

Doc. dr. sc. **Zoran Klarić**
Pomorski fakultet
Studentska 6, Rijeka

ZEMLJOPISNA OBILJEŽJA I GEOPROMETNI POLOŽAJ PLOMINSKOG ZALJEVA

SAŽETAK

U radu se razmatraju geoprometni položaj i zemljopisne značajke luke Plomin kao potencijalne važne trajektne luke u skladu s inicijativama poduzeća "Plomin HOLDING" d.o.o. U uvodnom dijelu naznačeni su osnovni problemi s naglaskom na pionirsko značenje tog projekta i odnose prema drugim trajektnim vezima i ostalim oblicima prometa u okruženju. U nastavku se analizira geoprometni položaj luke Plomin u odnosu na luke Sjevernojadranskog bazena i kopnene veze Hrvatske s Italijom, pri čemu su apostrofirane prednosti i nedostaci veza između Hrvatske i Italije preko Plomina. Analiza uključuje ne samo predloženu liniju Plomin - Venecija - Ravena, nego i posebnosti položaja Plomina u odnosu na luke Venecija i Ravena pojedinačno, te u odnosu na trenutno neaktualnu, ali moguću vezu prema Anconi.

Drugi dio analize bavi se zemljopisnim obilježjima i geoprometnim položajem luke Plomin u odnosu na luke Kvarnerskog zaljeva, s naglaskom na usporedbi mogućnosti povezivanja otoka Cresa i Lošinja s kopnom preko Plomina i ostalih kopnenih luka, u prvom redu Brestove. Analiza uključuje i razmatranje aktualnog prometa između otoka Cresa i Lošinja i kopna te usporedbe s nekim drugim sličnim linijama. Razmotrene su, također, i maritimne značajke luke Plomin u usporedbi s ostalim trajektnim lukama, koje najviše idu u prilog Plominu. U zaključnom dijelu sumiraju se stečena saznanja, iz kojih proizlazi da postoje određene mogućnosti privlačenja prometa teških vozila između Hrvatske i Italije na linije Plomin - Venecija i još više Plomin - Ravena, pod preduvjetom osiguranja prihvatljivih cijena prijevoza te brzog i učinkovitog obavljanja carinskih formalnosti. Mogućnosti sudjelovanja luke Plomin u trajektnom povezivanju otoka Cresa i Lošinja s kopnom ocijenjene su nešto manje povoljnim, iako i tu ima prostora za ostvarivanje određenog prometa.

1. UVOD

Na temelju ideja o potrebi pokretanja dodatnih privrednih aktivnosti u neposrednoj blizini TE Plomin, koju je inicirala Hrvatska elektroprivreda, odnosno TE Plomin, osnovano je trgovačko društvo "Plomin HOLDING" d.o.o. Jedan od ključnih projekata koje je taj holding pokrenuo je izgradnja trajektnog pristaništa u Plominskom zaljevu, namijenjenog prvenstveno kamionskom prijevozu između Hrvatske i Italije, ali i prometu ostalih vozila te organizaciji trajektnog prijevoza prema otocima Cresu i Lošinj. Inicijalna faza realizacije tog projekta podrazumijeva privlačenje zainteresiranih poduzetničkih subjekata, što se želi potaći i adekvatnim agresivnim marketinškim pristupom prezentiranim sloganom "Luka Plomin - luka za 21. stoljeće."¹

Cjelokupni koncept tog projekta u okolnostima praktički monopolskog položaja poduzeća "Jadrolinija" u trajektnom prijevozu na hrvatskom Jadranu i zanemarivog udjela korištenja trajekata u prometu kamiona između Hrvatske i Italije, posebice na sjevernom Jadranu, predstavlja pionirski iskorak u organizaciji transporta u našim prostorima. Stoga je prije ulaska u ozbiljnije investicije, posebice u prateću infrastrukturu, nužno detaljno ispitati mogućnosti ostvarivanja adekvatne količine prometa. To svakako uključuje i kritičku analizu zemljopisnih obilježja i geoprometnog položaja Plominskog zaljeva, odnosno komparativnu analizu mogućnosti luke Plomin u odnosu na ostale već afirmirane luke u okruženju.

Geoprometni položaj luke Plomin osobito je važan u kontekstu šireg okruženja cjelokupnog Sjevernojadranskog bazena, odnosno veza Hrvatske s Italijom. Naime, tu na konkurentsku poziciju luke Plomin u privlačenju prometa utjecaj imaju ne samo drugi oblici prometa, u prvom redu cestovni, nego i teško mjerljivi i subjektivnim promjenama podložni odnosi s drugim državama, što osim Italije uključuje i Sloveniju. U kontekstu užeg okruženja, odnosno veza s otocima Cresom i Lošinjom, uz geoprometni položaj veliku ulogu na konkurentsku poziciju Plomina imaju i opća zemljopisna obilježja, iako i ovdje presudan utjecaj mogu imati subjektivni faktori vezani, u prvom redu, na odnose poduzeća "Plomin HOLDING" d.o.o. s poduzećem "Jadrolinija".

¹ Plomin HOLDING d.o.o., Gospodarska i prometna opravdanost otvaranja međunarodnog graničnog prijelaza u luci Plomin i Trajektni pristan u Plominskom zaljevu, Plomin, 1999.

kilometara) neznatno je manja nego do Palmanove (270 kilometara), od Venecije udaljene svega 100 kilometara auto-cestom. Uzmemo li u obzir kvalitetu prometnica, prijevozni put od Zagreba do Venecije je otprilike podjednak i bitno ugodniji za vožnju nego put do Plomina, posebice za kamione, što stvara probleme pri motiviranju korištenja trajektnog prijevoza. Osobito je kritična 24 kilometara duga dionica ceste Vranja - Vozilići (spoj Plomina na Istarski epsilon), na kojoj je teško i kretanje osobnih vozila, a kamoli kamiona. Za područje Dalmacije je samo po sebi jasno da veze s Italijom preko Plomina nemaju nikakvog značenja s obzirom na postojanje trajektnih veza Zadar - Ancona i Split - Ancona.

Eventualna motivacija za intenzivnije korištenje luke Plomin od prijevoznih subjekata iz unutrašnjosti Hrvatske bilo bi zaoštavanje odnosa Hrvatske sa Slovenijom, odnosno ograničenje kamionskog prijevoza od Slovenije i Italije i/ili komplicirane i dugotrajne carinske formalnosti. No, to nije ni realna ni poželjna varijanta za hrvatsku državu, a tako ni osnova za politiku privlačenja intenzivnijeg prometa na trajektnu liniju Plomin - Venecija i Plomin - Ravena iz kontinentalne Hrvatske. Štoviše, u skladu s politikom približavanja Hrvatske Europskoj uniji može se očekivati dodatno pojednostavljenje graničnog režima, odnosno - u budućnosti - potpuno ukidanje graničnih formalnosti između Hrvatske, Slovenije i Italije.

Zanimljivo je da bi luka Plomin, s obzirom na svoj geoprometni položaj, mogla biti eventualno konkurentna za promet iz kontinentalne Hrvatske prema južnoj Italiji, odnosno Anconi, što se može zaključiti iz slike 1., no ta veza nije razmatrana kao moguća destinacija za budući promet trajekata iz luke Plomin. To valja spomenuti i stoga što je veza Plomin - Ancona, s obzirom na geoprometnu situaciju, znatno manje podložna opasnostima eventualne buduće konkurencije od veze Plomin - Venecija - Ravena. Naime, s obzirom na razmjerno dugačak plovni put, zbog potrebe obilaska istarskog poluotoka i slične mogućnosti cestovnog pristupa, eventualno uvođenje linija za Veneciju i Ravenu iz Pule ili Poreča od drugih prijevoznih subjekata moglo bi, zbog bitno kraćeg plovnog puta, ugroziti konkurentnost luke Plomin.

Iz navedenog proizlazi da bi trajektna veza Plomin - Venecija - Ravena bila namijenjena prvenstveno prijevozu teških vozila između prostora Zapadne Hrvatske (Kvarner i dio Istre) i sjeverne Italije. Za osobna vozila nije realno očekivati intenzivnije korištenje te veze zbog razmjerno dugog plovnog puta u odnosu na cestovnu komunikaciju i očekivane cijene trajektnog prijevoza nužne za ekonomski pozitivno poslovanje. Kako se radi o razmjerno ograničenim količinama prometa između Kvarnera i sjeverne Italije, dalje od Trsta, u uvjetima postojeće konkurencije isključivog korištenja cestovnog prometa i potencijalne konkurencije drugih luka i prijevoznih subjekata, mogućnosti privlačenja većeg broja vozila na korištenje linije Plomin - Venecija - Ravena razmjerno su ograničene.

Ipak, valja napomenuti da trajektni prijevoz kamiona, a u manjoj mjeri i automobila na relacijama gdje postoji povoljna alternativa isključivog korištenja cesta nije novost u svijetu, te se koristi u mnogim zemljama. Razlog tome su visoke cestarine na

auto-cestama, zagušenost prometa, ograničenje prometovanja teških vozila u nekim državama zbog visokih troškova održavanja cesta i smanjenja zagađivanja zraka, potrebe vozača za odmorom od duge vožnje itd. Ta praksa je osobito razvijena u Japanu, kao zemlji s najintenzivnijim trajektnim prometom u svijetu, gdje postoji oko desetak specijalnih dugih dužobalnih trajektnih linija na relacijama gdje je prijevozni put cestom, a pogotovo željeznicom, bitno kraći.² Takvih veza ima i u susjednoj Italiji, iako više na zapadnoj obali, posebice između Genove i juga Italije.

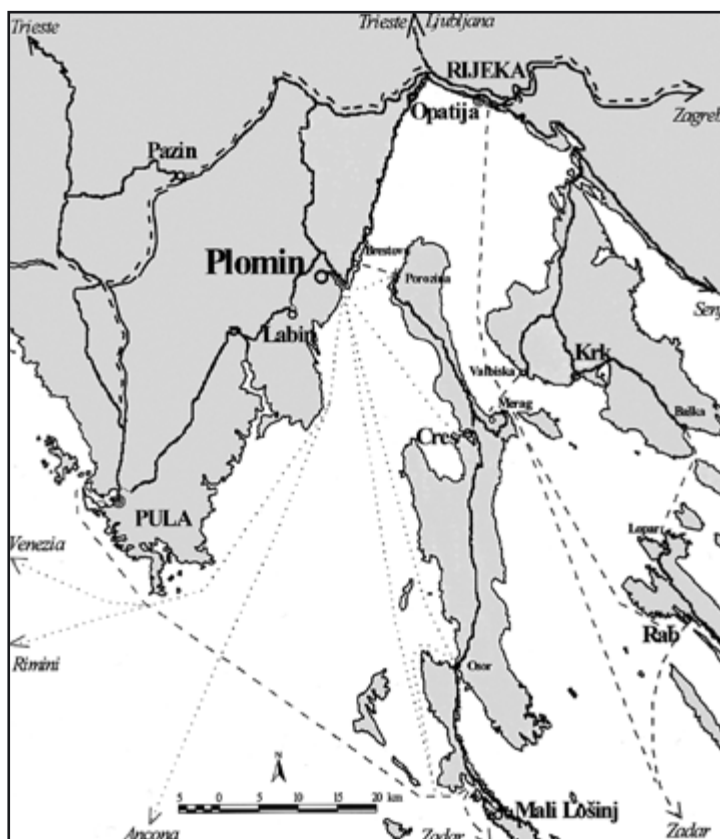
Ipak, da bi se vozače potaklo na korištenje takvih veza, nužno je pružiti povoljne uvjete s aspekta cijene prijevoza i komfora tijekom puta i prilikom transfera, posebice s aspekta obavljanja carinskih formalnosti. Ukoliko bi veza Plomin - Venecija - Ravena to omogućila, bilo bi moguće privlačenje značajnog udjela prometa iz Hrvatske prema sjevernoj Italiji, ne samo iz smjera Kvarnera i južne Istre, nego i iz značajnog dijela kontinentalne Hrvatske, a možda i susjedne Mađarske.

3. ZEMLJOPISNA OBILJEŽJA I GEOPROMETNI POLOŽAJ LUKE PLOMIN U ODNOSU NA LUKE KVARNERSKOG ZALJEVA

Plominski zaljev prva je prirodna luka na potezu od Rijeke prema jugu istarskog poluotoka, a uz duboko uvučeni Raški zaljev i jedina značajnija prirodna luka na cijeloj istočnoj obali Istre. No, zbog niza povijesnih i prometnih okolnosti nikad se nije razvila kao moderna luka, a dosadašnje korištenje ograničenih teretnih kapaciteta svodilo se samo na specijalizirani industrijski terminal namijenjen dovozu ugljena za potrebe rada TE Plomin. Korištenje luke Plomin za transport ostalih vrsta roba nije bilo moguće zbog nepostojanja željezničkih veza, tim više što željeznicom povezana obližnja luka Raša ostvaruje razmjerno mali promet.

Luka Plomin nije se koristila niti za trajektni promet zbog postojanja luke Brestova, koja se, zahvaljujući blizini otoka Cresa, usprkos nepovoljnih mikrolokacijskih uvjeta afirmirala kao glavna trajektna luka za prostor Cresko-lošinjske skupine. Naime, zbog položaja na otvorenom moru luka Brestova izloženija je zatvaranju u uvjetima jakog vjetera, što ugrožava sigurnost povezivanja otoka Cresa i Lošinja s kopnom.

² Prema podacima iz Road Atlas Japan, Shobunsha, Tokyo 1999, u Japanu postoji nekoliko dužobalnih trajektnih linija, često marketinški atraktivnog naziva (Srebrna linija, Dijamantna linija, Plavi autoput itd.), koje povezuju ne samo udaljene luke na otocima Kyushu, Shikoku i Hokkaido s glavnim otokom Honshu, nego i luke na samom otoku Honshu, iako se uzduž tog najvećeg japanskog otoka pruža više auto-cesta.



Slika 2. Luka Plomin - plovidbeni pravci

Ta činjenica utjecala je na usmjerenje "Plomin HOLDING" d.o.o. i na participiranje u prometu između kopna i otoka Cresa i Lošinja. Naime, luka Plomin zbog svojih maritimnih značajki omogućava sigurno pristajanje trajekata u svim vremenskim uvjetima, što nije slučaj s lukom Brestova. Kako ni luka Porozina na Cresu nije imuna na vremenske poteškoće, predlaže se uvođenje izravnih linija iz Plomina za Cres i Mali Lošinj, odnosno Osor.

Dodatna motivacija za to je i slaba kvaliteta glavne prometnice na otocima Cresu i Lošnju, posebice sjevernog dijela od Porozine do Vranskog jezera. Povoljna okolnost za valorizaciju luke Plomin je i činjenica da je izgradnjom istočnog kraka Istarskog ipsilona veza Rijeka - Labin pa čak i veza Rijeka - Brestova postala povoljnija preko tunela Učka, nego izrazito zavojitom i nepreglednom Jadranskom magistralom duž prometom zagušene Opatijske rivijere. Iako kvalitetu veze preko Učke narušava

dionica Vranja - Vozilići, može se očekivati da će se taj problem riješiti zbog općih interesa cijele Labinštine.

Ipak, i tada bi udaljenost od Rijeke do Plomina ostala neznatno kraća nego do Brestove, dok je prijevozni put morem od Plomina do Porozina, a pogotovo do Cresa, Osora i Malog Lošinja znatno dulji nego veza Brestova - Porozina. Ne smije se isključiti ni mogućnost alternativnog korištenja trajektne veze Valbiska - Merag koja je skoro prepolovila promet na relaciji Brestova - Porozina, a u prijevozu kamiona ima znatno veću ulogu od veze Brestova Porozina.³ Takva situacija dijelom je posljedica pogodnosti te veze za promet za Cres i Lošinj iz smjera Zagreba, a dijelom toga što isključuje vožnju krajnje problematičnom cestovnom dionicom od Porozina do Cresa. Veza Valbiska - Merag je usto imuna na vremenske poteškoće, iako se ne smije zanemariti nesigurnost pristupa do nje u vrijeme jake bure zbog osjetljivosti Krčkog mosta, posebice za teška vozila.

U tim okolnostima veza Plomin - Porozina ima određenih mogućnosti konkuriranja vezi Brestova - Porozina, dok veze Plomin - Cres/Osor/Mali Lošinj mogu eventualno toj vezi konkurirati samo u uvjetima neosuvremenjivanja ceste Porozina - Cres - Mali Lošinj. Naime, radi se o razmjerno dugom prijevoznom putu čije bi se korištenje moglo poticati samo uz vrlo niske naknade za prijevoz, što opet umanjuje očekivani profit poduzeća "Plomin HOLDING" d.o.o.

U kontekstu konkuriranja liniji Brestova - Porozina izravnim duljim linijama za Cres, Osor i Mali Lošinj na temelju sigurnosti i udobnosti, valja spomenuti i primjer veze Senj/Baška - Lopar za otok Rab, čiji je promet zanemariv, usprkos činjenici da se radi o velikoj uštedi kopnenog prijevoznog puta i o sigurnijoj vezi od kraće, ali buri izloženije veze Jablanac - Mišnjak.⁴ Kao jedan od bitnih razloga slabe popularnosti te veze valja spomenuti i frekventnost, budući da je na kraćoj relaciji moguće ostvariti velik broj vožnji tijekom cijelog dana malim trajektima, za razliku od dužih linija gdje je broj vožnji tijekom jednog dana uvijek razmjerno malen.

Također, ne smije se ispustiti iz vida ni činjenica da je poduzeću "Jadrolinija" linija Brestova - Porozina jedna od najprofitabilnijih, što znači da "Plomin HOLDING" d.o.o. mora računati i na određene zaštitne protumjere od tog poduzeća kao praktički monopolskog trajektnog prijevoznika na hrvatskom Jadranu. To može npr. dovesti do ponovnog aktiviranja luke Rabac kao veze za Cres u uvjetima lošeg vremena, što je jedno vrijeme u prošlosti i funkcioniralo, i/ili do formiranja takvih prijevoznih cijena

³ Prema podacima iz publikacije "Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 1998.", Hrvatska uprava za ceste, Zagreb 1999., na liniji Brestova - Porozina je 1998. godine prevezeno 228.201 vozilo, od čega se 10.409 odnosilo na kamione i prikolice, dok se na liniji Valbiska - Merag od ukupno 219.468 vozila na kamione i prikolice odnosilo čak 25.721 vozilo.

⁴ Prema istim podacima kao pod 3), na liniji Jablanac - Mišnjak je 1998. godine prevezeno 232.039 vozila, od čega 9.666 kamiona i prikolica, dok je na liniji Baška - Lopar prevezeno svega 13.186 vozila, od čega samo 344 kamiona i prikolica. Linija Senj - Lopar je ukinuta zbog premalog broja vozila.

na linijama koje bi ugrozile profitabilnost linija za Cres i Lošinj koje bi organizirali drugi prijevoznici.

4. ZAKLJUČAK

Analiza zemljopisnih značajki i geoprometnog položaja Plominskog zaljeva ukazuje da luka Plomin ima povoljne maritimne značajke za funkcioniranje kao trajektna luka, posebice u usporedbi sa susjednom lukom Brestova, izrazito osjetljivom na nepovoljne vremenske uvjete. Prednosti posebice dolaze do izražaja u odnosu na dulje trajektno linije, za koje je nužno korištenje većih plovnih jedinica, a koje se lukom Brestova, zbog ograničenih prostornih mogućnosti i sigurnosnog aspekta, ne mogu koristiti. Dodatna prednost luke Plomin je i pristup samoj luci, posebice ukoliko se riješi problem cestovne veze Vranja - Vozilići, a koji će zasigurno imati prioritet zbog potreba Labinštine kao mikroregije i nužnosti privlačenja većeg prometa na cestu s naplatom cestarine/tunelarine preko tunela Učka.

Geoprometne, odnosno lokacijske značajke luke Plomin na užoj i široj razini nešto su manje povoljne zbog veće udaljenosti od otoka Cresa u odnosu na luku Brestova i zbog položaja Plomina na istočnoj obali istarskog poluotoka. Zbog kratkoće trajektno veze Brestova - Porozina, konkuriranje linija iz luke Plomin prema Cresu i Lošinju je razmjerno ograničeno, bilo na udaljenim linijama prema gradu Cresu, Osoru i Malom Lošinju, bilo na kraćoj liniji prema Porozini. Konkurentnost se može postići samo razmjerno čestim vezama i povoljnim cijenama, s time da i to može doći u pitanje nakon što se modernizira cestovna veza na otoku Cresu, posebice kritična dionica od Porozine do Vranskog jezera. Valja voditi računa i o mogućim reakcijama poduzeća "Jadrolinija" s obzirom na položaj kao praktički monopolskog prijevoznika u javnom trajektnom prijevozu na hrvatskom Jadranu.

Geoprometne značajke luke Plomin u odnosu na otvaranje trajektnih linija prema lukama Venecija i Ravena u Italiji su, također, razmjerno nepovoljne, poglavito zbog razmjerno dugog plovnog puta oko istarskog poluotoka. U tom kontekstu je povoljnija veza prema Raveni i Anconi (koja za sada nije aktualna), nego prema luci Venecija. Povrh toga, bolje mogućnosti razvoja ima primarna orijentacija na RO-RO terminal, odnosno promet kamiona, nego korištenje te veze za osobne automobile, te orijentacija poglavito za povezivanje područja Kvarnera s Italijom, a manje za ostale dijelove Hrvatske. Ipak, uz prihvatljivu cjenovnu politiku i osiguranje carinske službe tijekom vožnje mogao bi se privući određeni promet i iz kontinentalne Hrvatske.

Zoran Klarić

GEOGRAPHIC FEATURES OF THE PLOMIN BAY AND ITS SITUATION FROM GEOGRAPHIC AND TRAFFIC-FAVOURING ASPECTS

SUMMARY

The paper deals with geographic and traffic-favouring situation and features of the port of Plomin as a potentially important ferry port in accordance with the initiative exercised by Plomin Holding d.o.o. The introduction points to basic problems where the emphasis has been on the ground-breaking significance of the project and interrelations with other ferry routes and other forms of transport in the surroundings. Then follows the analysis of the geographic and traffic-favouring situation of the port of Plomin in respect of other ports in the North Adriatic basin and land transport connections between Croatia and Italy, with an emphasis on advantages and shortcomings of connections between Croatia and Italy via Plomin. The analysis has included not only the proposed route Plomin - Venice - Ravenna, but also the specific situation of Plomin in relation to either of these ports and also in relation to the currently uninteresting yet possible route to Ancona.

The second part of the analysis deals with geographic features and geographic and traffic-favouring situation of the port of Plomin in relation to other ports within the Kvarner Bay, with the emphasis upon comparative possibilities for establishing a link between the Islands of Cres and Lošinj and the mainland via Plomin and other mainland ports, the port of Brestova first of all. The analysis has also included the current traffic position between the Islands of Cres and Lošinj and the mainland and comparisons with some similar routes. Maritime features of the port of Plomin have been also considered in comparison with other ferry ports, most of them standing in favour of Plomin. In the conclusive part of the paper, the acquired knowledge has been summarized and has resulted in the statement that there are certain possibilities for attracting the heavy vehicle traffic between Croatia nad Italy to the Plomin - Venice and even more to the Plomin - Ravenna route, under the provision that reasonable transport tariffs and fast and efficient customs clearance possibilities have been provided. Possibilities for the port of Plomin to take part in ferry connections between the Islands of Cres and Lošinj and the mainland have been evaluated as somewhat less favourable, although there has been enough space left for certain traffic development there as well.

