

## Pomorske veze luke Dubrovnik

Drevni primorski grad Dubrovnik bio je tradicionalno vezan još od najstarijih dana za gospodarske djelatnosti koje su se razvijale uz more, među kojima je posebnu ulogu odigrala lučka djelatnost.

Veoma povoljan geografski položaj dubrovačke luke Gruž, koja je dobro zaštićena od svih vjetrova poluotokom Lapad i otočićem Daksa, sa svim preferirajućim maritimnim svojstvima, bili su prirodne predispozicije za uspješan razvoj jedne ovakve jadranske luke.

U periodu između dva svjetska rata dubrovačka luka je po ostvarenom prometu zauzimala treće mjesto sa učešćem od 20% u ukupnom prometu jugoslavenskih luka.

Interesantna je činjenica da je željeznička pruga do Dubrovnika bila izgrađena 1901. godine, te da je dugo godina luka Dubrovnik bila jedina od jugoslavenskih luka koja je imala željezničku prugu, što joj je svakako i omogućilo takav razvoj.

U poslijeratnom periodu, izgradnjom novih luka u Kardeljevu i Baru, dubrovačka luka gubi primarni značaj za Južni Jadran, što se ukidanjem željezničke veze sa zaleđem 1976. godine još više odražava na stagnaciju i zaostajanje za drugim jugoslavenskim lukama.

Analiziranjem današnjeg prometnog položaja Dubrovnika, s aspekta pomorskih veza, možemo zaključiti da su te veze nedovoljne i nerazvijene, te da zajedno s ostalim prometnim vezama prijete ovom našem području prometnom izoliranošću.

Možemo lako pretpostaviti kako prometna izoliranost jednog grada, općine ili kraja negativno utječe na njihov daljnji gospodarski, kulturni, pa i društveni razvitak. Primjer za to ne trebamo tražiti dalje od naše općine, koja je klasičan primjer stagnacije, nazadovanja i gubitka u privredi samo zbog svoje prometne izoliranosti.

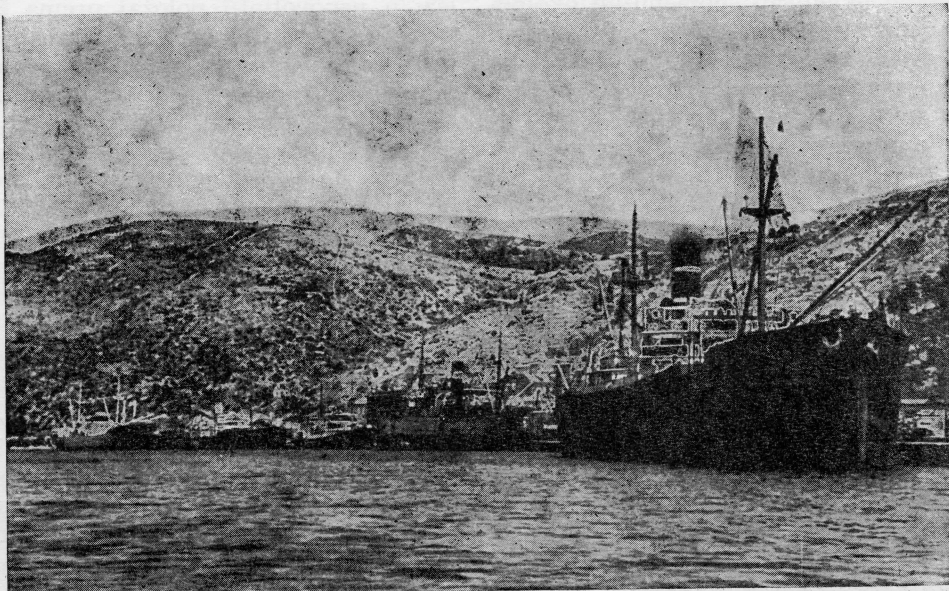
Iako morski putovi idealno oplakuju naše obale, povezanost morskim putem nije adekvatna zbog, možemo reći, rijetkih brodskih veza, kao i činjenice da se pomorski putovi pružaju prema ovom pravcu, gdje daljnji prometni tokovi nisu osobito živi, gdje od lučkog emparija nema dalje razvijenih kopnenih prometnih veza.

Izgradnjom suvremenijih ili novih cestovnih i željezničkih pravaca izvan dubrovačkog gravitacionog područja, te ukidanjem željezničke veze sa zaleđem, postepeno se usporavaju i prestaju vjekovni tokovi roba preko dubrovačke luke, da bi se pomakli svega stotinjak kilometara lijevo i desno preko luka Kardeljevo i Bara prema unutrašnjosti zemlje.

Dubrovačka luka je još uvijek otvorena luka za međunarodni i domaći promet tereta i putnika.

Što se tiče teretnog prometa luka Dubrovnik ima stalne, iako ne baš frekventne, veze sa Zapadnom i Istočnom obalom Engleske, sa Bliskim Istokom, kao i Sjevernom Afrikom, dok su povremeno zastupljene brodske linije prema Dalekom Istoku, Sjevernoj i Latinskoj Americi i Africi.

Navedene prometne veze se održavaju brodovima Jugolinije Rijeka, Lošinjske plovidbe Rijeka, Atlantske plovidbe Dubrovnik, Mediteranske plo-



Zaboravljena slika iz Gruške luke. Teretni brodovi uz obalu kad je postojala željeznička veza.

vidbe Korčula, Jugobroda Beograd, Jadranske slobodne plovidbe Split, Obalne Split i drugima. Nisu rijetki slučajevi kada brodari uvjetuju ticanje dubrovačke luke količinom tereta preko 300 tona.

Zbog takve politike izgubili smo jedan dio tereta koji je stalno išao preko ove luke i to u izvozu: duhan, ljekovito bilje, namještaj i dr., a u uvozu svu prehrambenu robu u količinama manjim od 300 tona. Posebno je zanemarivanje luke Dubrovnik uočljivo od strane Splošne plovlbe Portorož.

Ovakva diskriminaciona politika prema manjim lukama osuđena je nedavno na sastanku Jugoslavenskih luka i brodara u Kardeljevu i Kostreni, gdje su luke energično odbacile svako uvjetovanje minimalnih količina. S koliko se uspjeha manje luke mogu u tom smislu suprotstavljati velikim brodarima bilo bi smiješno i provje-



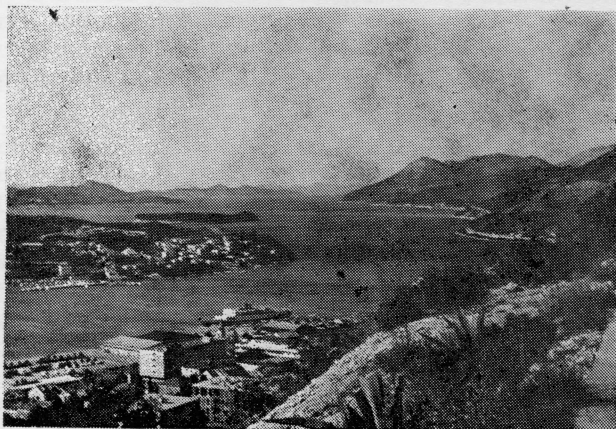
Gruška luka (1959), pogled na skladišta i mehanizaciju

ravati, naročito kada se radi o konjunkturalnim periodima ponude brodskeg prostora.

#### STRUKTURA TERETA DUBROVAČKE LUKE U 000 T

Opis	1961.	1965.	1970.	1975.	1978.	1979.
Rude i koncentрати	191	259	64	22	—	—
Nemetali	30	13	35	33	20	19
Proizvodi metalurgije	99	60	40	—	—	—
Drvo	10	25	38	30	66	55
Cement	77	88	95	67	67	63
Ostali tereti	34	31	52	46	80	186
Ukupno:	441	476	324	198	233	333
Broj teretnih brodova	617	632	1.077	546	497	444

Analizirajući poslijeratni promet robe preko dubrovačke luke zaključujemo da je trend rasta išao negdje do 1964. godine. To je upravo bilo vrijeme kada je građena normalna željeznička veza Sarajevo — Kardeljevo. Od tada pa do danas teretni promet ove luke stagnira i opada, tako da je 1975. godine u vrijeme početka ukidanja željezničke pruge Čapljina — Dubrovnik dosegao čak najnižu tonažu od svega 198.571 tonu. U tom periodu teretni promet se zaokružuje na određene vrste stalnih roba uvjetovan spomenutim okolnostima, kao i nepovoljnostima cestovnog prevoza. U posljednje dvije godine preko dubrovačke luke se obavio promet onih roba u međunarodnom prometu koje još uvijek gravitiraju ovoj luci, iako bi isto tako mogle da se izmanipuliraju i preko luka



Gruž — luka

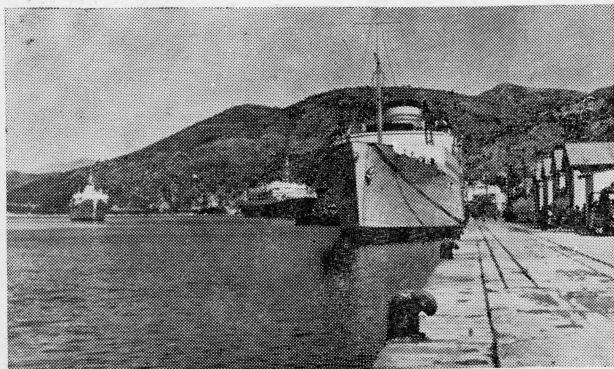
Kardeljevo ili Bar. Po tradiciji se nastavlja rad s drvenom građom i prehrambenom robom. To je ujedno bila i orijentacija našeg grada. Međutim, taj minimum iskorištenja kapaciteta Luke dolazi u pitanje u novonastaloj situaciji popraćenju energetskom krizom, koja dubrovačku regiju, u odsustvu najjeftinijeg prevoza — željezničkog, još više izolira od velikih proizvodnih aglomeracija i akumuliranih centara privrednog i političkog potencijala zemlje. Ovaj drugi vid prometa cestom dolazi u nepovoljniji položaj prema željeznici kao konsekvencija sistemskih mjera viših cijena pogonskog goriva, tako da na jednako dugim relacijama prevoz kamionima košta dvostruko pa i više od prevoza željeznicom. Kao posljedica toga imamo na primjer pred drugim lukama na sidrištima redovno deset do petnaest velikih preookeanskih brodova da čeka desetak dana do 2 mjeseca za koje se plaćaju ogromne kontrastacije (kao za pšenicu i dr.), dok u isto vrijeme dubrovačka luka stoji prazna i neiskorištena. Opravdano se postavlja jugoslavensko pitanje, koji arbitar treba da ocijeni u ovakvim slučajevima društvenu opravdanost neracionalnog korištenja društvenih sredstava.

Prema tome, možemo zaključiti, da pitanje nafte te svjetska i jugoslavenska energetska kriza sve više ugrožavaju daljnji opstanak ove luke kao teretne, koja silom prilika mora da koristi samo kamionski prevoz.

Nasuprot tome luka Kardeljevo normalizacijom željeznice naglo raste, a njen teretni promet ima

stalni trend rasta, tako da je posljednje dvije godine statistika registrira kao drugu jugoslaven-sku luku iza Rijeke sa cca 3 miliona tona tereta.

Slični su uspjesi razvoja i Barske luke.



Dio operativne obale u Gružu

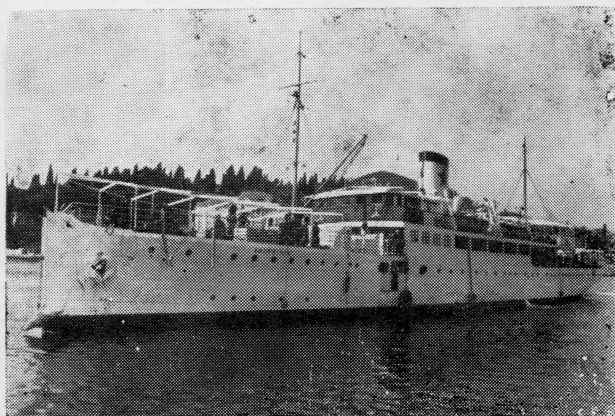
Za razliku od teretnog prometa, putnički promet poslije rata naglo raste do 1964. godine, da bi se poslije toga, uglavnom, kretao na istom nivou, uz veće ili manje oscilacije, koje inače utječu na turističku djelatnost uopće.

U okviru toga međunarodni turistički promet se razvijao od 1962. godine na ovamo još bržim tempom i to na uštrb domaćeg putničkog prometa, koji se izgradnjom Jadranske magistrale i konsekvantno tome, ukidanjem stalnih brodskih linija gotovo prepolovio.

Dok je prije toga Dubrovnik imao s Rijekom redovnu svakodnevnu brzu putničku prugu, a u ljetnim mjesecima i dvije (jutarnju i večernju), od tada do danas ova se linija smanjuje na 2 dana tjedno, a u ljetnoj sezoni 4 dana tjedno.

Veze s otocima su također loše. Radi poboljšanja ovih veza bilo bi potrebno uspostaviti jednu stalnu trajektnu vezu s Mljetom i to po našem mišljenju iz Gruške luke, s obzirom na to da bi se s polaskom iz Gruža osigurao daleko veći promet nego iz bilo kojeg drugog punkta.

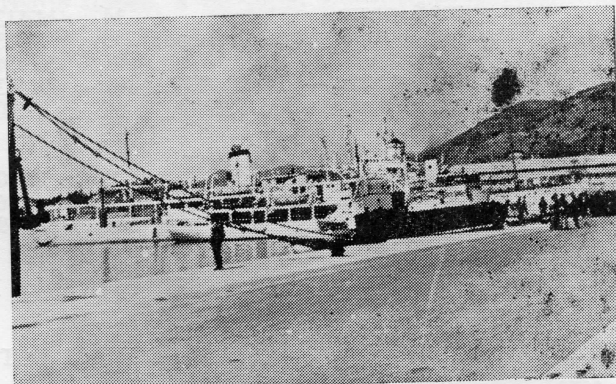
Dubrovačka luka se, u skladu sa programom razvoja privrede Dubrovnika, svim raspoloživim kapacitetima orijentira na pružanje lučkog servisa putničkim brodovima, iako isključiva orijentacija na promet samo putničkih brodova iz poznatih razloga ne bi mogla garantirati egzistenciju



Parobrod brze pruge ulazi u Grušku luku 1956. god.

jedne međunarodne luke. Za ilustraciju toga navodimo podatak da je u 1978. godini učešće prihoda Luke od putničkih brodova u ukupnom prihodu Luke bilo u strukturi zastupljeno samo cca 16%.

U toku posljednje dvije godine strani su brodovi samo na kružnim putovanjima ostvarili slijedeći promet:

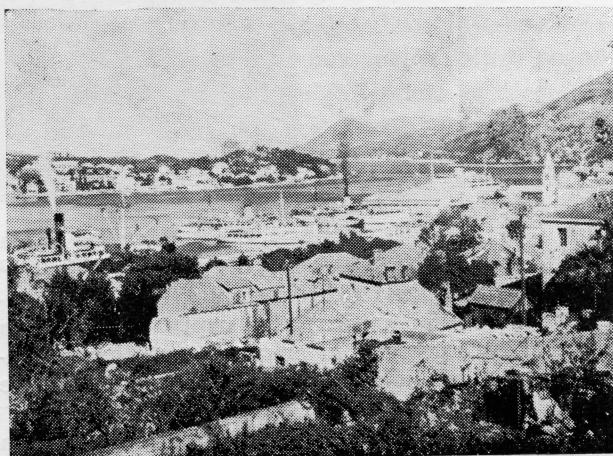


Gruška luka (1959) — putnički brodovi uz obalu

Brodovi po zastavi	Broj pristajanja	
	1978.	1979.
Italija	107	65
Grčka	106	99
Velika Britanija	2	6
SSSR	42	41
Cipar	6	5
Finska	2	6
Istočna Njemačka	1	1
Francuska	10	3
Panama	16	13
Norveška	3	6
<b>Ukupno pristajanja</b>	<b>295</b>	<b>245</b>

U okviru prednjih pristajanja registrirano je u 1978. godini ukupno 115.845, a u 1979. godini 101.150 putnika.

Ako uzmemo podatke svih putovanja u međunarodnom prometu, onda evidentiramo da je ukupan broj pristajanja brodova iznosio u 1978. godini 601 sa ukupno 295.809 putnika i 14.022 automobila, a u 1979. godini 544 pristajanja sa ukup-



Gruž — panorama luke s dijelom obale za putničke brodove

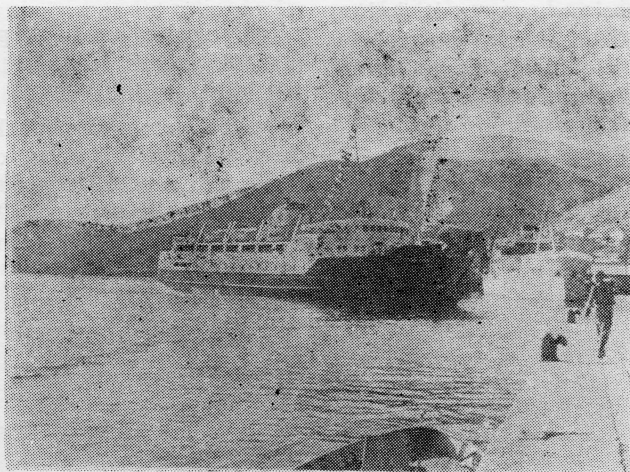
MEĐUNARODNI PUTNIČKI PROMET

Godina	Broj prista- janja	ISKRCANO		UKRCANO		Tranzit putnici	Ukupno	
		putnici	autom.	putnici	autom.		putnici	autom.
1978. Međ. traj. prom. — TINT. TIZ.	202	22.796	5.179	25.850	6.266	—	48.646	11.445
Međ. prom. trajekt JADROLIN.	77	5.801	913	8.775	1.652	—	14.576	2.565
Međ. prom. JADR. — kruž. putov.	13	—	—	—	—	2.716x2	5.432	—
»ATLAS« — »AMBASADOR« — međ. prom.	14	1.112	—	1.170	—	335x2	2.952	—
Kruž. put. — međ. prom. str. brod.	295	3.925	10	3.562	2	108.358x2	224.203	12
<b>Ukupno</b>	<b>601</b>	<b>33.634</b>	<b>6.102</b>	<b>39.357</b>	<b>7.920</b>	<b>111.409</b>	<b>295.809</b>	<b>14.022</b>
1979. Međ. traj. prom. — TINT. TIZ.	197	21.433	4.125	23.175	4.696	—	44.608	8.821
Međ. prom. trajekt JADROLIN.	65	4.620	684	6.441	1.261	—	11.061	1.945
Međ. prom. JADROL. — kruž. put.	17	—	38	—	1	2.160	4.320	39
»ATLAS« — »AMBASADOR« — međ. promet	20	2.990	—	3.033	—	—	6.023	—
Kruž. put. — međ. prom. str. brod.	245	4.206	3	4.229	2	92.715	193.865	5
<b>Ukupno</b>	<b>544</b>	<b>33.249</b>	<b>4.850</b>	<b>36.878</b>	<b>5.960</b>	<b>94.875</b>	<b>259.877</b>	<b>10.810</b>
1978. Jahte strane	1.053	—	—	—	—	—	4.556	—
1979. Jahte strane	1.091	—	—	—	—	—	4.832	—

DOMAĆI PUTNIČKI PROMET

1978.

	Broj prist.	PUTNIKA		Ukupno	VOZILA		Ukupno
		iskrcano	ukrcano		iskrcano	ukrcano	
RIJEKA — DUBROVNIK (TR. JADROL.)	175	30.010	23.987	53.997	2.342	3.312	5.654
LOKALNA PRUGA PERAST	301	49.949	45.409	95.358	273	892	565
AMBASADOR LOKALNA PRUGA	97	19.613	20.071	39.684	—	—	—
TRAJEKT SV. STEFAN	19	1.860	1.550	3.410	—	—	—
DOMAĆI TURIST. JEDRENJACI	257	5.570	5.570	11.140	—	—	—
HIDROKRILCI	21	2.017	2.063	4.080	—	—	—
	870	109.019	98.650	207.669	2.715	3.628	6.343
1979.							
RIJEKA — DUBROVNIK (TR. JADROL.)	193	21.017	13.143	34.160	2.080	2.857	4.937
LOKALNA PRUGA (PERAST)	298	37.291	33.284	70.575	276	324	600
AMBASADOR (LOKALNA PRUGA)	117	19.990	21.615	41.605	—	—	—
DOMAĆI TURIST. JEDRENJACI	265	5.373	5.373	10.746	—	—	—
HIDROKRILCI	5	601	612	1.213	—	—	—
	878	84.272	74.027	158.299	2.356	3.181	5.537



Motorna brodarica »Sveti Stefan«  
pristaje u Grušku luku

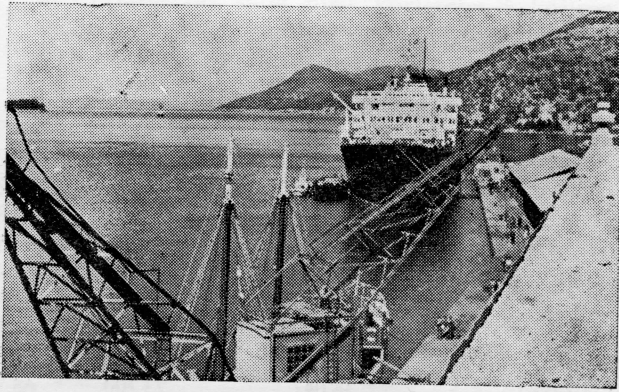
no 259.877 putnika i 10.810 automobila. Nema sumnje da su se energetska kriza u prvom redu, kao i potres u Crnogorskom primorju negativno odrazili na pad putničkog prometa preko dubrovačke luke.

Spomenuta međunarodna (kružna) putovanja obavilo je dvadesetak stranih brodskih kompanija iz desetak evropskih pomorskih zemalja.

Što se tiče domaćeg putničkog prometa u 1978. godini je ostvareno pristajanje ukupno 870 brodova sa 207.669 putnika i 6.343 vozila, a u 1979. godini ukupno 878 pristajanja brodova sa 158.299 putnika i 5.537 vozila.

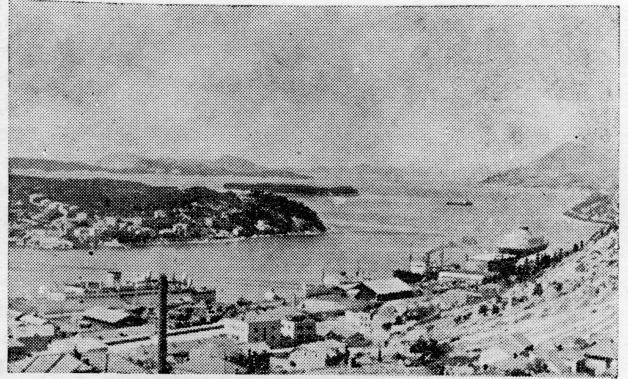
U pogledu pristajanja stranih jahti imamo u 1978. godini zabilježeno 1.053 pristajanja 23 zastave nacionalnosti sa 4.556 putnika i članova

posade, a u 1979. godini 1.091 pristajanja 28 zastava pripadnosti sa ukupno 4.832 putnika i članova posade.



Gruž — jedan od transatlantskih kolosa privezan uz gat

Iz naprijed navedenog proizlazi da u ovakvoj prometnoj situaciji izoliranosti dubrovačka luka nema što više očekivati, da se takav prometni položaj negativno odražava danas, te da će, ako se ne naprave ozbiljniji zahvati u izgradnji prometnica koje bi Dubrovnik povezivali s unutrašnjošću, to biti ozbiljna kočnica daljnjem razvoju ove regije uopće, a ne samo Dubrovnika s njegovom lukom.



Pogled na Grušku luku

**STRANE BRODSKE KOMPANIJE  
U MEĐUNARODNOM PUTNIČKOM PROMETU  
LUKE DUBROVNIK**

EPIROTIKI LINES	PIREJ	GRČKA
OY FINNLINES LTD	HELSINKI	FINSKA
TRANS TIRENO EXPRESS		
ACHILLE LAVRO	S. P. A.	GRČKA
ARMATORE	NAPOLI	ITALIJA
PERLUS CRUISES CO LTD	PIREJ	GRČKA
KARAGEORGIS LINES	PIREJ	GRČKA
ROYAL CRUISES LINE	PIREJ	GRČKA
OCEANIC SUN LINE	ATHENA	GRČKA
VEB. DEUTFRACHT / SEE	ROSTOCK	IST. NJEM.
REDEREI	PIREJ	GRČKA
CHANDRIS LINES	GENOVA	ITALIJA
COSTA ARMATORI	ODESA	SSSR
BLACK SEA SHIPPING CO.	VENEZIA	ITALIJA
ADRIATICA	LONDON	VEL. BRIT.
PENINSULAR	MARSEJ	FRANCUSKA
PACKET BOAT	PIREJ	GRČKA
MEDITERAN SUN LINE	ATHENA	GRČKA
BLUE AEGAN SEA LINE	HELSINKI	GRČKA
FINLAND STEAM SHIP CO.		FINSKA
PETER DEILMAN	BERLIN	ZAP. NJEM.
REDERREI	BERLIN	ZAP. NJEM.
HAPPAG LLOYD	OSLO	NORVEŠKA
ROYAL VICKING LINE	VARNA	BUGARSKA
NOVI BULGAR		

Prema izvršenim najavama kao i predviđanjima u ovoj se godini očekuje da će se promet putničkih brodova kretati na nivou prošle 1979. godine.

Položaj Dubrovnika u odnosu na teritorij SR Hrvatske je takav, da izgradnja znatnog broja prometnica na njenoj teritoriji, prema planu razvoja prometnica u SRH do 2000. godine, nema za Dubrovnik skoro nikakav značaj. Sve one, naime, ne tretiraju bolje prometno povezivanje Dubrovnika sa unutrašnjošću. A nepovezanost Dubrovnika s unutrašnjošću dovodi u pitanje i preostale pomorske veze Dubrovnika sa svijetom.

S obzirom na takav položaj Dubrovnika, rješavanje problema prometne povezanosti treba tražiti u izgradnji ili povezivanju s prometnicama na teritoriji SRBiH.

Imajući u vidu da morske luke, kao veoma važne kontaktne točke pomorskog i kopnenog prometa, vrše jak utjecaj na razvoj svojih gradova i iniciraju razvitak i rast na cjelokupnom utjecajnom području zaleđa, valja očekivati da će naša općina iskoristiti sve mogućnosti u cilju svestranijeg prometnog povezivanja i izgradnje suvremenih prometnica, koje bi omogućile daljnji gospodarski razvoj ovog područja i grada sa njegovom lukom.