iskrcanom putniku, to se u praksi događa da se stvarno u određenoj luci ukrcra znatno veći broj putnika od broja, koji se registrira u statističkim prijavama lučkih kapetanija, kako bi isti brodar plaćao što manji iznos tih naknada. Ova razlika je često takva da je stvarni promet putnika u našim lukama često i dvostruko veći od evidentiranog, što ne daje realni prikaz prometa putnika, pa bi u tom pravcu trebalo dati lučkim kapetanijama i ovlaštenje povremenog stvarnog provjeravanja ukrcaja i iskrcaja putnika.

e) Kako je uvedena u novoj ediciji SAOBRAČAJ I VEZE prvi put i tabela (3—15) »Promet putnika i robe u 30 luka« za razdoblje 1964/73. god. uz prosječnu stopu rasta, to smo mišljenja da s ovom tabelom nije mnogo postignuto, jer su njeni podaci već sadržani u tabelama (3—50), Saobraćaj brodova, promet putnika i robe po općinama, i (3—51), Promet u glavnim lukama.

Stoga predlažemo da se tabeli (3—15) dade novi sadržaj, tako da se u njoj odvojeno prikažu:

- luke s izrazitijim putničkim saobraćajem (oko 17),
- luke s izrazitijim robnim saobraćajem, i to sa specifikacijom vrsti robe i po pravcima kretanja (oko 25 luka),
- trajektne luke i to:
6 isključivo trajektnih (Brestova, Porozina, Črišnjevo, Voz Pudarica i Vira),
28 ostalih luka, kod ovih s odvojenim podacima o prometu putnika, vozila i količine njihovog tereta, kao i po pravcima. Na pr. lučki promet Senja ili Raba treba dati odvojeno, dio prometa putnika, robe i vozila trajektom i dio prometa putnika i robe ostalim brodovima i čamcima.

Kako trajektni promet na Jadranu doživljava snažnu ekspanziju (26 trajekata održava 23 obalno-otočne pruge sa preko 450 dnevnih putovanja u oba pravca) a on predstavlja posve novi vid lokalnog pomorskog putničkog saobraćaja i prometa motornih vozila, to bi ga trebalo i u našoj statistici odvojeno prikazivati, kako po lukama — trajektnim pristaništima, a tako i po pevoziocima, njih 5. »Velike« trajekte u međunarodnom pomorskom prometu s Anconom i dr. treba prikazivati odvojeno. Sada su statistički podaci o tom saobraćaju odvojeno dati samo u Uvodnim napomenama grane »Pomorski saobraćaj«, a skupno u robnom i putničkom

pomorskom prometu; iz nekih tabela su trajekti čak i izuzeti.

f) Tabele (3—16), Promet robe u glavnim lukama, Tabele (3—51), Promet u glavnim lukama, treba nadopuniti i sa lukama Pula, Zadar i Metković, a u tabelama (3—43) do (3—48) treba za izvoz i uvoz po vrsti robe i po zemljama utovara i istovara dati posebno za svaku od ovih 10 luka (za 7 sadašnjih i i za 3 predložene). U pogledu tranzita potrebno je dati sve ovo i za luke Koper, Rijeku i Ploče, a eventualno i Bar.

g) U statistiku o pomorskom saobraćaju trebalo bi uključiti i kapacitete tzv. »treće« flote — nautičkog turizma tj. broj i veličinu jahti — brodova i jahti — čamaca, sportskih jedrilica i sl., vel. iznad 3 m dužine, broj njihovih pristajanja u lukama po zastavi, ukrcaj i iskrcaj putnika — turista iz turističkih krstarenja, kružnih putovanja i sl., jer se taj vid turizma i kod nas sve više razvija.

h) Kako je od posebne važnosti naše brodogradnje i izgradnja brodova za strane naručioce, to smatramo da bi trebalo evidentirati i »izvoz brodova«, kao i »uvoz brodova«, što ih grade naši brodari u stranim brodogradilištima ili kupnju od brodovlasnika. U Uvodnim napomenama ove grane, istina, dati su podaci o porastu i smanjenju broja brodova i drugih plovnih objekata (trajekti, remorkeri i sl.), ali je to nedovoljno, pa bi trebalo i tu djelatnost naše brodogradnje registrirati, a Statistika spoljne trgovine SFRJ evidentira naš »izvoz brodova«. I naša »mala« brodogradnja gradi sportske plovne objekte, čamce i jahte za strane naručioce, pa bi i taj izvoz trebalo uključiti u našu pomorsku statistiku.

Iz svega izloženog proizlazi da bismo usvajanjem iznijetih prijedloga i sugestija još više upotpunili statističke podatke u grani pomorskog saobraćaja. Uspostavom što uže suradnje i sa tzv. »resorskim« statističkama saobraćajnih radnih organizacija, upravnih organa iz te oblasti i naučno-istraživačkih instituta, postigli bismo novi kvalitet u efikasnijem korištenju tih podataka, čime bi znatno unaprijedili naše pomorstvo, a time i pojačali naš ekonomsko-saobraćajni potencijal ne samo na Jadranu, već i na svjetskom pomorskom tržištu.

LITERATURA:

Dr S. Obradović, Statistika — opšta i ekonomska, Beograd, 1947, str. 150—157;

A. Spasić, Mjere za sređenje statističko-evidencijske službe u resoru... pomorstva (Pomorstvo — Rijeka, br. 10/51, str. 301—303);

Dr R. Rajačić, Postojeći pravni propisi u FNRJ u vezi sa statistikom (Statistička revija, Beograd, br. 3—4/54, str. 241—243);

P. Anđelković, Neka pitanja statističkog sistema u saobraćaju, VI God. sastanak Jug. statističkog društva, Beograd, 30. V — 1. VI 1974.

P. Anđelković, Značaj i uloga statističkog sistema u funkcioniranju saobraćaja (Transport — Beograd, br. 3/75, str. 17—20).