

Mr. sc. Darko Vlahović

Split

BRODSKI TRANSFERI KAO ELEMENT MARITIMNE (OTOČNE) INFRASTRUKTURE

UDK/UDC: 656.66

JEL klasifikacija/JEL classification: L83

Simpozijски referat/Conference paper

Primljeno/Received: 12. prosinca 2003./December 12, 2003

Prihvaćeno za tisak/Accepted for publishing: 02. lipnja 2004./June 02, 2004

Sažetak

U Hrvatskoj kao receptivnoj turističkoj zemlji promet stvara goleme probleme. Posjetitelji u nizu naših odredišta već godinama najlošije ocjenjuju regulaciju prometa i način rješavanja parkiranja. Otvaranjem jadranskih aerodroma i uključivanjem moderne turističke flote u transferiranje gostiju do otočnih odredišta situacija se radikalno popravila i u pogledu produženja turističke sezone i u pogledu prodora na najudaljenija tržišta. Broj obavljenih transfera u sedamdesetim i osamdesetim godinama odvijao se u visokoj korelaciji s ostvarenim turističkim prometom. Današnja neaktivnost "brodskih transfera" ozbiljan je znak "zakočenosti" turističkih tokova prema glavnim segmentima ponude na otocima. Problem je nužno identificirati na svim razinama odlučivanja, kako bi se odgovarajućim mjerama utjecalo na popravljanje stanja i pronalaženje dugoročnih rješenja.

Ključne riječi: *brodski transferi, turistička transferska djelatnost, otočna infrastruktura*

UVOD

Turističko se tržište suočava s nizom specifičnosti, a jedna od njih je prostorna odvojenost ponude od potražnje. Upravo neprenosivost turističkih "sirovina" implicira da se turističke usluge nužno stvaraju i konzumiraju u najvećoj mjeri tamo gdje se nalaze resursi turizma. Iz povijesti razvoja turizma jednostavno se daje zaključiti da su se pojedina mjesta mogla uključiti u turistički promet tek nakon što su se prometno povezala sa sferom turističke potražnje – u početku uz pomoć prometnih sredstava na mehanički pogon (željeznica, parobrod), a kasnije uz pomoć brzih modernih prometala (automobila i još više zrakoplova); zahvaljujući tehnološkim inovacijama u prijevozu i komunikacijama vrijeme je turističkih putovanja

enormno skraćeno tako da i na najudaljenijim, interkontinentalnim relacijama ne traje duže od desetak sati leta.

Turizam se u našim krajevima počeo razvijati znatno prije nego što su stvoreni potrebni tehnički i organizacijski uvjeti za odvijanje turističkog prometa. No, važno je napomenuti da se ti uvjeti ni kasnije gotovo nisu nikad potpuno prilagođavali ni veličini ni značaju turističkog prometa, pa se infrastrukturna problematika u raznim varijacijama i različitim intenzitetom očitovala kao specifično razvojno ograničenje na mnogim našim područjima. Poseban problem jeste okolnost da u nas gotovo sve počiva na turizmu «od dva mjeseca», pa prenaplašene sezonske oscilacije u odvijanju turističkoga prometa predstavljaju dodatni «udar» na prometnu i inu infrastrukturu.

Dakle, općenito se može reći da se razvoj infrastrukture odvijao znatno sporije od razvoja turizma. Tek otvaranjem jadranskih aerodroma prometni su se uvjeti znatno poboljšali, što se posebno odrazilo na osjetno produženje turističke sezone, povećanje stupnja iskorištenosti kapaciteta i prodor na nova, najudaljenija turistička tržišta, a time i na poboljšanje nacionalne i socijalne strukture inozemne turističke potražnje. Jedan od velikih infrastrukturnih iskoraka bio je izgradnja Jadranske magistrale, koja je napokon prometno integrirala obalna naselja na cijelom longitudinalnom pravcu. No, problemi "prometne izolacije" već se desetljećima nalaze na listi prioriteta, tako da bi pojedine projekte osobito iz oblasti «maritimne infrastrukture» trebalo rješavati kompleksnije i djelotvornije.

Lokacijski činitelji bitno mijenjaju tržišni položaj turističkih odredišta. Za razliku od pejzaža i klime, geoprometni se položaj destinacija tijekom vremena toliko promijenio da su od nekada potpuno izoliranih područja one postale lako dostupne, bilo avioprijevozom, magistralnim cestovnim pravcima bilo, pak, nekim drugim suvremenim oblicima prometnoga povezivanja.

1. INZULARNI SVJETOVI NA VIRTUALNOME SUNCU

Otoci su u svim morima svijeta postali atraktivne točke na virtualnome suncu – neovisno o zemljopisno-prostornoj "usidrenosti", otočne se izvorne privlačnosti pretvaraju u proizvod prvorazredne tržišne marke. Zahvaljujući informacijama "Onlin marketing" znatno se povećava njihova prepoznatljivost, a mreža World Wide Web i Internet pokreću sliku stvaranja novoga virtualnog svijeta čime dolazi do radikalnog mijenjanja relativne lokacije fizičke udaljenosti. Uglavnom, uz pomoć komunikacijskih potencijala i djelovanja virtualnog marketinga informacije o otocima nesmetano dolaze do zainteresiranih posjetitelja u bilo kojem dijelu svijeta. U ovo naša doba zaista više nije problem da informacije dopiru do mnogo većeg broja tržišta, što ranije nije bio slučaj.

Tajanstveni svjetovi "azurno plavog mora, palmi i pijeska" ne ostavljaju ravnodušnima najvažnije segmente turističke potražnje. Bez obzira na veličinu, položaj i tradiciju, svaki se otok želi predstaviti kao specifičan turistički sustav. U modernom razvoju stanovništvo otoka izražava poseban interes za "pronalaženje korijena", kako bi se istražilo i upoznalo naslijeđe predaka. U tom istraživanju dragocjeni su tragovi naslijeđa u religiji, glazbi, jeziku, gastronomiji... Izvorni poticajni elementi uporišne su točke u kreiranju velikih shopping centara. U strategiji razvoja turizam je važna poluga rasta. No, razvoj se općenito usmjerava na jačanje privatnog sektora, posebno poljoprivrede (opskrbu robama proizvedenima na otoku), na razvoj poduzetništva, organizaciju mnogobrojnih prezentacija, festivalskih manifestacija i drugih aktivnosti.

1.1. Hrvatska sputanost "tisuću bisera"

U Hrvatskoj je slaba povezanost otočja "tisuću bisera" sa susjednim kopnom osnovno obilježje izrazite prometne izoliranosti. Dalmatinska se regija posebno izdvaja kao problematično područje u prometnom sustavu Hrvatske. Loše pomorske veze osobito s vanjskim otocima ostavile su vidnog traga na gospodarski i društveni život otoka. Malen broj stanovnika i nerazvijeno otočno gospodarstvo još su više zaoštrili problem izoliranosti i autarkičnosti u većem dijelu inzularnih područja.

Izgradnja jadranskih zračnih luka te izgradnja hidrokrilne flote sredinom šezdesetih godina prošlog stoljeća iz temelja su promijenili situaciju glede turističke dostupnosti otoka (brzina i kvaliteta transferiranja gostiju između aerodroma i pojedinih otočnih odredišta). Veći i turistički razvijeniji otoci Brač, Hvar, Korčula i neki drugi otoci bitno poboljšavaju svoj geoprometni, a time i tržišni položaj. S tom novom kvalitetom naša je turistička operativa pokazala da udaljenost od tržišta – za razliku od prirodnih činitelja pejzaža i klime čija je karakteristika nepromjenjivost – varira u značenju, što ovisi prije svega o razvoju i tehničkom usavršavanju prometa i njevoj organizaciji.

U razvoju otočnih aerodroma¹ također postoje određena iskustva: na turističkom planu najdjelotvornijima su se pokazale veze s nekim europskim gradovima čarter-letovima, ali rentabilnost poslovanja tih aerodroma se dosta pokazala upitnom. Za hrvatske prilike prioriteta su ipak veze otoka s drugim otocima i kopnom, odnosno njihova povezanost sa školama, sveučilištima, bolnicama, međunarodnim obalnim zračnim lukama i drugim za život važnim institucijama.

1 U širem europskom okružju poznata su dva modela u razvoju otočnih aerodroma: u norveškom modelu svi su otoci povezani s maticom zemljom, gradovima Bergenom i Oslom, dok grčki otoci imaju veze s europskim gradovima čarter-letovima, a do kopna se stiže brodskim linijama.

2. IZGUBLJENA DRAGOCJENA ISKUSTVA

Premda je Split na potezu između Trogira i Omiša paraliziran grad (problem funkcioniranja glavnih prilaznih cesta) i kao takav ima izrazito loše veze s drugim našim središtima (Zagrebom, Rijekom, Osijekom ili Dubrovnikom), prije rata je područje aviodestacije Splita ostvarivalo najdinamičniji razvoj transferske djelatnosti. U okviru cijele jadranske regije splitsko je područje raspolagalo s najvećim smještajnim kapacitetima na otocima, što je omogućavalo godišnje prosječno ostvarivanje prometa od više stotina tisuća putnika u transferskom i izletničkom programu.

Dubrovački "Atlas" i "Dalmacijaturist" iz Splita su bili glavni nositelji transferske i izletničke djelatnosti u Dalmaciji ("Atlas" je imao jaku operativu i na cijelom jadranskom području). Uz te dvije agencije, povremeno bi se u transfersku djelatnost ubacivale agencije "Kompas"/"Turisthotel", i to prvenstveno radi pridobivanja ili jačanja poslovnih veza s jakim turoperatorima koji su imali razvijenu prodajnu mrežu na pojedinim inozemnim tržištima.

Operativa locirana na splitskome području bila je uvjerljivo najjača na Jadranu - imala je približno 95 posto ukupno raspoloživih plovniha kapaciteta; "Atlas" je u hidrokrilnim brodovima na srednjodalmatinskom području prosječno na godinu raspolagao s između 600-700 putničkih sjedala, a svi ostali s približno 300 sjedala. Svaki hidrogliser u godišnjem programu prevalio bi približno 20 tisuća nautičkih milja, i to 12-15 tisuća milja na transferima, a ostalo u izletničkom programu.

Tablica 1.

Pregled godišnjih transfera avioputnika za otoke

Destinacija	1987.	1988.	1999.	1990.	1997.	1998.
Supetar	4 120	5 903	7 907	6 680	815	1 819
Bol	20 018	28 509	19 851	17 876	1 918	2 746
Jelsa	17 060	24 850	16 210	16 921	8 361	7 916
Starigrad	6 011	4 420	-	-	-	-
Hvar (Vira)	12 902	13 230	12 722	11 614	4 404	5 963
Vis	-	5 180	-	-	952	474
Komiža						704
Ukupno	60 113	82 182	56 690	53 091	16 450	19 624

Izvor: Pomorski putnički terminal "Resnik", Zračna luka "Split" - Kaštela, 2000.

Od samog početka obavljanja djelatnosti organiziranih dolazaka i odlazaka putnika iz zračnih luka do otoka, ovu djelatnost muči problem usklađivanja kvalitete usluge i rasta troškova. Kao neelastičan segment ponude, brodski transferi spadaju u najskuplji oblik rada u turističkoj operativi. Relativno visoki eksploatacijski troškovi mogu se pokriti jakim

potencijalom putnika i subvencioniranjem linija. Na splitskom turističkom području, najvećem turističkom središtu transferske djelatnosti na Jadranu, bilo je pokušaja da se određenim organizacijskim zahvatima pronađu rješenja za racionalnijim korištenjem postojećih prijevoznih kapaciteta – nažalost bez uspjeha. Do velikih prednosti moglo se doći stvaranjem jake organizacije u kojoj bi se koncentrirala sredstva i u kojoj bi se na suvremenoj osnovi osigurali uvjeti za održavanje kvalitete usluga i rentabilnost poslovanja (tipizacija flote, opremljenost, rezervni dijelovi, potpuna obučanost kadrova, kvalitetniji servis, catering i dr.).

2.1. Nedostatak organizirane potpore

Umjesto da kontinuirano radimo na tehničkom usavršavanju prometa i da se u poslovanju sve više okrećemo virtualnim putnicima – putovanje i turizam su postali najjače komercijalne kategorije na Internetu – u našem obrascu ponašanja prisutna je stalno jedna te ista nit: sve što se radi mora se rušiti i ponovo započinjati.

Program razvoja brodskih transfera u politici restrukturiranja turističkoga sektora nije bio koncepcijski razrađen i nije imao prioritarno značenje. A u tranzicijskom razdoblju su se zbile nevjerojatne stvari: neki brodovi su nestali, drugi se, pak, nisu održavali ili su ostajali zapušteni, tako da je od približno tisuću i pol sjedala u brzim plovilima danas u upotrebi tek njih trećina. Poslovi na transferima toliko su se reducirali da se gotovo cijela djelatnost našla pred krahom i sada malo tko razmišlja o tome može li turistička flota u ovakvom stanju dalje uopće funkcionirati.

Sve veća prisutnost stranih brodara na hrvatskome moru je dokaz da smo od brodskih transfera (i programa organiziranih izleta) digli ruke. Činjenica je da neka državna tijela stranim kompanijama olako daju dozvole za linijski prijevoz putnika. A kad ona već jednom upadnu u program plovidbe, brzo se, bez valjane dozvole i kontrole, uključuju u izletničku plovidbu, što se u međunarodnom pomorskom pravu smatra kabotažom (protuzakonitim poslom).

2.2. Jasnom programskom orijentacijom unaprijediti ponudu «brodskih transfera»

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH prilično je benevolentno pri izdavanju dozvola za uključivanje u linijski obalni promet. A s obzirom na činjenicu da se turistička agencija za prijevoz putnika može koristiti i prijevoznim sredstvima u vlasništvu inozemnih pravnih i fizičkih osoba, ustaljena je praksa da upravo strani brodari "šaraju" po našim pomorskim rutama obavljajući i izletnički prijevoz. Strani brodovi se uvlače u program na temelju reciprociteta – linije između dvije države – ali u stvarnosti umjesto održavanja linija događa se da brodovi plove s naše prema susjednoj obali (najčešće na relaciji zapadna obala Istre – Venecija). U svim tim slučajevima stranim brodovima sa stranim posadama je omogućeno

da prometuju u našim vodama tako prevozeći naše izletnike i turiste u Veneciju i natrag, a da pri tome ne podmiruju obveze prema državi kao što to čine domaći brodari. Jedan će naš iskusni pomorac u vezi s tim reći: "Nama ni u snu ne pada na pamet ono što, recimo, talijanski brodovi i posade rade u nas." Na našem je moru tzv. crni čarter prisutan već godinama. Na pojavu širenja ljetnoga bezakonja sasvim sigurno imaju utjecaja posebne izlobirane skupine. No, zanimljivo je napomenuti da piratstvo na istočnoj obali Jadrana neki vide kao doprinos otvaranju Hrvatske Europi.

Činjenica je da se od predratnih brzih plovila sada tek četvrtina nalazi u funkciji. Aerodrom "Brač", sve veći trajekti i nove katamaranske linije sasvim su sigurno preoteli dio turističkog prometa. No, ne bi bilo dobro i dalje podržavati tendenciju rasta prometa na ne-turističkoj plovidbi, posebno s gledišta povećanja broja putnika s automobilima na otocima (zbog stihijskog načina odvijanja prometa i parkiranja mnoga su otočna odredišta izgubila epitepe mirnih turističkih mjesta za odmor).

Najveći bi doprinos razvoju otočnog turističkog proizvoda bili oživljavanje i ustroj jedinstvenog nositelja djelatnosti, kao javno ustrojene organizacije specijalizirane za turističku/putničku plovidbu (slično kao što u gradu postoji gradsko javno prometno poduzeće); normalno bi bilo očekivati da osnivanje i funkcioniranje novog "brodskog transfera" podupru zainteresirane obalne županije, nadležna ministarstva, općine, gradovi i odgovarajuće turističke tvrtke.

Poslovanje "brodskog transfera" bi se zasnivalo na objedinjenom programu korištenja raspoloživim plovnim kapacitetima s jedinstvenim tarifnim sustavom. U razvojnoj orijentaciji bi se nastojalo doći do "usklađenog programa plovnih kapaciteta, koji bi trajno i optimalno zadovoljavao potrebe turističkog prometa na otočnim područjima". Naravno, turistički će se potencijali otoka adekvatno (potpunije) moći aktivirati i razvijati ako uz "brodske transfere" budu postojale i druge dobro organizirane i koncipirane pomorske veze u obalnoj plovidbi i na dužobalnim linijama, i to kao komplementarni dijelovi jedinstvenog prometnog sustava. Uz to, izgradnja specijalnih brzih brodova u domaćim brodogradilištima najbrže će i najdjelotvornije popuniti prazninu u primjerenim, deficitarnim oblicima prijevoznčkih kapaciteta na moru. Realizacijom takve programske orijentacije potvrđuje se razvoj Hrvatske kao istinske pomorske i turističke zemlje.

ZAKLJUČAK

Za zemlju s "najljepšim morem na svijetu i zadivljujućim nizom od tisuću jadranskih otoka, otočića i hridi" od posebne je društvene i ekonomske važnosti da izgradi sustav pomorskih veza, kao ključnu pretpostavku razvoja otočnih turističkih mjesta i ukupne otočne ekonomije. U tom kontekstu ustroj i osposobljavanje "brodskih transfera" kao

specijalizirane brodske tvrtke za potrebe razvoja turističkog prometa na Jadranu sasvim sigurno spada u temeljna infrastrukturna razvojna određenja naših otoka i njihove daljnje budućnosti. Trenutna politika da se prema otocima forsira isključivo trajektni promet, ne mora biti najprihvatljivije rješenje (s gledišta kvalitete turističkog boravka na otocima ono je minus). Mislimo da bi neodložno trebalo pristupiti projektu osnivanja i razvoja organizacije "brodskih transfera". Time bi se pridonijelo stvaranju uvjeta za skladniji i kvalitetniji rast naše turističke ponude.

LITERATURA

- Pomorski putnički terminal "Resnik" - Analiza kretanja turista koji dolaze zrakoplovima i tranzitiraju na otočna odredišta, uz prijedlog organizacije funkcije pristana i potrebne infrastrukture - Zračna luka "Split" Kaštela, 2000.
- Studija pomorskog prometnog povezivanja otoka i kopna u županiji Splitsko-dalmatinskoj, Brodosplit, Split, 1996.
- Turizam – tematski brojevi (Turizam na otocima), Vol. 49, brojevi 3 i 4, Hrvatska turistička zajednica/Institut za turizam, Zagreb, 2001.

Darko Vlahović, M.Sc.

Split

SHIP TRANSFERS AS AN ELEMENT OF THE MARITIME (ISLAND) INFRASTRUCTURE

Transport is in Croatia, a receptive tourist country, an enormous problem. The transport regulation and parking solutions had been given the worst marks by visitors to various Croatian destinations. By opening Adriatic airports and including the modern tourist fleet in transferring guests to island destinations, the situation radically changed, both in view of the extension of the tourist season and the expansion into the most distant markets. The number of realized transfers in the seventies and eighties was in a high correlation with the realized tourist traffic. The present inactivity of «ship transfers» is a serious sign of tourist flows' «blockage» towards the main segments of the islands' facilities. It is necessary to identify this problems on all levels of decision making in order to influence the improvement of the current situation with appropriate measures and to enable long-term solutions.

Key words: *ship transfers, tourist transfer activity, island infrastructure*

JEL classification: *L83*