

## POMORSKI SAOBRAĆAJ U RATNIM UVJETIMA

Svjedoci smo sve veće uloge saobraćaja i transporta u svakodnevnom životu. Veliki dio u tome pripada pomorskom saobraćaju, bez koga se ne može zamisliti normalno funkcionisanje svjetske privrede. To potvrđuju zavisnost zemalja od prekomorskog snabdijevanja, sve veća potražnja brodskog prostora, stalno povećanje i modernizovanje trgovačkih flota, što se naročito ogleda u povećanju tonaže i specijalizacije trgovačkih brodova, a u posljednje vrijeme i izgradnji brodova — kontejnera, itd.

Pored velike uloge i značaja u mirnodopskim uvjetima uredno odvijanje saobraćaja postalo je jedan od osnovnih preduslova za uspješno vođenje rata. Na to, pored ostalog, utiču pokretan karakter borbenih dejstava, brz porast motorizacije, povećane potrebe za snabdijevanjem i evakuacijom, itd. Saobraćaj i transport će u velikoj mjeri utjecati i na privredni život i uredno snabdijevanje stanovništva. Zbog svega toga može se pretpostaviti da će potrebe za organizovanim i neprekidnim funkcionisanjem saobraćaja u eventualnom ratu biti neuporedivo veće nego što je to ikada do sada bio slučaj.

*Neke karakteristike i elementi pomorskog saobraćaja.* More je oduvijek predstavljalo veoma značajnu komunikacijsku prostoriju, a pomorski saobraćaj jednu od najznačajnijih karika u lancu svjetskog saobraćaja. Osnovne odlike i prednosti pomorskog saobraćaja i transporta su velika ekonomičnost, transportna moć i mogućnost masovnog korištenja, zatim, elastičnost i relativna nezavisnost od uređenih luka i pristaništa.

Ekonomičnost prevoza morem najbolje se ilustruje upoređenjem sa drugim vrstama transporta i stepenom iskorištavanja pogonske energije na pojedinim transportnim sredstvima. Tako, na primjer, za prevoz tone tereta angažuju se 4 tone težine aviona, 0,83 tona voza ili 0,624 tona kamiona, a za prevoz iste težine angažuje se samo

0,4 tona težine broda. Što se tiče ekonomskog iskorištavanja pogonske energije razlike su još veće. Dok jedna konjska snaga na avionu može kroz vazduh da pokreće samo 4—7 kg korisnog tereta, na kamionu 40—90 kg, željeznici 300—900 kg, dotle brodom ona može da pokreće do 4.000 kg istog tereta. Ovi pokazatelji nedvosmisleno govore o ekonomičnosti i velikoj prednosti broda kao transportnog sredstva i mora kao komunikacijske prostorije.

Transportna moć, mogućnost masovnog korištenja i elastičnost primene takođe idu u prilog pomorskom saobraćaju. I pored razvijenosti putnog i željezničkog saobraćaja i sve veće uloge vazdušnog transporta, pomorski saobraćaj ostaje nezamjenljiv u prevozu na dužim relacijama, a posebno velikih količina goriva, ruda, žitarica i drugih tereta. Veliku transportnu moć pomorskog saobraćaja može da ilustruje i ovaj primjer:

Transportni brod nosivosti 10.000 tona može odjednom da prenese istu količinu tereta koliko i 25 teretnih vozova po 40 vagona od 10 tona, ili kao 2.000 petotonskih kamiona. Dužina ovih 25 željezničkih vozova iznosila bi oko 15 km, a kolona kamiona preko 100 km, dok dužina broda za istu nosivost ne prelazi 150 metara. To je veoma značajno kad je u pitanju ekonomičnost korištenja transportnih sredstava, njihov obim, mogućnost i elastičnost njihove primene.

Prednosti pomorskog saobraćaja ogledaju se i u mogućnosti masovnog (praktično neograničenog) korištenja pomorskih komunikacija i mogućnosti manevra rutama, za razliku od ograničene propusne moći i mogućnosti opterećenja putne i željezničke mreže, kao i njene vezanosti za određene rejone i postojeće komunikacije. Što se tiče vazdušnog transporta njegove mogućnosti su još uvijek ograničene na specijalna prevoženja, uglavnom tamo gdje su potrebne brze intervencije i kad nije cjelishodno korištenje ostalih transportnih sredstava.

Pomorske luke sa uređajima i mehanizacijom postale su ključni elemenat pomorskog saobraćaja. U njima se obavlja ukrcavanje i iskrcavanje tereta i putnika, a brodovi se mogu zakloniti od vremenskih nepogoda, popuniti zalihama, otkloniti kvarove i oštećenja i obaviti druge radnje potrebne za brod i posadu.

Zbog povoljnih prirodnih uvjeta, pri čemu mogućnosti za odvijanje pomorskog saobraćaja igraju veliku ulogu, u rejonima luka su se razvili jaki industrijski objekti, a posljednjih godina se osjeća sve veća orijentacija ka daljem razvoju privrede u primorskom pojasu. Zato se važnost savremene luke više ne mjeri samo veličinom izgrađene obale i njenom propusnom moći, već i veličinom pogodnog

prostora koji se nalazi iza njenih obala, kao i njenom povezanošću putnom i željezničkom mrežom sa unutrašnjosti zemlje.

Sasvim je sigurno da će se u uvjetima rata pomorske luke nalaziti među prioritetnim ciljevima neprijateljskih napada. Pomorski saobraćaj će se zbog toga orijentisati na šire rejone luka i na mnoge manje luke, lučice, uvale i plaže sa improvizovanim ukrcno-iskrcnim mjestima, što naročito može naći veliku primjenu kod razvedenih obala i dobre komunikativnosti sa unutrašnjošću zemlje. Ovdje se može istaći da će u ratnoj situaciji veliku primenu naći, posebno na kraćim relacijama, korištenje raznovrsnih manjih brodova i plovnih sredstava za koja nisu neophodne posebno građene obale i pristaništa, naročito kad je u pitanju prevoz ljudi i materijala kojim se lakše manipuliše.

*Osnovni principi organizacije i mogućnosti odvijanja pomorskog saobraćaja.* Mala mora čine jedinstveno pomorsko vojište, zbog čega je u ratnim uvjetima neophodno uspostaviti jedinstven sistem pomorskog saobraćaja. Takva organizacija pomorskog saobraćaja zahteva tijesnu suradnju i potpunu koordinaciju svih saobraćajnih upravnih i izvršnih organa, te radnih i drugih organizacija koje se bave i mogu da utiču na pomorski saobraćaj i transport u određenoj akvatoriji, uključujući i odgovarajuće organizacije ratne mornarice. U vezi sa tim, neophodno je u miru i ratu postojanje odgovarajućih organa u određenoj zoni (akvatoriji), kao i cijelom obalskom području, radi usklađivanja djelatnosti brojnih radnih i drugih organizacija (lučkih, brodarskih, zadružnih i ribarskih, pomorsko-upravnih, sportskih društava i plovnih sredstava privatnog vlasništva). Taj organ bi vršio odgovarajući utjecaj na pripreme ovih za obavljanje ratnih zadataka, a ostvarivao bi i suradnju sa odgovarajućim mornaričkim komandama. Postojanje takvog organa neophodno je u ratnoj situaciji i zbog koordinacije rada sa organima RM u organizaciji ratne plovidbe i odvijanja pomorskog saobraćaja, s obzirom da odgovarajuća mornarička komanda propisuje režim ratne plovidbe, ostvaruje uvid na sva kretanja na moru i vrši njihovo obezbjeđenje.

Organizacija pomorskog saobraćaja u eventualnom ratu treba da se zasniva na postojećoj mirnodopskoj organizaciji, zbog relativno lakog prelaza sa mirnodopskog na ratni sistem, što je veoma značajno, pa bi trebalo da mirnodopske pripreme budu takve da taj prelaz bude što bezbolniji, sa što manje poremećaja.

U ratnoj situaciji, u malim morima sa razvedenim obalama najveći intenzitet i potrebe za prevoženjem morem mogu se očekivati na poprečnim komunikacijama. Pored toga, postojaće velike potrebe i za dužobalskim pomorskim saobraćajem, posebno ako se ima u vidu

preopterećenost kopnenog saobraćaja, kao i njegova osjetljivost na razna rušenja i ometanja (važniji čvorovi, mostovi, vijadukti, nasisipi, nadvožnjaci, postrojenja i sl.), naročito u uvjetima NHB-borbenih dejstava. Najveće potrebe i intenzitet pomorskog saobraćaja mogu se očekivati za vrijeme mobilizacijskih prevoženja, zatim zbog premeštanja i raseljavanja materijalno-tehničkih sredstava, te za razna snabdjevačka i druga prevoženja za potrebe radnih organizacija, naročito proizvođača ratnih borbenih sredstava, kao i zbog manevra jedinicama — ustanovama u odbrani obalskog pojasa.

Mogućnost i intenzitet prekomorskog saobraćaja ovisiće o opštoj situaciji na nacionalnom ratištu, a posebno na njegovom pomorskom vojištu. Međutim, ovisiće i o mogućnosti komuniciranja i održavanja veza sa savezničkim i prijateljskim zemljama, odnosno o stanju na ostalim i susjednim vojištima.

Lako otkrivanje većih plovnih objekata u malim i uskim morima, te mogućnost dejstava avijacije i raketa, površinskih brodova, podmornica i pomorskih diverzanata, traži da se u organizaciji pomorskog saobraćaja i transporta poduzimaju odgovarajuće mjere i radnje radi otežavanja neprijateljskih dejstava i utjecaja. Pored aktivnih mjera zaštite pomorskog saobraćaja, rješenja se traže u:

rastresitosti lučkih elemenata, korištenjem većeg broja ukrcno-iskrcnih rejonu i mjesta, kako bi se izbjegle koncentracije brodova i drugih sredstava i jednovremeno uništenje više objekata;

blagovremenom izboru potrebnog broja najprikladnijih transportnih brodova i izvršenju odgovarajućih priprema na ukrcno-iskrcnim mjestima, kako bi se manipulacija izvršila brzo i prikriveno;

što većem korištenju brodova manje tonaže, veće brzine, u samostalnoj vožnji ili u manjim grupama, a samo izuzetno u konvojima; na kraćim relacijama uspješno se mogu koristiti i sporiji brodovi;

prevoženju ljudstva i važnijih tereta brzim hidrokrlnim brodovima i lebdjelicama, a po potrebi i odgovarajućim ratnim brodovima;

korištenju unutrašnjih plovnih puteva i pretežno noćnim vožnjama, računajući tu i vrijeme potrebno za ukrcavanje i iskrcavanje;

držanju transportnih brodova u rastresitom rasporedu kad oni nisu na zadatku, u skladu sa raspoloživim mogućnostima maskiranja i borbenog obezbjeđenja u određenom rejonu (akvatoriji).

Ovisno o sistemu i organizaciji odbrane obale, planu dejstva vlastitih pomorskih snaga i mogućeg utjecaja neprijatelja, u okviru

režima ratne plovidbe (koji propisuje odgovarajuća mornarička komanda) za odvijanje pomorskog saobraćaja treba blagovremeno odrediti:

plovne rute (dužobalne i poprečne) i spojne koridore (u manjim prolazima i kanalima), kao i način i vrijeme njihova korištenja;

slobodne rejone za ribarenje i lokalnu plovidbu, te šire rejone luka i režim njihova korištenja;

sistem legitimisanja na moru, najavu plovidbe, upotrebu sveionika i organizaciju službe na kontrolno-propusnim stanicama; i

način sprovođenja brodova kroz prolaze u minskim preprekama i borbeno obezbjeđenje za vrijeme vožnje i boravka brodova u lukama.

Ovisno o situaciji na pomorskom vojištu, značaju pojedinih dijelova akvatorije (zona), te intenzitetu i važnosti saobraćaja, preduzimale bi se konkretne mjere i regulisao postupak za svaki slučaj posebno.

*Planiranje, pripreme i izvršenje vojnih prevoženja.* Iz dosadašnjeg razmatranja može se sagledati da pomorski saobraćaj i transport, pored prevoženja ljudstva i materijalnih sredstava obuhvata i niz drugih mjera i postupaka koji se poduzimaju radi njihovog planskog odvijanja. Pošto to prelazi nadležnost i delokrug rada saobraćajnih organa, kod organizacije, planiranja i izvršavanja vojnih prevoženja morem neophodan je zajednički rad i tijesna suradnja operativnih i saobraćajnih organa. Dok je operativni organ uglavnom odgovoran za regulisanje režima ratne plovidbe, određivanje prioriteta i borbenog obezbjeđenja, saobraćajni organ, na osnovu dobivenog naređenja i prijava za prevoženje, planira i organizuje prevoženja u skladu sa opštom situacijom, stanjem i mogućnostima raspoloživih transportnih sredstava, količinama i vrstama tereta, mogućnostima drugih vrsta transporta, organizacijom ukrcaja — iskrcaja, vremenskim prilikama itd.

Da bi se prevoženje izvršilo što brže i uspješnije, potrebno je obaviti pripreme u jedinici (ustanovi) koja se prevozi, odnosno koja upućuje i prima materijalna sredstva, kao i u plovnoj jedinici (brodu), odnosno brogarskom preduzeću koje vrši prevoženje. Što su uslovi za prevoženje složeniji, to pripreme i organizacija prevoženja treba da budu potpuniji. Pri tome, treba imati u vidu da se svim učesnicima neposredno angažovanim u prevoženju treba ostaviti dovoljno vremena za organizaciju, pripreme i predaju (prihvat) pošiljki. U pripremama treba predvidjeti:

pripremu i prebacivanje materijalnih sredstava do ukrcnih mjesta, u određenim rokovima;

uređenje ukrčno-iskrcnih mjesta; i obezbjeđenje potrebne radne snage i mehanizacije za utovar.

Rejon ukrcavanja-iskrcavanja određuje operativni u saradnji sa saobraćajnim organom. Takav rejon obuhvata više ukrčno-iskrcnih mjesta, koja se unaprijed uređuju kad god je to moguće. Njihov broj zavisiće od konfiguracije obale, zatim od broja, veličine i vrste raspoloživih brodova i mogućnosti njihova pristajanja (veza), količine i vrste tereta i mogućnosti utovara kao i obučenosti brodskih posada. Svako ukrčno mjesto treba da ima: dio obale, prostor za smještaj tereta za vrijeme ukrcaja (pretovara), ukrčnu mehanizaciju (po potrebi) i prilazne, odnosno izlazne puteve. Kad to uvjeti zahtijevaju, a u ratu je to najčešće slučaj ukrcavanje (iskrcavanje) može se vršiti i na neizgrađenoj obali, bilo pristajanjem uz obalu pomoću pontona ili drugih priručnih sredstava, bilo na sidru u kom slučaju za prebacivanje od obale do transportnog broda treba koristiti manje plovne objekte.

U transportnoj plovnoj jedinici ili brodarskom preduzeću, čijim se brodovima vrši prevoženje, treba izvršiti:

pripremu brodova i plovnih sredstava za prevoženje, uključujući popunu gorivom, sredstvima odbrane i zaštite brodova za vrijeme prevoženja;

popunu potrebnim pomoćnim sredstvima za ukrcavanje-iskrcavanje ljudi, stoke ili materijalnih sredstava; i

navigacijsku pripremu za vožnju, u skladu sa planom prevoženja.

Ukrcavanje se načelno vrši po padu mraka. Kad se prevoženje zbog dužine plovne rute, loših vremenskih prilika i neprijateljskih aktivnosti ne može završiti u toku jedne noći, obično se izvodi po etapama, pri čemu se brodovi preko dana maskiraju u unaprijed odabranim rejonima. Manja prevoženja se mogu izvesti i danju, pri čemu je potrebno raspolagati podacima o neprijateljskoj aktivnosti, preduzeti opsežnije mjere maskiranja (prikriveno ukrcavanje i iskrcavanje), vožnju uz obalu, prevoženje pojedinačnim brodovima i sl.

U okviru priprema za prevoženje treba još utvrditi redosled pristajanja brodova i dolaženje jedinica (dotur materijalnih sredstava), način i vrijeme ukrcaja, mjere sigurnosti kod rada sa eksplozivnim i lako zapaljivim sredstvima, postupka u slučaju opasnosti, raspored i manevar plovnih sredstava i, što je posebno važno, mjere borbenog obezbjeđenja za vrijeme ukrcavanja (iskrcavanja) i na maršu morem.

Za komandanta rejona ukrcavanja-iskrcavanja obično se određuje oficir iz jedinice koja se prevozi ili iz pretpostavljene komande

koja organizuje i planira prevoženje, a za njegovog pomoćnika saobraćajni oficir. Bez obzira kako je to organizacijski riješeno, brodovima uvijek rukovodi pomorski starješina. On je u najtešnjem kontaktu sa odgovornim licima za prevoženje i, shodno postojećim uvjetima, reguliše postupke brodova. Posebno tijesna suradnja je izražena u brizi za bezbjednost ljudstva pri ukrcavanju i iskrcavanju, kao i rukovanju teškim teretima, ubojnim sredstvima i eksplozivima. Svako prevoženje, a posebno faza ukrcavanja i iskrcavanja, zahtijeva od svih učesnika disciplinu i poštivanje plana prevoženja.

Sa sigurnošću se može tvrditi da će more sve više dobivati na značaju kao komunikacijska prostorija. Značaj obalskog pojasa, posebno za male i nezavisne zemlje, sa razvedenim obalama, ogleda se još i u tome što povećava prostor i dubinu za manevar i odbranu, čak i van državnih granica, te daje mogućnost za održavanje veza i komuniciranje sa prijateljskim zemljama, što u datoj situaciji može da bude od velikog značaja za odbranu.

Pomorski saobraćaj u malim morima odvijaće se u vrlo složenim uvjetima u ratu, zbog čega će mu trebati posvetiti odgovarajuću pažnju. S obzirom na velike potrebe za prevoženjem u obalskom pojasu, mogućnost korištenja velikog broja manjih brodova i plovnih sredstava i niza manjih luka, uvala i plaža, njegov najveći intenzitet može se očekivati u lokalnim okvirima, na poprečnim i dužobalskim pomorskim komunikacijama. Da bi se raspoložive snage i sredstva što bolje i efikasnije mogle koristiti, potrebno je još u miru regulisati sistem i organizaciju saobraćaja, izvršiti pripreme kako na planu obuke i podešavanja brodova za ratne zadatke tako i odgovarajućem uređenju teritorije, kako bi se obezbedio brz i bezbolan prelaz sa mirnodopske na ratnu organizaciju pomorskog saobraćaja i transporta.

Kapetan bojnog broda  
*Petar ŽONJA*