

Tehnologija i organizacija prometa
 Pregled
 UDK: 656.6+796.5(497.13)
 Primljeno: 22.06.1989.
 Prihvaćeno: 12.12.1989.

JADROLINIJA – NOSILAC PUTNIČKOG LINIJSKOG I TURISTIČKOG SAOBRAĆAJA

SAŽETAK

U uvodnom dijelu izlaganja autor daje pregled razvoja linijske plovidbe na Jadranu počam od sredine prošlog vijeka do danas. Poseban akcent daje na preorijentaciju s klasičnog linijskog prijevoza na trajektni, te ukazuje na probleme u vezi s tim. Na kraju analizira problematiku turističkih prevoženja, a naročito kružna putovanja, odnosno krstarenja i ulogu "Jadrolinije" u tom domenu.

1. UVOD

Jadranska linijska plovidba ili skraćeno "Jadrolinija" već od svog osnutka 20. januara 1947.g. predstavlja sinonim za javni obalni linijski saobraćaj.

To je posve razumljivo ako se ima u vidu činjenica da ona predstavlja 90-95% kapaciteta tih djelatnosti na našoj obali, već ovisno o elementima koji se uzmu u razmatranje.

No, da se s par riječi podsjetimo prošlih godina, pa da se onda kroz prikaz današnje situacije okrenemo budućnosti.

Početkom javnog obalnog linijskog saobraćaja na našoj obali smatra se uspostavljanje prve parobrodarske redovite pruge od Trsta do Kotora, daleke 1837.g., tj. prije 152 godine.

Ovu je prugu uspostavio parobrod u vlasništvu "Odjeljenja plovidbe na paru" pri osiguravajućem društvu Austrijski Lloyd u Trstu.

Prvo naše nacionalno društvo – Senjsko brodarsko društvo – osnovano je u Senju 1871.g. i isto je 1872.g. uspostavilo parobrodarsku vezu između Rijeke i Senja svojim parobrodom "Hrvat".

1878.g. nabavljen je prvi parobrod u Dalmaciji i plovio je između Splita i Metkovića. Tada počinje intenzivan razvoj obalnog linijskog parobrodarstva uzduž cijele naše obale.

Pred I svjetski rat, tj. 1913.g., parobrodarska društva na dijelu Jadrana u sastavu tadašnje Austro-Ugarske monarhije raspolagala su sa 104 parobroda ukupnog kapaciteta 35.308 BRT koji su parobrodi bili namijenjeni obalnoj linijskoj plovidbi.

Pred II svjetski rat, tj. 1939.g., trgovačka mornarica Jugoslavije imala je u obalnoj linijskoj plovidbi 72 parobroda sa 30.428 BRT.

Istovremeno tri talijanske kompanije s područja Istre (uključujući Rijeku i Trst) imale su za tu istu svrhu ukupno 26 brodova sa 11.433 BRT.

Pema tome, na našoj obali saobraćalo je te iste 1939.g. 98 brodova sa 41.861 BRT.

Prve brodske veze (kao redovita linijska služba) u sadašnjoj Jugoslaviji uspostavljene su u novembru 1944.g. brodovima "Gradac", "Bar", "Makarska" i "Ulcinj" na relacijama Zadar–Split, Split–Korčula i Korčula–Dubrovnik.

Iz ovog prikaza vidljiv je nagli razvoj flote i uspostavljanje niza linija već do I svjetskog rata kao i važnost tog saobraćaja za obalu i otoke.

No, dok je u početku osnovna misao vodilja bila zadovoljavanje traženja za prijevozom i stvaranje profita, nije dugo trebalo da bi se razvila i snažna konkurentska borba i intervencija države kroz davanje subvencija, ali i uz postavljanje uvjeta.

O razlozima davanja subvencija kao direktnog novčanog iznosa ili kroz druge olakšice moglo bi se mnogo reći, ali to nije svrha ove teme. Činjenica je da se sve putničke flote svijeta subvencioniraju iz ovog ili onog razloga na ovaj ili onaj način.

Možda je pri tome dobro spomenuti podjelu linija koja je godinama postojala u susjednoj Italiji, a teško je reći da li i danas ne postoji. Po tome linije su se dijelile na:

- *korisne*, a to su bile linije za inostranstvo zbog afirmacije vlastite zemlje
- *neophodne* – one koje su povezivale otoke s kopnom i
- *potrebne* – linije penetracionog i političkog karaktera.

2. "JADROLINIJA" I POSLIJERATNI RAZVITAK POMORSKOG JAVNOG LINIJSKOG SAOBRAĆAJA

Prigodom osnivanja 20.01.1947.g. Jadroliniji je dato na upravljanje 29 brodova sa 7.526 BRT i kapaciteta 8.056 putnika i 2.530 t tereta.

Do 1952.g. obnovljena su i uključena u plovidbu 22 broda tako da je poduzeće raspolagalo sa 41 brodom kapaciteta 10.655 BRT.

Period od 1952. do 1957.g. možemo uvjetno nazvati zlatnim periodom "Jadrolinije" s aspekta izgradnje brodova. U tom je razdoblju izgrađeno 19 brodova: 6 tipa "pjesnik", 4 tipa "grad", 3 tipa "Ohrid", 3 tipa "Tuzla" i 3 tipa "Jugoslavija".

Zahvaljujući tome "Jadrolinija" je 1958.g imala najbrojniju flotu od rata do danas i to: 67 brodova sa 29.802 BRT i 29.065 putničkih mjesta.

Toliko novih brodova za javni obalni linijski saobraćaj nije izgrađeno u preostalom razdoblju od osnivanja stare Jadranske plovidbe D.D. 1922.g. do današnjih dana.

Međutim, ovu izgradnju možemo zahvaliti podršci koju je država pružala u tom periodu, a posebno postojanju tzv. Općeg investicionog fonda čijim se sredstvima kreditiralo izgradnju brodova na otplatni rok od 20 godina uz kamatnu stopu od 2%.

Do 60-tih godina ovog stoljeća javni pomorski linijski saobraćaj je skoro jedini oblik saobraćaja na obali. No, postupnim puštanjem u eksploataciju Jadranske magistrale, infrastrukturnog objekta od prvorazrednog značaja za našu obalu i otoke, ista preuzima sve veći dio prometa na obali. Ovime su stvoreni uvjeti i imperativ izmjene tehnologije i organizacije prijevoza na našoj obali Jadrana.

Potražnja za prijevozom uzduž obale opada da bi s druge strane rasla na području prijevoza kopno–otoci i obratno. Zahvaljujući takvoj situaciji, a u nastojanju da se prati trend kretanja

koliko je to moguće, uz postojeću trajektnu liniju Crikvenica–Šilo na kojoj je saobraćao mali trajekt "Bodulka" i koja je uspostavljena još 1959.g., uspostavljeno je u periodu 1960. – 1965.g. još 9 trajektnih linija (ne računajući trajekte koji su kroz određeno vrijeme obavljali promet na Maslinici, preko Šibenskog kanala i između Paga i kopna, prije izgradnje mostova na tim mjestima).

Rezultat takve orijentacije bio je da su iz sastava flote "Jadrolinije" od početka 60-tih godina do polovice 70-tih godina isključeni svi stari brodovi-parnjaci, kao i dio klasičnih brodova izgrađenih u poslijeratnom periodu, a posebno oni veći. Manji motorni brodovi zadržani su u saobraćaju s nekim otocima, posebno u zadarskom okružju.

Rezultat toga je da danas na Sjevernom Jadranu, ili kako mi u "Jadroliniji" kažemo riječkom okružju, ne saobraća niti jedan klasični brod ("Jadrolinije"!), u šibenskom okružju dva, u dubrovačkom jedan, a u zadarskom četiri broda.

Pod kraj 1975.g. "Jadrolinija" je u svom sastavu imala 53 broda sa 38.449 BRT, 14.281 putničkim mjestom i 1165 ležajeva.

Sastav flote bio je slijedeći: 19 klasičnih brodova (od čega dva za međunarodni promet), 30 trajekata (i/ili ferry-boat-a) i 4 teretna broda.

"Jadrolinija" je održavala 57 pruga, prevaljeno je 1.283.783 Nm, a prevezeno je 4.496.849 putnika i 931.675 vozila.

Danas "Jadrolinija" raspolaže (uključivo i m/t "Vuk Karadžić" koji se gradi u Titovom brodogradilištu Kraljevica i bit će u ovoj turističkoj sezoni uključen u saobraćaj) slijedećim kapacitetima: 3 broda za kružna putovanja, 13 klasičnih brodova u lokalnom saobraćaju, 30 manjih trajekata, 6 srednjih trajekata, 1 veliki trajekt i jedan hidrobus, tj. s ukupno 50 brodova kapaciteta:

- 54.529 BRT
- 18.051 putnika
- 1.864 automobila
- 2.075 kreveta, i
- preko 5.000 sjedećih mjesta u restoranima, kavanama i barovima.

U protekloj 1988.g. brodovima "Jadrolinije" prevezeno je 6.264.180 putnika i preko 1,5 miliona uvjetnih vozila.¹⁾

3. "JADROLINIJA" – JEDAN OD ELEMENATA SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE NA OBALI I OTOCIMA

U izmjeni strukture brodovlja i reorganizacije linijskog saobraćaja na Jadranu presudnu su ulogu u strateškom smislu, odigrala dva dokumenta:

"Studija o saobraćajnom povezivanju priobalnih otoka s kopnom" Republičkog sekretarijata za saobraćaj i veze SRH izrađena u periodu 1961–1965.g. i usvojena po Izvršnom vijeću Sabora SRH, te "Zakon o supstituciji nerentabilnih brodskih pruga".

Pri tome treba spomenuti još i studiju "Optimalizacija prometnog povezivanja otoka s kopnom" Instituta prometnih znanosti – Zagreb, izrađenu u periodu 1975–1977.g., a koja je studija potvrdila ispravnost takve orijentacije koja i danas predstavlja osnovnu orijentaciju u obalnom linijskom javnom saobraćaju.

Prema tim studijama, a na osnovi "Zakona o supstituciji nerentabilnih brodskih pruga", izgrađeno je niz trajektnih pristaništa, pristupnih cesta i cesta na otocima.

Ovaj je Zakon pod nazivom "Zakon o učešću SR Hrvatske u financiranju izgradnje i rekonstrukcije objekata kojima se vrši supstitucija nerentabilnih brodskih linija u razdoblju od 1978. do

1985." donesen tek 1977.g. Iz toga je vidljivo da je ovaj zakon donesen tek punih 18 godina nakon uvođenja prve trajektne linije na našoj obali.

Da apsurd bude veći, ovaj je Zakon donesen samo godinu dana prije no što su prve trajektne linije počele iskazivati gubitak pljenju goriva i troškova održavanja trajekata.

No, bez obzira na spomenuti Zakon, ulaganja u supstituciju su počela davno ranije. Tako je Republički fond za ceste u periodu 1962–1968.g. u objekte supstitucije uložio 20,765 mln dinara, dok je u periodu 1970–1977.g. SRH učestvovala sa 330,019 mln dinara. Međutim, zbog nedovoljnih sredstava ceste građene ovim sredstvima su ispod normativu pa danas ne udovoljavaju zahtjevima saobraćaja.

Donošenjem navedenog Zakona i potpisivanjem "Društvenog dogovora o zajedničkom učešću u financiranju izgradnje i rekonstrukcije objekata kojima se vrši supstitucija nerentabilnih brodskih linija u razdoblju od 1978. do 1985.g." okončana je prva faza i započela je druga faza "supstitucije".

Činjenica je da je do danas ostvareno tek 60% programa supstitucije i da to znatno teži održavanje javnog obalnog linijskog saobraćaja.

Problem je posebno akutan u zadarskom okružju gdje se brodske linije još uvijek održavaju najvećim dijelom klasičnim brodovima. Ovi su brodovi ne samo tehnološki već i konstrukcijski toliko stari da se i unatoč ulaganja velikih novčanih sredstava u njihovo održavanje njihova eksploatacija neće više moći znatnije produžavati. To znači da će oni u narednom periodu morati biti jedan po jedan rashodovani, a da se ne uspije sagledati čime ih supstituirati. Pri tome se ne smije izgubiti iz vida da ukupni prihod ostvaren tim brodovima je tek dovoljan da pokrije 10–15% troškova.

Međutim, tamo gdje je u potpunosti ili barem većim dijelom izvršen program supstitucije, gdje je bilo moguće uvesti trajektni saobraćaj, tu je "život krenuo" i situacija je znatno povoljnija i za pružaoce i za korisnika prijevoznih usluga.

Daljnji problem, a koji se sve više zaoštrava, je neadekvatna infrastruktura na kopnu. Osim neadekvatnosti cesta, što je već spomenuto, poseban su problem trajektna pristaništa. Ona redom ne zadovoljavaju niti minimalne uvjete suvremenog saobraćaja, a to se onda reflektira na rad prevoznika na kojega se obično kao krivica upućuju svi protesti i sva nezadovoljstva putnika.

Prije svega, ova pristaništa su vrlo slabo ili nikako zaštićena od vremenskih nepogoda pa to stvara probleme u održavanju saobraćaja. Nemaju drugi osnovni preduvjet, a to je odgovarajući parkirni prostor, kako bi se mogao održavati red. Nemaju ne samo putničkog terminala koji bi putnicima bio na raspolaganju, nego niti najosnovnijih higijenskih objekata kao što su nužnici i voda, pa čak niti kante za odlaganje otpadaka.

Međutim, to se ne odnosi samo na novoizgrađene "rampe" koje nazivamo trajektnim pristaništima.

Pogledajmo i situaciju u centrima na kopnu: Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik.

Nekadašnje putničke luke i obale, osim što imaju tu manu da su smještene u središtu grada te da nisu podesne za trajektni saobraćaj, najvećim su dijelom pretvorene u javna parkirališta. Održavanje reda, odvoz smeća, prihvat otpadaka i da ne nabrajamo dalje, nije organiziran, ali prevozniku stižu računi, a putnici plaćaju ne samo kartu već i ukrcajnu taksu, boravišnu taksu, parkiranje automobila dok čekaju ukrcaj itd.

Kad tome nadodamo još i zastarjelost najvećeg dijela flote, tada dobijemo kompletnu sliku stanja i situacije u kojoj se nalazi putnik u svom nastojanju da provede godišnji odmor ili samo nekoliko dana u svojoj "prekomorskoj" destinaciji.

Dodatni je i ne mali problem u činjenici da se naša društveno-teritorijalna raspoređenost i zatvaranje u općinske granice, pa i granice mjesne zajednice, negativno odražava na taj saobraćaj.

1) Uvjetna vozila predstavljaju sve vrste vozila: autobuse, kamione i ostala vozila svedena na prosječnu veličinu osobnih vozila.

Problem je u tome što su otoci životno zainteresirani za projektno povezivanje s kopnom, dok priobalne općine na kontinentu nemaju interesa za taj promet s otocima, ili bolje rečeno ne mogu iskoristiti bar dijelom taj tranzit turista, pa im on zapravo predstavlja opterećenje bez mogućnosti kompenzacije ili bolje rečeno "teret bez računic".

Oдавде proizlazi opet niz problema koje, međutim, nije moguće, a niti oportuno ovdje elaborirati obzirom na naziv teme i ograničenje vremena i prostora.

No, na kraju ovog prikaza potrebno je ukazati još na neke pokazatelje kao rezultat provođenja supstitucije i uvođenja nove tehnologije u pomorskom linijskom prijevozu radi čega se daje kratka tabela (tablica 1), pri čemu se pokazatelji odnose samo na brodove angažirane u obalnom linijskom prijevozu.

Tablica 1.

	1961.	1982.	1988.
Broj brodova	67 klasičnih	46 (12 klasičnih)	49
BRT	31.286	14.287	52.590
Nosivost putnika	26.850	14.287	17.529
Nosivost vozila	—	1.500	1.810
Nosivost tereta	4.052 t	213 t	
Prevezeno:			
- putnika	6.297.000	6.044.081	6.276.796
- vozila	—	897.000	1.157.467
- tereta	162.940	11.298	9.454
Prevaljene Nm	1.842.000	911.925	993.051
Broj luka	236	109	120
Broj dnevnih pristajanja	cca 200	cca 400	670

Iz tablice je vidljivo da je 1982.g. u odnosu na 1961.g. prevezeno 96% više putnika, 0,7% tereta, 897.000 vozila koja 1961.g. nisu prevažana, da je broj prevaljenih Nm sveden na 49,5%, broj luka na 49,5%, a da su dnevna pristajanja porasla za 200%. Sve to kod situacije kada je broj brodova smanjen na 68,6%, BRT na 82,7% i nosivost putnika na 53,2%.

U poglednu prijevoza tereta treba imati u vidu da je stvarno prevezeno neuporedivo više tereta, ali kako se on prevozi u kamionima, to se samo evidentira broj prevezenih kamiona, ali ne i teret koji prevoze.

Želimo li imati uvid u vrstu prevezenih cestovnih vozila na trajektnim linijama, to je u 1988.g. bilo sljedeće:

osobna vozila	892.525
autobusi	12.434
kamioni	176.638
ostala vozila	29.267
ukupno: - vozila	1.110.864
- uvjetnih vozila	1.481.931

Uzmemo li za prosječno opterećenje kamiona po putovanju (prijelazu) 5 t, to možemo približno ocijeniti da je 1988.g. prevezeno oko 1 mln t tereta.2)

4. TURISTIČKI SAOBRAĆAJ

Teško je točno utvrditi koliko zapravo "Jadrolinija" kao nosilac javnog obalnog pomorskog prijevoza učestvuje u prijevozu turista, odnosno koliko postotaka od prevezenih putnika predstavljaju turisti, a koliko postotaka od ukupno prevezenih automobila predstavljaju automobili turista. Ovo iz razloga što zapravo

2) Ovdje je uzet u obzir i teret prevezen klasičnim brodovima.

kod nas i nije definirano tko se smatra turistom kao što nije definirano niti niz pojmova s područja turizma.

Prihvatimo li da su izuzev onih koji putuju poslovno ili radi zadovoljavanja svakodnevnih potreba turisti, onda se može doći do određenih pokazatelja koji nam mogu dati određeni red veličina. Pretpostavimo li da je turistički promet u pet zimskih mjeseci zanemariv, osim na nekim linijama, tada je posao na procjeni olakšan.

Uzevši u razmatranje podatke za 1988.g., a prethodnih nekoliko godina ne odstupaju od 1988.g. u mjeri koja bi mogla znatnije utjecati na rezultat, to je stanje sljedeće: od 6.264.180 putnika koliko je prevezeno u 1988.g. njih 1.393.405 je prevezeno u pet "zimskih" mjeseci i to u januaru, februaru, martu, novembru i decembru. Znači da mjesečni prosjek za tih pet mjeseci iznosi 278.681 putnik. Preračunamo li to na 12 mjeseci, tj. na cijelu godinu, tada bi broj prevezenih putnika koje ne bi trebalo smatrati turistima iznosio 3.344.172. Preostalih 2.929.008 prevezenih putnika trebali bi biti turisti.

Po toj pojednostavljenoj računici proizlazi da prevezeni turisti predstavljaju 46,6% od ukupnog broja prevezenih putnika.

Neka prethodna ispitivanja u "Jadroliniji" potvrđuju ovaj rezultat kao vrlo realan je je kretanje učešća turista u prijevozu putnika učestvovalo u:

1960. godini sa	30%
1970. godini sa	39%
1975. godini sa	40%
1980. godini sa	43%
1985. godini sa	43%

Analiziramo li dinamiku prevoženja, tada vidimo da je u razdoblju I.VI – 30.IX 1988.g. prevezeno ukupno 3.652.897 putnika ili 58% od cjelogodišnjeg broja. U julu i augustu, kao "izrazito najjačima", prevezeno je 38,7% od cjelogodišnjeg broja prevezenih putnika.

Interesantno je pogledati i "špice" u prevoženju, kako maksimalne, tako i minimalne. Konkretno, u augustu je prevezen 1.275.001 putnik, tj. 20,35%, a u februaru 247.718 putnika ili jedva 3,95% od ukupnog broja prevezenih putnika u 1988.g. To znači da je u augustu prevezeno preko 5 puta više putnika nego u februaru.

Iz toga se može doći do zaključka da je "Jadrolinija" ne samo nosilac putničkog linijskog saobraćaja već i izraziti nosilac turističkog pomorskog saobraćaja.

Isto se tako može zaključiti da postoji vrlo veliki nesrazmjer u zahtjevima za prijevozom što stvara posebne teškoće obzirom na koncentraciju tražnje u dva ljetna mjeseca. Ova koncentracija uz ostala neriješena pitanja, a o kojima je dijelom bila riječ i u ovom napisu, neminovno rezultiraju "gužvama" i dužim čekanjima na prijevoz, što nije nikakav "jugoslavenski specijalitet", ali mu mi mnogo puta dajemo i veći značaj nego zaslužuje pa često postaje vrlo zahvalna tema nekih rasprava. No, sigurno je da u namjenu ruku to ne djeluje stimulativno i da se ovo čekanje mora skratiti i učiniti manje neugodnim.

To se može ostvariti samo uskom suradnjom i doprinosom prevozioca, društveno-političkih zajednica na svim nivoima, turističke privrede u širem smislu riječi, kao i svih onih koji nalaze svoj interes u turističkoj potrošnji, a njih nije mali broj bez obzira što ih se ne smatra turističkim radnim organizacijama.

5. KRUŽNA PUTOVANJA

Specijalni vid turističkog prevoženja predstavljaju tzv. kružna putovanja ili krstarenja.

Ona predstavljaju turističku ponudu najviše kvalitete.

"Jadrolinija" je među prvim brodarskim poduzećima koja je taj vid djelatnosti promovirala nakon II svjetskog rata na Jadranu i na Mediteranu.

Ovom je djelatnošću započela već 1952.g. parobrodima "Proleterka" i "Partizanka", da bi se kasnije uključili brodovi tipa "Jugoslavija".

Izgradnja brodova "Istra" i "Dalmacija" i njihovo uključivanje u kružna putovanja 1965.g. dalo je novi pečat toj djelatnosti.

Ova dva broda već pune 23 godine obavljaju ovu djelatnost na Jadranu, na Mediteranu, u Baltičkom i Sjevernom moru. Kroz sve ove godine njihove plovidbe obišli su sva iole značajnija turistička područja na moru od Karipskog mora do Australije i bili emisari i propagatori i naše zemlje i turizma. Svaki od njih je godišnje u eksploataciji prosječno do 240 dana. Za to vrijeme opsluži oko 4.000 putnika sa 60.000 putnika-dana i prevali 50.000 do 55.000 Nm.

Prošle je godine ovim veteranima pridodat i treći brod "Adriana" koji će u ljetnim mjesecima vršiti krstarenja vrlo nalik na putničku liniju, dok su mu u programu u proljeće i jesen vrlo različiti programi. Ova tri broda imaju isti kapacitet i raspolazu sa 300 putničkih kreveta svaki.

6. ZAKLJUČAK

Kao zaključak možemo reći da "Jadrolinija", koliko zadovoljava potrebe za prijevozom otočkog stanovništva i ostalih putnika, njihove potrebe za putovanjem iz službenih i sličnih potreba, isto toliko je značajan i nezamjenjiv prevoznik turista i svih dobara potrebnih i domaćem stanovništvu i turistima, posebno kada je riječ o otocima.

Osim toga, s više od 2.000 kreveta i 5.000 sjedećih mjesta u restoranima, kavanama, barovima i slično je u isto vrijeme i hotelijersko-ugostiteljska radna organizacija "sui generis".³⁾

SUMMARY

"JADROLINIJA" – THE MAIN OPERATOR OF PASSENGER LINER AND HOLIDAY TRANSPORT SERVICES ON THE ADRIATIC.

The introductory part of this paper deals with the review of development stages of liner services on the Adriatic from the middle of the past century up to the present. Particular emphasis is assigned to the re-orientation from the traditional liner services to ferry-boat services and the problems related to this change. In closing lines the author analyzes the issues of tourist transport services in particular of cruises and the role of "Jadrolinija" within this scope.

3) Prilikom pisanja ovog izlaganja korišteni su podaci plansko-analitičke službe i arhivskih dokumenata Jadrolinije – Rijeka.