

Dr. DAMIR BOŽIČEVIĆ
Fakultet za pomorstvo i saobraćaj
Rijeka

Integralni tra
Stru
UDK:656
Primljeno: 23.11
Prihvaćeno: 12.12

ROBNO-TRANSPORTNI CENTRI U FUNKCIJI SNABDIJEVANJA TURISTIČKIH PODRUČJA

SAŽETAK

U radu se obrazlaže značenje robno-transportnih centara koji se planiraju izgraditi širom Jugoslavije, a posebno njihova funkcija u snabdijevanju turističkih područja. Naročito se ističe važnost snabdijevanja turističkih područja proizvodima iz Slavonije, Baranje i Vojvodine, te u vezi s tim i nužnost kvalitetnih saobraćajnica iz tih regija u pravcu Jadrana. Uslov za efikasan rad u današnje vrijeme je kompatibilan informacijski sistem između svih centara u SFRJ.

1. UVOD

Pod robno-transportnim centrom smatra se uređen i organiziran prostor na kojem se vrši prihvata, priprema, manipulacija i otprema raznih vrsta roba.

Prvenstvena namjena RTC-a je da bude mjesto koncentracije i distribucije roba proizvodne, trgovinske i prometne privrede cjelokupnog područja koje gravitira dotičnom RTC-u, te također da bude spona u transportu robe na prijevoznom putu od proizvođača do potrošača.

Bez suvremenih skladišta i robnih terminala danas nije moguće zamisliti transport robe od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, a sama proizvodnja se ne može ostvariti bez višenamjenskih skladišta, odnosno skladišta za sirovine, poluproizvode, gotove proizvode te specijalnih skladišta za posebne terete.

Sama izgradnja RTC-a treba da se zasniva na istraženim robnim tokovima, količinama i vrstama roba za prijevoz, prvenstveno suvremenim tehnologijama transporta kako u međunarodnom tako i unutrašnjem prometu. Pod ovim se kriterijima podrazumijeva i snabdijevanje turističkih područja inače, a u nas na jadranskoj obali napose.

2. UVJETI ZA OSNIVANJE RTC

Svaka roba nije podobna za primjenu integralnog transporta, pa je ne treba usmjeravati u RTC-e. U tu vrstu roba spadaju rasuti materijali u velikim količinama kao: ugljen, rude, tekućine, dakle oni materijali kod kojih za pretovarnu mehanizaciju i skladištenje treba raspolagati specijalnom mehanizacijom i namjenskim skladištima, silosima i dr. Specijalna mehanizacija je opet dio proizvodnog procesa i njom se ne može univerzalno manipulirati.

Glavne i osnovne grupe roba pogodne za manipulaciju u RTC su one koje se prevoze u tegljačima, kamionima s prikolicama i sl. To su robe koje po svojim osobinama i oblicima omogućuju formiranje standardnih transportno-manipulativnih jedinica u obliku kartonske ambalaže, paleta, kontejnera i kamionskih tovarnih sanduka.

RTC mora biti zasnovan na potpunoj povezanosti s odgovarajućim željezničkim i cestovnim prometom (vođeni promet je također poželjan bilo riječni bilo morski) i na bazi primjene raznih tehnologija integralnog i multimodalnog transporta.

Tendencija razvoja u zapadnoevropskim zemljama razdvajanje pretovarnih službi u funkciji prometa od skladišne funkcije u službi industrije i trgovine, te sjedinjavanje tih službi u jednu organizaciju na jednoj lokaciji, postaje sve opravdanije. Dobrom organizacijom RTC-a može se postići veliki stupanj racionalnosti pojedinih postrojenja, čak i za primjenjene uvjete pogledu vrsta robe, tehnologije, manipuliranja, transporta i skladištenja. To ujedno znači da jedan suvremeni RTC treba da bude pored pretovarnih postrojenja s odgovarajućim prometnim dištima, također i skladišta čija postrojenja ne proističu iz lokalne portne potrebe, već iz potrebe dužeg čuvanja robe.

2. FUNKCIJE ROBNO-TRANSPORTNIH CENTARA

Među robom koja stiže i odlazi iz RTC-a postoji roba koja treba pretovariti i otpremiti dalje. Međutim, glavni dio robe treba raspakirati, repakirati, paletizirati, depaletizirati, skladištiti, konfekcionirati ili kontejnerizirati.

Radi obavljanja zadataka jednog od čvorišta transporta, RTC mora obuhvatiti širi spektar funkcionalnih poslova. Posebno se ističu funkcije koje direktno proizlaze iz interesa između centara, s jedne strane, i ostalih sudionika u obavljanju robnog prometa, s druge strane. Te se funkcije smatraju u prvom redu primarnima. Poslovi koji imaju za cilj da pomognu u obavljanju primarnih funkcija, smatraju se sekundarnima, a organizacija RTC-a u isključivoj nadležnosti samog centra.

Primarne funkcije osnova su djelovanja RTC-a. To su: pretovar robe s jednog prevoznog sredstva na drugo kao i skladištenje robe.

U području skladišnih postrojenja treba upozoriti na razliku između tzv. prometnih skladišta u kojima se roba skladišti radi njenog prihvaćanja na dovoz, odvoz ili promjenu prevoznog sredstva, te za njenu distribuciju prema pravcima i tzv. trgovačkih skladišta u kojima se roba skladišti radi distribucije na teretna mjesta grada ili regije.

Skladišta također služe za posredovanje u vremenu između povezivanja trenutka spremnosti robe za isporuku i trenutka otpreme robe. Vrijeme zadržavanja robe zavisi od vrste robe, interesa vlasnika robe i direktne funkcije skladišta.

Te funkcije mogu biti: skladištenje robe kao što je skladištenje radi zadovoljavanja potreba regionalne industrije te trgovačkog velika i malo, privatno skladištenje za potrebe proizvodne organizacije radi usklađivanja dinamike pristizanja sirovina i repakiranja materijala s dinamikom njihove potrošnje, skladištenje radi dodatnih tzv. dovodnih operacija kao što su prepakiranje, raspakiranje, konfekcioniranje i dr.

Zadaci pretovarnih stanica kao segmenta RTC su: pretovar robe s jedne vrste transportnog sredstva na drugo pri čemu moguće kombinacije prijelaza robe s vagona ili kamiona na cestovna vozila i obrnuto, zatim utovar ili istovar robe u prometnog skladišta na vagone ili kamione i najzad prijem i otprema jedinica tereta od jednog transportnog sredstva do drugog mjesta odlaganja robe.

Integralni tra
Struk
UDK:656
Primljeno: 23.10.1988.
Prihvaćeno: 12.11.1988.

VANJA

ropskim zemljama
ji prometa od skladišta
sjedinjavanje tih skladišta
ostaje sve opravdano
ostići veliki stupanj
za primjenjene uređaje
iranja, transporta
eni RTC treba dati
ajućim prometnicama
nja ne proističu iz
anja robe.

ORTNIH CENTRA

RTC-a postoji roba
im, glavni dio robe
letizirati, skladiš

od čvorišta transporta
funkcionalnih po
o proizlaze iz inter
i sudionika u obavljanju
inckije smatraju u
a pomognu u obavljanju
urnima, a organizacija

ovanja RTC-a. Tu
va na drugo kao i

a treba upozoriti na
jima se roba skladišti
mjenu prevoznog sredstva
avcima i tzv. trgovinske
distribucije na terenu

dovanje u vremenu
za isporuku i time
be zavisi od vrste
skladišta.

nje robe kao proizvod
industrije te trgovinske
otrebe proizvodnih pod
anja sirovina i repa
e potrošnje, skladišta
ao što su preporučeni

egmenta RTC se
tva na drugo pri
ona ili kamiona
tovar ili istovar
ne i najzad prijevo
sredstva do drugog

Drugoj grupi primarnih funkcija pripada kompleks posebnih skladišnih postrojenja koji je prostorno razdvojen od pretovarnih postrojenja jer su njegove funkcije puno više u vezi s proizvodnom privredom i trgovinom, nego s prometnom privredom. Dok su skladišne zone u okviru pretovarnih stanica u nadležnosti špediterskih i transportnih organizacija, poslovima i skladišnim kompleksom rukovode specijalizirane službe. Opravdanost uključivanja čisto skladišnih funkcija u koncept RTC-a je mogućnost racionalnog korištenja pretovarne mehanizacije, sredstava unutrašnjeg transporta i za potrebe uskladištenja, te za eliminaciju ili redukciju opsega transporta i manipuliranja između pretovarnih stanica i skladišnog kompleksa.

Tehnologija manipuliranja materijalom u skladišnim postrojenjima znatno se razlikuju od tehnologije koja se provodi u prometnim skladištima. Među skladišnim postrojenjima kao individualnim cjelinama mogu se planirati skladišta specijalne namjene, kao što su skladišta za tešku robu i glomazne jedinice. Takva roba predstavlja problem pri manipuliranju jer su potrebni kranski velikog raspona i nosivosti, pa bi koncentracija takve robe u jednom skladišnom objektu znatno smanjila troškove koji nastaju zbog posjedovanja takve opreme. U specijalna skladišta koja ulaze u sastav RTC-a spadaju hladnjače i skladišta za opasne materijale i kemikalije, koji zahtijevaju posebne načine čuvanja.

Prema funkciji koja pojedina skladišta obavljaju može se izvršiti podjela na skladišta koja prihvataju robu samo jednog proizvođača, skladišta koja prihvataju robu većeg broja proizvođača, odabrane vrste i asortimana, te skladišta za distribuciju roba koje stižu u velikim količinama, a treba ih raspodijeliti na brojne manje lokacije radi potrošnje. Skladišta koja koriste špediteri treba locirati u samoj zoni pretovarnog centra, jer se bolje koriste kapaciteti pretovara unutrašnjeg transporta, a veze su neposredne s pretovarnim postrojenjima i prometnicama.

Skladišta, koja služe proizvođačkim organizacijama ili trgovinskim organizacijama na veliko, treba locirati izvan zone transportnog centra – u posebnoj skladišnoj zoni koja zajedno sa zonom pretovarne stanice čini cjelinu RTC-a na istoj lokaciji.

Slijedeća primarna funkcija obuhvaća osiguranje i organizaciju prihvata robe, zapravo, to je prilaz, kretanje, parkiranje i odlazak teretnih cestovnih vozila. Dobrom organizacijom parkiranja u okviru RTC-a rasterećuju se pojedine zone grada od teretnog prometa, osiguravaju se vozila i roba od krađe, za potrebe hladnjača instaliraju se priključci za napajanje rashladnih uređaja električnom energijom i sl.

U sekundarne funkcije spadaju administrativno poslovanje, službe održavanja i servisiranja, službe održavanja prometnica i reguliranja prometa u krugu centra, uređenje i organizacija rada različitih tipova skladišta. Tu još dolaze različite uslužne djelatnosti kao što su skladišna služba, poštanska služba, služba osiguranja, bankarske usluge, ugostiteljski objekti i dr.

Benzinska crpka, servis za manje i hitne popravke, odješenje kontrole tehničke ispravnosti vozila, radionica za održavanje, zamjenu i popravak guma, čine također jednu od osnovnih grupa sekundarnih funkcija.

4. SNABDIJEVANJE TURISTIČKIH PODRUČJA PROIZVODIMA IZ SLAVONIJE, BARANJE I VOJVODINE

Glavnu turističkih područja čine proizvodi iz Slavonije, Baranje i Vojvodine, gdje se prvenstveno misli na prehrambene proizvode (žitarice, mliječni proizvodi, meso, voće i povrće).

Kod prometa prednost treba dati vodenom transportu i željeznici, sistemima s najracionalnijim utroškom pogonske energije, a izbjegavati cestovni promet. Prioritet su robni terminali i RTC-i, što znači da treba provoditi racionalizaciju putem integralnog transporta.

Pod integralnim transportom misli se na suvremenu organizaciju tehnologije kod prijevoza robe standardiziranim i tipiziranim jedinicama, i to od proizvođača do potrošača, pa i sredstvima raznih vidova transporta.

Na skupi prijevoz utječe i to što se vozila vrlo sporo utovaraju, pa njihovo zadržavanje na početnim odnosno završnim operacijama iznosi oko 1/3 vremena koje vozilo provodi u radu.

Kod takvih odnosa razvijao se i još se razvija nevjerojatno brzo najskuplji način prijevoza-kamionski, ali vezan za interprodukciju tzv. režijski i privatni transport. Interprodukcija će se i dalje razvijati jer omogućuje određenim strukturama profit na štetu radnih organizacija koje nisu uračunale transportne troškove u cijenu finalnog proizvoda. Posljedica takve organizacije je veliki broj malih polupraznih kamiona koji prevozeći vrlo male količine robe prevaljuju tisuće kilometara, a samim tim stvaraju velike gužve na našim prometnicama što posebno, u vrijeme turističke sezone, izaziva neželjene efekte.

Problem interprodukcije i privatnog prijevoza mogao bi se jednostavnije riješiti u okviru RTC-a i to uvođenjem zbirnog prometa.

Pod zbirnim prometom smatra se sakupljanje pojedinačnih komadnih pošiljaka od jednog ili više pošiljaoca – iz jednog grada ili zemlje u jednom prikladnom centru od strane špeditera. Osim toga, tu spada otprema pošiljki jednom prevoznom ispravom kao vagoniska ili kontejnerska pošiljka na adresu drugog špeditera u nekom drugom RTC-u u zemlji radi raspodjele primaocima ili daljnje distribucije. Ekonomičnost ovog posla je u tome što se plaća niža vozarina za takve pošiljke, a u razlici između komadne i zbirne vozarine ima dovoljno prostora za pokriće troškova skupljanja komadnih pošiljaka, uskladištenja, eventualno usputni pretovar i druge troškove. Nadalje, cijeli posao mogao bi se dopuniti zapošljavanjem privatnih prijevoznika kao oficijelnih prijevoznika u okviru RTC-a u krugu npr. do 50 km.

Privatni prijevoznik bi kamionom u određene dane obilazio korisnike usluga i proizvođače, radi sabiranja pošiljaka u radijusu od 50 km radi dopreme tih pošiljaka u zbirno-distributivni centar u okviru RTC-a. Time bi se smanjio obim prometa tj. broj kamiona na našim cestama, doprinijelo bi se zaštiti okoline i spriječilo propadanje prometnica, a ne bi bilo nikakve potrebe da kamioni iz udaljenih krajeva zemlje dopremaju robu ponaosob, već bi se to, kako je gore navedeno, reguliralo u okviru RTC-a.

4.1. Povezanost RTC-a

Kopneni pretovarni centri, pomorske luke i pristaništa važne su karike transportnog lanca. U njima se uvijek obavlja skladištenje robe iz tehnološko-tehničkih razloga (kada se ne poklopi vrijeme dolaska jednog i odlaska drugog vozila), zbog formiranja drugačijih transportnih jedinica ili njihovim upućivanjem direktno u regiju gdje se obavlja distribucija i sl.

Za snabdijevanje šireg turističkog područja neophodno je stokiranje velikog broja proizvoda iz ravničarskih krajeva. Ti stokovi razmješteni su po raznim magazinima diljem zemlje, samo ne tamo gdje bi trebali – u RTC-ima.

Kako se uglavnom iz Slavonije, Baranje i Vojvodine na turistička područja prevoze prehrambeni proizvodi, najbitnije je da oni stignu pravovremeno i uredno pakirani. Za očuvanje prehrambenih artikala bitne su niske, konstantne temperature, što znači da je potrebno da se ti proizvodi neprestano hlade u toku prijevoza i uskladištenja. U tom lancu najbitnije je osigurati:

- pakirnicu ili manipulativnu frigo-stanicu u okviru otpremnog RTC-a (Osijek, Subotica, Vukovar, Vinkovci, Novi Sad, Senta, Slav. Brod) s eventualnim centrima za predhladivanje,
- izotermička prijevozna sredstva hladena ledom ili frigo uređajima – hladnjačama, i

- hladena skladišta u okviru prijemnog RTC-a (Rijeka, Split, Zadar, Šibenik, Kardeljevo, Bar), tzv. velike hladnjače.

Naravno da se nigdje ne smije prekidati rashladni lanac jer je to garancija očuvanja kvalitete prehrambenih proizvoda. Kako su RTC-i još uvijek u fazi izgradnje i još uvijek svi ne posjeduju manipulativne frigo-stanice, to znači da taj problem zahtijeva urgentnost u vidu što skorijeg rješenja.

4.2. Informacijski sistem između RTC-a

Informacijski sistem je također jedan od važnijih faktora uspješnog poslovanja. Pravovremenim informiranjem svih subjekata prometnog procesa smanjili bi se troškovi zadržavanja vozila u centrima i iskorištenost voznog parka bila bi veća. Također ne bi došlo do nestašice pojedinih artikala, a samim tim ukupna poslovnost RTC-a bila bi bolja, te bi se udovoljilo većini zahtjeva stranih turista.

U Sloveniji i djelomično u Hrvatskoj postoji proveden isti sistem informiranja, no zajednica PTTH radi na jedinstvenom sistemu informacija koji bi se uklopio u jugoslavenski (evropski) sistem informacija.

5. MREŽA RTC-a

Prioritet pri izgradnji i dovršenju RTC-a treba dati slijedećim gradovima: Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Kardeljevo, što se tiče primorsko-dalmatinske regije, a istovremeno i onima na sjevernom području – Varaždin, Zagreb, Sisak, Osijek, Slavonski Brod, Subotica, Novi Sad, Beograd, Ljubljana i Maribor. Vrlo je značajno da turistička privreda bude upoznata kakvi su kapaciteti i mogućnosti pojedinih RTC-a, kakva je dinamika dopreme, skladišne zalihe i drugo, kako bi se mogla sinhronizirano izvršiti organizaciono-tehnološka skladnost svih sudionika (od proizvođača preko RTC-a do potrošača). U svrhu optimalnog funkcioniranja snabdijevanja potrebnim robama u svim turističkim centrima, potrebno je:

- daljnja modernizacija prometnica na pravcima Jadran-unutrašnjost (Rijeka–Zagreb, Ljubljana–Rijeka, Osijek–Zagreb–Rijeka, Osijek–Sarajevo–Kardeljevo, Sisak–Split–Zadar) i uklanjanje uskih grla na Jadranskoj magistrali;
- bolja povezanost RTC-a s kopnom i otocima putem uvođenja dodatnih trajektnih linija i eventualno manjih RO–RO brodova za veće otoke;
- bolje povezivanje otoka tzv. plavom magistralom Pula–Lošinj–zadarski arhipelag i dalje prema jugu, i
- izgradnja željezničke infrastrukture i povećanje brzine i propusne moći teretnih vlakova.

6. ZAKLJUČAK

Izgradnja RTC-a i organizacija prijevoza robe na turistička područja zahtijeva nužnu potrebu realizacije stavova iz Društvenog dogovora o razvoju integralnog transporta u SFRJ.

Direktni nosioci transporta kao što su javni cestovni prijevoz, željeznica i RO pomorsko-obalnog prometa trebale bi, u okviru RTC-a, prvenstveno raditi na dogovorno informacijskom principu. To znači da bi se razvojem informacijskog sistema unutar RTC-a dobili podaci o eventualnim deficitarnim robnim proizvodima, pa ovisno o urgentnosti potrebe dopremale bi se određene količine proizvoda željeznicom ili javnim cestovnim prijevozom u dotični RTC odakle bi se ti proizvodi razvozili na odredišta.

Predsezonskom pravovremenom turističkom opskrbom i radom informacijskog sistema u vrijeme turističke sezone, sman-

jio bi se obim prometa na našim cestama, jer ne bi bilo nikakve potrebe da velik broj manjih kamiona doprema robu iz udaljenih krajeva zemlje.

Željeznica bi po potrebi mogla u predturističkoj sezoni organizirati Huck-pack i druge vidove prijevoza na frekventnijim pravcima što bi omogućilo, s jedne strane, koncentraciju pojedinih proizvoda u turističkim RTC-ima, a s druge strane izbjeglo se povećanje broja teretnih vlakova za vrijeme turističke sezone. Time bi se stvorila mogućnost za povećanje broja deficitarnih putničkih vlakova.

Kod kombiniranog transporta rijeka–željeznica–more treba naglasiti ključnu ulogu RTC-a zbog brzog i ekonomičnog pretovara i zbog konsignacije i približavanja određenih robe potrošaču. Za snabdijevanje širokog turističkog područja neopremeno je stokiranje prehrambenih proizvoda iz ravničarskih krajeva to u velikim količinama. No, da bi se to postiglo, potrebna je efikasna skladišna organizacija u okviru RTC-a.

Kopnjeni pretovarni centri, pomorske luke i riječna pristaništa jedinstvene su karike transportnog lanca. U njima se skladišti roba najčešće zbog skraćivanja prevoznog puta, usitnjavanja posla i direktnog upućivanja u turističku regiju gdje se vrši distribucija ali i zbog okrupnjavanja pošiljaka tj. više manjih pošiljaka jednim prijevoznim sredstvima za isti pravac. O stupnju i dinamici realizacije ovih prijedloga recipročno će promet kao cjelina i u sklopu funkcija RTC-a omogućiti da turistička područja budu blagovremeno i optimalno snabdjevena sa svim potrebnim robama. To će imati popratno-pozitivne reperkusije za kontinuirani rast turističkog prometa a time i deviznog priliva kao jednog od faktora za izlazak naše zemlje iz postojeće ekonomske krize.

SUMMARY

FREIGHT DISTRIBUTION DEPOTS IN THE SERVICE OF PROVISION OF GOODS TO SUMMER RESORT AREAS

This paper deals with the explanation of the importance of freight distribution depots planned for construction in many parts of Yugoslavia with particular reference to their function in the provision of goods for tourist regions at the seaside. Particular emphasis is assigned to the significance of provision of goods for Slavonija, Baranja and Vojvodina to tourist destinations and in concern the absolute requirement of higher-quality transport services from these regions to the seaside area. The prerequisite of successful and efficient operations and services these days refers to a computerized information system linking all depots of this type in Yugoslavia.