

VINKO MIČETIĆ

Jadranska linijska plovidba
RijekaPromet i promet
Stručna
UDK: 338.48 + 551.42 (94)
Primljeno: 17.05.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989

TURIZAM I POVEZANOST OTOČJA

SAŽETAK

Autor ukazuje na važnost otočja za razvoj turizma i probleme povezivanja otočja međusobno i s kopnom. Ističe vremenske oscilacije u potražnji uz podatke o distribuciji putnika po mjesecima, pa i sezonske oscilacije u turističkim prevozima. Osvrće se na sadašnju situaciju u pogledu supstitucije nerentabilnih pomorskih linija i predlaže mjere za poboljšanje rentabilnosti obalnih prevoza.

1. UVOD

Uključivanje jadranskog prostora u međunarodnu podjelu rada osnova je razvoja turizma. Jadranska orijentacija jedna je od najvećih razvojnih mogućnosti zemlje.

Uvjet za valorizaciju ovog područja, naročito s aspekta uključivanja u integralne procese u Evropi do 1992.g., jest izgrađenost modernih prometnih pravaca koji iz kontinentalnog dijela zemlje, kao i šireg evropskog zaleđa, vode u pravcu mora, a također i uključivanje u te tokove pravca Trst-Rijeka i jadranske magistrale.

Saobraćajna povezanost otočja s kopnom podsistem je ukupnog saobraćajnog sistema i vitalna karika u lancu uključivanja jadranskog otočja u evropske i svjetske turističke tokove.

Javni linijski prijevoz putnika, vozila i robe, najznačajniji je vid prometnog povezivanja otoka s kopnom. Povezivanje otoka s kopnom u sklopu izletničkog i nautičkog turizma te prijevoz malim brodovima u vlasništvu građana, igraju sve veću ulogu, naročito kada je u pitanju razvoj i unapređenje turizma. Ove djelatnosti, koje su posljednjih godina u brzom usponu, saadržajno nadopunjuju javni pomorski obalni linijski prijevoz u toku sezone. Međutim, osnovni preduvjet razvoja otoka a time i razvoja turizma na otocima i dalje je javni obalni promet. Osim brodskim i trajektnim prugama, neki su otoci povezani i mostom, dok je zračni promet kopno-otoci još u povoju.

Razvoja turizma na otocima nema i ne može biti bez razvoja linijske obalne plovidbe.

2. VAŽNOST OTOČJA U RAZVOJU TURIZMA

Jugoslavensko primorje spada među najrazvedenije obale svijeta. Od ukupno 725 otoka, 426 hridi i 82 grebena samo je manji dio nastanjen. Regionalizacija primorskog prostora izvršena je na bazi izdvajanja otočnog, obalnog i permediteranskog zagorskog prostora. Tako definirano jugoslavensko primorje obuhvaća površinu od 33.726 km² sa 2.156.933 stanovnika. Na otoke otpada samo 5,3% ili 116.274 stanovnika. Glavnina otočnog prostora nalazi se na području SRH (96%). Svih 66 naseljenih otoka nalazi se na području SRH. Stanovništvo je naseljeno u 270 naselja, 34 gradska i 236 mješovitih i seoskih.

Suvremena demografska kretanja na otocima odraz su dugotrajno smanjene stope prirodnog priraštaja, napuštanja sela i prostornog kretanja stanovništva, unutar i izvan zemlje.

Drugi, izrazito nepovoljan proces na otocima jest napuštanje poljoprivrede u svim njenim tradicionalnim vrstama.

Proces industrijalizacije i općenito stvaranja sekundarnog sektora privrednih djelatnosti na otocima, po svojoj stvarnoj snazi i značaju je gotovo zanemariv. To znači da su industrija, maloprodajna i u tome obrtništvo, imali i imaju vrlo malen utjecaj na društveno-ekonomski razvoj otoka. Iznimka je penetracija industrije na Krku u posljednjih desetak godina, te donekle otoci imaju mala brodogradilišta (Korčula, Vela Luka, u Betinama na Murteru, Puntu i Krku na otoku Krku, te Malom Lošinju i Cresu). Pogone prerade ribe (na Visu, Lastovu, Korčuli, Braču, Hvaru, Ugljanu), dva pogona proizvodnje morske soli (Ston na poluotoku Pelješcu i u Pagu), ali bez osobite ekonomske moći na kojoj bi mogao zasnovati širi razvoj.

Realni faktori i resursi na kojima se može zasnovati razvoj jadranskih otoka su samo poljoprivredno zemljište i nematerijalna dobra (more, obala, klima, kulturno-historijsko nasljeđe itd.) i svim ostalim razvojnim faktorima, većina otoka je prikraćena.

Jedini pravi poticajni proces na našim otocima izazvan je pojavom i djelovanjem turizma. Intenzivni razvoj turizma uslijedio je nakon 60-ih godina. Mjere ekonomske politike nakon 1965.g. pogodovala su turističkoj izgradnji. Prihvaćanjem turizma kao jednog od osnovnih pravaca razvoja stvorene su pretpostavke za brži privredni i društveni razvoj otoka.

"Privredno aktiviranje otoka nije stvar podmićenja niti duga prema ljudima koji tu žive, već preduvjet našeg bržeg i sporijeg razvoja kao cjeline. Ne samo ekonomski nego i socijalno, politički, duhovni, kulturni i zdravstveni razvitak otoka mora se promatrati u najužoj vezi s razvitkom zemlje kao cjeline, u smislu javnih društvenih interesa."¹

Odredbama Društvenog dogovora o politici razvoja jadranskih otoka iz 1986.g. utvrđeno je da otoci predstavljaju značajan i niški interes potpisnika.

Dogovoreno je da će se poreznim i drugim mjerama poticati aktivnosti na otocima, dok će se na svim otocima, uključujući poluotok Pelješac, osim otoka: Brač, Lošinj, Ivar, Korčula, Krk, Lopud, Pag i Rab, primijeniti mjere poticanja bržeg razvoja privredno nedovoljno razvijenih krajeva SRH. Dogovorom su utvrđene potrebe dugoročnog razvoja, posebno turizma.

Poticanje procesa, kojega može izazvati prvenstveno turizam, na mnogim je otocima, posebno vanjskim, još u povoju.

3. POVEZIVANJE OTOČJA MEĐUSOBNO I S KOPNOM

Efikasno prometno povezivanje s kopnom preduvjet je razvitka turizma na otocima, slično kao što je to izgradnja infrastrukture, u prvom redu dovod vode i električne energije. Nepoticanje prometne povezanosti može taj razvoj potpuno onemogućiti.

Obalni linijski promet svodi se na dva različita vida:

Tablica 1. Distribucija prometa putnika po mjesecima (prosjeak 1983-1988.)

	u 000												
Vrsta linije	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ukupno
Trajektna	183,0	159,5	211,3	266,9	317,6	429,9	817,4	922,0	408,3	237,3	208,1	204,0	4.365,3
Lokalne	63,8	55,1	65,0	81,0	94,5	126,7	232,3	237,7	110,0	79,6	69,3	68,6	1.283,6
Dužobalne	7,8	6,1	7,1	16,7	20,8	27,5	54,3	71,3	34,4	12,3	6,1	5,8	270,2
Ukupno	254,6	220,7	283,4	354,6	432,9	584,1	1.204,0	1.231,0	552,7	329,2	283,5	278,4	5.919,1

1. zadovoljavanje potreba prometnog povezivanja na relaciji otok-kopno kao osnova egzistencije otočnog stanovništva, i
2. zadovoljavanje prometne potražnje uvjetovane razvojem turizma.

To znači da obalna linijska plovidba predstavlja integralni dio, podsistem složenog velikog saobraćajnog sistema koji ostvaruje koheziju vlastitog teritorija u jedinstvu nove cjeline, a ujedno je i pokretač općeg društveno-ekonomskog razvoja na otocima, s turizmom kao osnovnim nosiocem tog razvoja. Kao i neke druge grane saobraćaja, tako je i pomorski obalni linijski promet postao značajna privredna djelatnost i važan faktor društvene djelatnosti koja istovremeno predstavlja i samostalnu privrednu oblast i značajan preduvjet za razvoj turizma.

Koliko poticanje saobraćaja može presudno utjecati na razvoj turizma, govori nam primjer otoka Helgolanda u Sjevernom moru.² Taj pusti otok, udaljenosti od kopna 25 Nm i 40 odnosno 47 Nm od glavnih izvorišta prometa, površine svega 1,5 km², po ljepoti i klimi daleko iza naših otoka, Nijemci su 1952.g. odlučili oživjeti i pretvoriti u rekreacioni turistički centar. Pokrajinska i općinske vlade su, uz olakšice dobivene od savezne vlade, financirale izgradnju 265 m obale s lukobranima, izgradnju ili rekonstrukciju posebnih brodova, da bi zatim oformljene brodske linije niz godina dotirale. Zbog naglog razvitka turizma na otoku, sezonskog i vansezonskog, brodske su kompanije već krajem 60-ih godina počele ostvarivati profit (promet u 1970.g. dostigao je 780.000 putnika) i vraćati uložena sredstva.

Na našim je otocima 50-ih i 60-ih godina uglavnom dominirala ekstenzivna poljoprivreda. Razvojem turizma povećala se je zaposlenost, stvarao veći dohodak, mijenjala lokalna privredna struktura i struktura stanovništva.

Povezujući otoke s kopnom, obalna linijska plovidba i sama se u toj interakciji transformirala u sve značajniju turističku djelatnost, u čijem je ukupnom prometu udio turističkog prometa iz godine u godinu bivao sve veći. Intenziviranjem turističkog prometa na relaciji otoci-kopno jačao je otočki turizam, i obratno, u zavisnosti od stupnja razvoja turizma povećavala se i ekonomska samostalnost ove djelatnosti.

Osim što prevoze turiste i njihova vozila, organizacije obalne linijske plovidbe ujedno pružaju ugostiteljske usluge, hotelske usluge smještaja u kabinama na dužobalnim i međunarodnim prugama te usluge agencijskog posredovanja.

Tablica 2. Distribucija prometa vozila po mjesecima (prosjeak 1983.-1988.)

	u 000												
Vrsta vozila	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ukupno
Osobna	21,2	18,7	26,4	41,6	51,3	73,5	189,6	225,3	85,6	36,8	24,8	25,9	820,7
Kamioni	9,1	11,0	13,3	15,3	15,7	17,7	19,8	18,3	14,3	13,3	11,0	11,0	169,8
Autobusi i ostala vozila	0,8	0,8	1,1	1,7	2,4	4,1	7,1	9,1	4,1	2,0	1,0	0,9	35,3
Ukupno	31,1	30,5	40,8	58,6	69,4	95,3	216,5	252,7	104,2	52,1	36,8	37,8	1.025,8

Sa stanovišta značaja za nacionalnu privredu, zadovoljenje potreba prijevoza turista svrstava se u osnovnu turističku potrošnju, skupa sa troškovima smještaja i investicione potrošnje. Posredujući u razvoju turizma i tamo gdje nije imala i nema uskog i kratkoročnog ekonomskog interesa,³ ova je djelatnost omogućavala i omogućava ostvarivanje svih funkcija koje turizam ima za nacionalnu privredu: od privlačenja inozemne potrošnje u domaće tokove, od formiranja nove potražnje i zamaha drugih sektora privredivanja u privrednim i neprivrednim djelatnostima na otoku i na kopnu, od multiplikacije prve transakcije potrošnje i stvaranja novih krugova potrošnje, do valorizacije dijelova nacionalnog bogatstva koji nemaju karakter robe niti upotrebnost vrijednost (more, klima, kulturna baština itd.).

U 1987.g. u našoj je zemlji ostvaren ukupan promet od 22.255.000 turista, od čega 13.349.000 ili 60,0% otpada na domaće, a 8.907.000 ili 40,0% na strane turiste.⁴

Primorska mjesta iste godine posjetilo je 9.682.000 ili 43,5% od ukupnog prometa turista, i to 4.025.000 domaćih (45,2% od ukupnih domaćih turista) i 5.657.000 stranih (63,5% od ukupnog broja stranih turista koji su 1987.g. posjetili našu zemlju).

SRII je 1987.godine ostvarila promet 10.487.000 turista, od čega je primorska mjesta posjetilo 8.105.000 ili 77,3%, a to je gro ukupnog prometa u primorskim mjestima SFRJ (83,7%). U strukturi prometa primorskih mjesta, promet domaćih turista učestvuje sa 3.091.000 ili 38,1%, a stranih 5.014.000 ili 61,9%. Sudeći prema procjenama za 1988. godinu, udio stranih turista u posjetu primorskim mjestima još je veći.

Jadranska linijska plovidba, naš glavni nosilac djelatnosti obalnog linijskog prometa (preko 9/10 ukupnog prometa) na svojim je brodovima i trajektima prevezla u 1988.g. 6.264.000 putnika (1.162.000 strana) i 1.157.000 vozila (351.000 strana).⁵

Uspoređujući prijevozne učinke "Jadrolinije" sa ostvarenim turističkim prometom u primorskim mjestima u istom vremenskom nizu, dolazimo do zaključka o veoma jakoj korelativnoj vezi između te dvije pojave.⁶

4. PONUDA I POTRAŽNJA ZA POMORSKIM PREVOZIMA

Turistička potražnja na Jadranu vrši intenzivan pritisak na turističkom tržištu u kratkom vremenskom periodu turističke sezone. Izražena sezoničnost turističkog tržišta opredjeljuje i usm-

jerava sezoničnost obalnog linijskog prijevoza. Ona je evidentna u svom sistemu linija: trajektnom (prijetov putnika i vozila na relaciji otok-kopno trajektima), lokalnom putničkom (prijetov putnika klasičnim brodovima) i dužobalnom (prijetov putnika i vozila car ferry brodovima u dužobalnom povezivanju većih gradova i otoka). Distribuciju prometa po mjesecima, izračunatu na bazi prosjeka 1983-1988.g. prikazuju dalje navedene tabele.

Iz tabele je vidljivo da se oko 60% putnika i vozila preveze u četiri ljetna mjeseca (juni-septembar) od čega samo u dva vršna (juli i august) 40% cjelogodišnjeg prometa.

Trajekti u dužobalnim i kratkim relacijama, uz sva vozila, preveze i preko 3/4 ukupnog broja putnika. Ovoliko učešće trajektnih pruga u ukupnom prijevoznom učinku rezultat je dosadašnjeg procesa prestrukturiranja flote, koje je još uvijek u toku.

Proces prestrukturiranja flote počinje izgradnjom jačdranske magistrale, kada je došao u pitanje opstanak tadašnjih isključivo putničkih klasičnih i putničko-teretnih linija. Orijentacija na trajekte i turizam bila je jedina perspektiva.

Kao primjer ostvarenog stupnja racionalizacije prometa poslužit će ova usporedba: Godine 1961., 67 brodova "Jadrolinije", kapaciteta 26.850 putnika, prevezlo je 6.297.000 putnika, uz prijedjenih 1.842.000 NM i ticanje blizu 240 luka.⁷

Godine 1988., 45 brodova i trajekata "Jadrolinije", OOUR Unutrašnja plovidba, nosivosti 15.127 putnika i 1.540 vozila, prevezlo je 6.264.000 putnika i 1.157.000 vozila, uz prijedjenih 873.000 Nm i ticanje nešto iznad 100 luka. Koliko je ostvareni stupanj racionalizacije blizu onome poželjnog, drugo je pitanje.

Oscilacije sezonskog u odnosu na vansezonski promet putnika i vozila su veće što je veći pritisak turističke potražnje u sezoni. Tako je u prosjeku 1983-1988.g. odnos najnižeg i najvišeg mjesečnog prometa putnika (februar:august) iznosio 1:5,6. Oscilacije u prometu vozila još su izraženije – taj je odnos bio 1:8,3. Na ovoliko izraženu sezoničnost prometa vozila presudni utjecaj imaju osobna vozila. U februaru prosječno se preveze 18,7 tisuća osobnih vozila, dok se u augustu taj broj penje na 225,3 tisuće, što je čak 12 puta više. Prijetov kamiona ni iz daleka ne oscilira u ovim relacijama.

Kako turističku potražnju općenito određuje subjektivna spremnost turista da preduzmu određeno turističko putovanje, to je značajan pokazatelj za ponašanje subjekata u turizmu elasticitet turističke potražnje. Suprotno tome, elasticitet potražnje za obalnim linijskim prijevozom je nizak, budući da jednom započeto putovanje na otoke iz mjesta stanovanja teško može biti prekinuto. Povećan elasticitet ne može nastati ni u potražnji otočnog stanovništva (garantirane niže cijene prijevoza) niti radnih organizacija na otocima i kopnu. Nasuprot tome, ponudu čini raspoloživa flota, zajedno sa svojim sadržajima. Ona je kruta, neelastična veličina.

Svi problemi povezani su s jednim pitanjem: kako uskladiti ponudu i potražnju i postići optimum?

Sa stanovišta korisnika optimalno rješenje bilo bi dimenzioniranje kapaciteta prema maksimumu ljetne potražnje. Njega prijevoz stoji isto, bez obzira na iskorištenje kapaciteta brodova i trajekta i na dostignuti stupanj razvoja turizma na pojedinim otocima.

Organizacije obalnog linijskog prijevoza nastoje osigurati raspoloživost prijevoznih kapaciteta u vrijeme visoke potražnje, a neiskorištenost kapaciteta u vrijeme niske potražnje svesti na minimum. Njihov je optimum prilagodavanje ponude prosječnim potrebama sezonskog razdoblja.

Optimum za društvenu zajednicu se traži ili bi se trebalo tražiti za sistem u cjelini i na duži period.

5. SEZONSKA OSCILACIJA U TURISTIČKIM PREVOZIMA

Prilagodavanje ponude prosječnim potrebama sezonskog razdoblja za organizacije obalnog linijskog prijevoza ne znači garanciju rentabilnog poslovanja. Efikasna i poticajna povezanost otočja s kopnom umnogome zavisi i od rentabilnosti organizacije koja posluje po principima privrednog računa, naročito ako se gleda na dugi rok. Mogli bismo reći da faktori koji utječu na rentabilnost poslovanja organizacije obalnog linijskog prijevoza utječu i na efikasnost i poticajnost povezanosti otočja s kopnom. Visoke oscilacije sezonskog u odnosu na vansezonski promet imaju za posljedicu da se brodski kapaciteti koriste prosječno godišnje jedva pedesetak posto.

Brodovi su osnovna sredstva veoma velike vrijednosti. Fiksni troškovi u trgovačkoj mornarici se procjenjuju u slobodnom iznosu 60-65% od ukupnih troškova, a u linijskoj plovidbi s oko 50%. U obalnoj putničkoj linijskoj plovidbi ovi su troškovi zastupljeni u čitavih 80-85%.⁹ U uvjetima prosječno niskog stupnja iskorištenja kapaciteta (stvarni u odnosu na moguću prijevoz putnika i vozila) stvara se masa jalovih fiksnih troškova koja vrši pritisak na "privatnu" prijevoznih usluga.

Gledajući dinamiku kretanja troškova u zavisnosti od stupnja iskorištenja kapaciteta u prosjeku za sve pruge u sistemu obalnog linijskog prijevoza, vidljivo je, da se prag rentabilnosti dosiže na vrlo visokom stupnju iskorištenja kapaciteta. To drugom riječima znači, da se finansijski rezultat daleko brže mijenja nego što se mijenja stupanj iskorištenja kapaciteta, to jest, iz zone gubitka u zonu pozitivnog finansijskog rezultata prelazi se uz veliki rizik poslovanja.¹⁰

Pod pretpostavkom da su se kapaciteti brodova i trajekata obalne plovidbe u prošloj godini koristili u bruto radu (u pruzi) prosječno 50%, prag rentabilnosti dosižao se pri iskorištenju kapaciteta 48% i istovremenog prihoda 96% od stvarno realiziranog.

Ne možemo ovdje a da ne spomenemo još jednu izraženu zakonitost u kretanju troškova u obalnoj linijskoj plovidbi, koja također utječe na pomjeranje na više granice rentabilnog poslovanja.

Ako malo bolje pogledamo tabele u kojima je prikazana distribucija prometa putnika i vozila po mjesecima, zapaziti ćemo to da promet putnika i vozila daleko brže opada u periodu opadanja obima saobraćaja (od vrška sezone do kraja rada broda) u pruzi po sezonskom redu plovidbe, nego što je rastao u periodu povećanja obima saobraćaja (od početka rada broda u pruzi po sezonskom redu plovidbe do vrška sezone). Kapaciteti, koji se, dakle, adekvatno ne prilagođavaju obimu saobraćaja pri smanjenju potražnje, izazivaju tzv. remanenciju (ireverzibilnost) troškova u smislu da ukupni troškovi opadaju mnogo manjim intenzitetom kada stupanj iskorištenja kapaciteta pada, nego što su rasli kada je stupanj iskorištenja bio u porastu.

6. MJERE POBOLJŠANJA RENTABILNOSTI OBALNOG PREVOZA

Najvažnije mjere i faktori kojim bi se izravno i osjetno povećala rentabilnost poslovanja nosilaca djelatnosti obalnog putničkog linijskog prometa, te time poboljšala efikasnost i poticajnost povezanosti otočja s kopnom, jesu:

- podizanje nivoa razvijenosti otoka
- produženje turističke sezone
- politika cijena prijevoznih usluga primjerenija turističkom tržištu, i
- realizacija Programa supstitucije nerentabilnih brodskih linija.

Struktura privrede na otocima je jednostrana, zaostala prateće djelatnosti neophodne za veći zamah turizma, kao što su poljoprivreda, mala privreda, trgovina, turističko posredovanje i

STIČKIM

trebama sezonskog prijevoza ne znači i poticajna povezanost i lako organizirati, naročito ako se koristi koji utječu na linijaskog prijevoza i otočja s kopnom. I vansezonski putnici koriste prosječno

velike vrijednosti enjuju u slobodnoj izbici s oko 50% i škovi zastupljenosti i upnja iskorištenja z putnika i vozila, pritisak na "pro-

i zavisnosti od sta- : pruge u sistemu : prag rentabilnosti : aciteta. To drugim : brže mijenja nego : i, to jest, iz zone : prelazi se uzveliku

rodova i trajekata : to radu (u pruzi) : ri iskorištenju ka- : arno realiziranog : oš jednu izraženu : koj plovidbi, koja : entabilnog poslo-

jima je prikazana : ma, zapaziti ćemo : a u periodu opa- : aja rada broda u : rastao u periodu : broda u pruzi po- : apaciteti, koji se : čaja pri smanjen- : bilnost) troškova : jima intenzitetom : što su rasli kada

NOSTI

zravno i osjetno : osti obalnog put- : asnost i poticaj-

nija turističkom

abilnih brodskih

strana, zaostaju : izma, kao što su : posredovanje i

drugo. Pošto se nije ostvarila takva struktura sektora koji će se razvijati na bazi otočnih resursa i međusobno se nadopunjavati, ostala je vrlo velika zavisnost ostoka o drugim regijama. Sredstva ostvarena turističkom potrošnjom najvećim se dijelom odmah prelijevaju u druga područja.

Drugo, veća udaljenost pojedinih otoka od kopna onemogućava uspostavljanje većeg broja dnevnih veza, a prijevoz čini materijalno skupljim. Već na udaljenosti 10 Nm od kopna javljaju se problemi zbog duljine prijevoza, pri čemu se mora uzeti u obzir činjenica da veličina broda ne smije poći ispod granice koju diktiraju maritimni uvjeti. Ipak, na primjeru otoka Helgolanda u Sjevernom moru, vidjeli smo da udaljenost od kopna i glavnih izvorišta prometa ne mora biti zapreka efikasnom povezivanju s kopnom.

Velika zastupljenost komplementarnih kapaciteta na otocima¹¹ onemogućava produženje sezone i samim time bolje korištenje kapaciteta.

Politiku cijena (tarifnu politiku) pomorskog putničkog prijevoza treba i dalje voditi posebno za lokalno stanovništvo i posebno za turiste. Cijene ovih prvih trebaju se ravnati prema troškovima, a za turiste se moraju više naslanjati na zakonitosti turističkog tržišta.

Odlučujuću ulogu pri formiranju turističkih tarifa igra turistička potražnja, tj. količina dohotka namijenjenog potrošnji. Minimalne cijene određuju troškovi, a maksimalne granična sklonost kupnji za vrijeme najvećeg pritiska turističke potražnje. Razlika između prodajne i individualne cijene može imati karakter turističke rente. Turističku rentu određuju faktori atraktivnosti i dodatnog ulaganja sredstava.

7. SUPSTITUCIJA NERENTABILNIH POMORSKIH LINIJA

Društvenim dogovorom o politici razvoja jadranskih otoka utvrđena je potreba nastavka realizacije Programa supstitucije nerentabilnih brodskih linija.

Svoju gornju granicu mogućnosti obalna linijska plovidba ostvaruje do 60-tih godina. Zajedno s razvojem cestovnog prometa, naročito individualne motorizacije, započeo je preobražaj cijelog sistema obalne linijske plovidbe. Klasični pomorski promet postajao je sve veća kočnica razvoju jadranskog područja, posebno otoka. Izgradnjom Jadranske magistrale trebalo je iskoristiti njen utjecaj koji se odražavao u širenju gravitacijskog prostora priobalja i na otoke. Izgrađeni priključci na Jadransku magistralu na obali kopna omogućili su zamjenu dužobalnih pruga s cestovnim motornim prometom, a za bolje prometno povezivanje otoka s kopnom trebalo je naći nova rješenja. Ta su rješenja nađena u obliku kombiniranog trajektno-cestovnog motornog prometa. Pod pritiskom zahtjeva prometne potražnje, nužnosti rashodovanja zastarjelih i dotrajalih brodova klasičnog tipa i u situaciji raspoloživih skromnih investicijskih sredstava, pristupilo se realizaciji I faze supstitucije nerentabilnih brodskih linija.

U ovom programu prihvaćeno je stajalište da se imaju izgraditi ona prometna rješenja s kapacitetima koji će biti u stanju da prihvate obujam prometa koji se ostvarivao brodovima klasičnog tipa, uvećan za skromnije očekivani prijevoz motornih vozila trajektima.

U realizaciji programa došlo je do značajnih odstupanja, njegova realizacija počela se produžavati na više godina. Primjenom novim prometnim rješenjima ipak se došlo do nove kvalitete i do naglog skoka prometne potražnje.¹²

Program II faze supstitucije nerentabilnih brodskih linija počeo se realizirati u 1978.g. U razdoblju od 1978. do 1985.g. planirana je izgradnja 19, a adaptacija odnosno dovršenje 9 trajektnih pristaništa te izgradnje, proširenje ili rekonstrukcija 603,9 km cesta na otocima i izgradnja kanala Ždrelac.¹³

Ukupan program realiziran je s nešto više od 50%. Učinjeni su značajni pomaci u kvaliteti povezivanja velikog broja otoka s kopnom i mnoga su naselja na otocima prvi puta cestom povezana sa svojim središtima na otoku. Omogućen je veći obrt plovinih objekata na vezama s otocima zbog zamjene klasičnih linija trajektima, čime su smanjene i obaveze Republike za kompenzaciju klasičnih brodskih linija. Izgradnjom cesta i trajektnih pristaništa na otocima mnoga su se područja otvorila turističkom razvoju. Prioritetni program supstitucije nerentabilnih brodskih linija u 1988.g. sastavljen je na osnovi Zakona o učešću SRH u financiranju izgradnje i rekonstrukcije objekata kojima se vrši supstitucija nerentabilnih brodskih linija u razdoblju 1986. do 1990.g.

U 1988.g. Prioritetni program nije u potpunosti realiziran. Ostalo je neizvršenih radova u vrijednosti 113.113 mln YUD, po cijenama iz januara 1989.g. Zaključno s 1988.g. izgrađena su 4 trajektna pristaništa (od 9 planiranih) i 51,3 km cesta (114,2, planirana). Još su dva pristaništa pred završetkom, a 20,6 km ceste realizirano je do nivoa donjeg stroja.¹⁴

Supstitucija nerentabilnih brodskih linija omogućuje zamjenu klasičnog s probitačnijim kombiniranim prijevozom. Ondje gdje u perspektivi neće moći biti ukinute klasične brodske linije težit će se zamjeni klasičnih a starih brodova s onima koji imaju mnogo povoljniji odnos nosivosti putnika (putničkih mjesta) i zapreminskog prostora (BRT, NRT). To su brodovi tipa hidrobus.¹⁵

Ostvarivanje Programa supstitucije nerentabilnih brodskih linija pospješuje i proces formiranja centara na otocima u kojima se koncentrira privredna aktivnost i stanovništvo (jedan ili 2-3 centra). Kod većine takvih otočkih centara broj stanovnika stagnira ili se lagano povećava. Tamo gdje se i smanjuje, manji je odliv nego iz ruralnih naselja. Taj proces će u budućnosti još jače utjecati na brži razvoj otoka, prvenstveno na razvoj turizma.

8. ZAKLJUČAK

Danas je javni linijski obalni prijevoz postao spona koja 40 jadranskih otoka povezuje s kopnom. Od jednotjednih do nekoliko desetaka dnevnih veza povezani su otoci svih stupnjeva razvijenosti.

Ovim sam radom naročito želio ukazati kolika je prožetost turizma i povezanosti otočja, i što to znači za turizam, a što za obalnu linijsku plovidbu.

Jasno je da će povezanost otočja u budućnosti biti to poticajnija za razvoj turizma, što bude jači utjecaj faktora od kojih ta poticajnost zavis. Daljnjim povećanjem prometa putnika i vozila padat će troškovi po jedinici korištenja kapaciteta, što znači da će se isti poslovni rezultat moći ostvarivati uz nižu razinu prijevoznih tarifa.

Na kraju, možemo ponoviti ono što je rečeno i u uvodu – razvoja turizma na otocima, naročito s aspekta uključivanja u integralne procese u Evropi do 1992.g., nema i ne može biti bez razvoja obalne linijske plovidbe.

SUMMARY

TOURIST TRADE AND ISLAND TRAFFIC LINKS

The author reiterates the significant aspect of the islands for the development of tourist industry and deals with the issue of providing adequate traffic links between individual islands and with the inland region. The paper puts an accent on the temporal variations of demand in conjunction with respective information on passenger numbers per months, and seasonal variations in tourist transport services. The author reviews the current situation in the light of substitution of non-profitable services and proposes measures for improved profitability of coastal transport.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Kap. M. KUTRINI i dr. A. TURINA: "Saobraćaj kao krvo-tok društvenog organizma", "Pomorstvo", br. 3-4/1966., str.71.
2. N. KUIŠ: Valorizacija saobraćajnih potreba otoka – Trajekti pro i contra, "Pomorstvo", br. 9-10/1971., str.268-269.
3. Radi predodžbe navodi se podatak da su od 39 otoka sa poluotokom Pelješac, na koje će se primjenjivati mjere poticanja bržeg razvoja privredno nedovoljno razvijenih krajeva SRH, četiri otoka povezana mostom, a da je za sve ostalo, osim jednog – Škarde, organiziran javni linijski prijevoz.
4. SGJ-88. Prema navodima Biltena br.4./XII 1988., Poslovne zajednice turističkih agencija Jugoslavije (str.8.), ukupan promet za 1988.g. procijenjen je na 21.748.000, promet domaćih turista na 12.748.000 ili 58,6%, dok je promet stranih turista procijenjen na 9.000.000 ili 41,4%.
5. Statistički podaci "Jadrolinije"
6. Koeficijent korelacije između prevezenih putnika i prometa turista u primorskim mjestima u periodu 1981-1987.g. iznosi 0,995, a između prevezenih vozila i prometa turista 0,969.
7. Informacije o stanju, uvjetima poslovanja i perspektivi razvoja putničke flote, Jadrolinija, Rijeka, 6.III 1983.
8. I. RUBINIĆ: Ekonomika brodarstva, Rijeka, 1967., str. 149.
9. Do ovog udjela se došlo iskustvenim proračunom stupnjeva reagibilnosti pojedinih vrsta troškova u rezultatu poslovanja "Jadrolinije", OOUR Untrašnja plovidba, u 1988.g.
10. Usporedimo li udio fiksnih u ukupnim troškovima u obalnoj linijskoj plovidbi sa njihovim udjelom u, npr. hotelskoj i ugostiteljskoj djelatnosti na otocima, višestruko veći udio kod prvih unekoliko bi značio otprilike i toliko veći rizik u poslovanju.
11. 1984.g. u SRH od ukupnih kapaciteta 65% se odnosilo na komplementarne, a na otocima 81%. Izvor: Mr. S. HORAK i mr. S. CRNKOVIĆ: Značaj i uloga obalne linijske plovidbe za razvoj turizma na Jadranu, Zavod za istraživanje tržišta, Zagreb, 1986., str. 35.
12. Institut prometnih znanosti, Zagreb: Optimalizacija prometnog povezivanja otoka s kopnom, Zagreb, 1979.
13. Izvršno vijeće Sabora SRH: Izvještaj o realizaciji Programa II faze supstitucije nerentabilnih brodskih linija u 1985.g. i za razdoblje od 1978. do 1985.g. Zagreb, april 1986.
14. Republički komitet za pomorstvo, saobraćaj i veze: Izvještaj o izvršenju Prioritetnog programa izgradnje objekata II faze supstitucije nerentabilnih brodskih linija u 1988.g., Zagreb, februar 1989.
15. 1988.g. "Jadrolinija" je nabavila prvi brod toga tipa, m/b "Lara". "Lara" će u julu i augustu ploviti na relaciji Split-Hvar, a u ostalom će dijelu godine povezivati zadarsko i splitsko otočje s kopnom.