

(3551) 31 244 000

MENTOR RADA: Prof. dr. sc. Edna Mrnjavac

SVEUČILIŠTE U RIJECI

ODJEL ZA POMORSTVO

RIJEKA

Magistarski rad obranjen je dana 3. svibnja 1999. godine na
Odjelu za pomorstvo Sveučilišta u Rijeci, pred povjerenstvom
za obranu u sastavu:

OGNJEN DRNJEVIĆ

1. izv. prof. dr. sc. Čedomir Dundović

2. prof. dr. sc. Edna Mrnjavac

3. prof. dr. sc. Ivan Mencer

4. izv. prof. dr. sc. Damir Zec

UTJECAJ PREKOJADRANSKIH TRAJEKTNIH LINIJA
NA DALMATINSKE LUKE

Rad ima 115 listova.

MAGISTARSKI RAD

Ključne riječi: Jadran

trajekt

trajektna luka

trajektni promet

Split, 1999.

SAŽETAK

Izvanrednim razvitkom cestovnog prometa te cestovne infrastrukture, u posljednjih četrdesetak godina, došlo je do vrlo značajnog razvitka trajektnog prometa, pa tako i trajekata. Trajektni promet najviše se je razvio u Europi, zatim Sjevernoj Americi i Japanu. Zbog svog specifičnog oblika, trajektni promet najviše se u Europi razvio na Sjevernom moru, Baltiku i Mediteranu.

Zahvaljujući velikom porastu trajektnog prometa, koji bilježi znatno veće stope rasta, od stopa rasta prijevoza tereta, koji se prevoze morem, izvanredno se je razvijala i svjetska trajektna flota.

Trajektna flota većih trajekata, razvijala se u tri pravca, izgradnjom superkomfortnih razmjerno brzih trajekata za noćnu plovidbu, superbrzih trajekata za isključivo dnevnu plovidbu, te tzv RO-PAX trajekata s osnovnom svrhom prijevoza teretnih vozila te usput putnika i osobnih vozila.

U skladu s razvitkom trajekata i trajektnog prometa, razvijale su se i trajektne luke, koje su se morale prilagoditi suvremenoj tehnologiji prijema i otpreme velikog broja putnika i svih vrsta vozila.

Trajektni promet na Jadranu počeo se je razvijati prije tridesetak godina. Sve do početka agresije na Republiku Hrvatsku trajektni promet, kako lokalni, dužobalni a posebno između Hrvatske i Italije razvijao se je dosta dinamično.

Kako je trajektni promet između Hrvatske i Italije rastao, tako se je u njega počeo uključivati sve veći broj brodara. Trajektne luke u Hrvatskoj prilagodile su pojedine dijelove luka za međunarodni promet.

Zbog specifičnog položaja dalmatinske regije, te slabe prometne a posebno cestovne infrastrukture, najviše se je razvio trajektni promet između dalmatinskih luka i Italije. U tome je prometna okosnica postala trajektna linija Split-Ancona i Split-Pescara.

Početkom agresije na Hrvatsku, sav trajektni promet između Hrvatske i Italije se prekida da bi se krajem 1993 godine počele ponovno uspostavljati prekinute trajektne linije. U promet se uključuju osim domaćeg brodarka "Jadrolinije" ponovno i talijanski brodar "Adriatica di Navigazione", te novi brodar SEM Maritime Company.

Trajektni promet između Italije i dalmatinske regije bilježi visoke stope rasta, gubi isključivo sezonski karakter, a također se počinje prevoziti sve više teretnih vozila.

Dominantna linija postaje linija Split-Ancona na kojoj se ostvaruje preko dvije trećine cjelokupnog prometa.

Zbog navedene činjenice splitska trajektna luka, odnosno njen dio za međunarodni promet rekonstruirati se, te prave programi dugoročnog razvitka zajedno sa cjelokupnim prometnim čvorom koji je lociran u tom dijelu luke.

Iako trajektni promet između Hrvatske i Italije još nije dosegao predratnu razinu, otvaraju se nove trajektne linije, grade se neke nove trajektne luke za navedene linije, a u izradi su projekti za luku Zadar, Šibenik, Ploče i Dubrovnik.

Zbog dinamičnog razvitka dalmatinskih trajektnih luka odnosno njihovih dijelova za međunarodni promet, one sve postaju žarišta razvitka gospodarstva gradova u kojima se nalaze.

Zbog svih navedenih činjenica, odlučio sam se da za temu magistarskog rada – pod naslovom "Utjecaj prekojadranskih trajektnih linija na dalmatinske luke" upravo odaberem navedenu problematiku. U radu sam pokušao prikazati razvitak međunarodnog trajektnog prometa na istočnom Sredozemlju te njegov utjecaj na razvitak promatranog fenomena.

Također sam dao prognozu prometa do 2000 godine, za trajektne linije Hrvatska – Italija koje su se održavale 1996 godine. Nažalost nakon pisanja magistarskog rada, nastupile su gospodarske poteškoće u Republici Hrvatskoj, tako da je došlo do stagnacije prometa na promatranim linijama.

SUMMARY

According to an outstanding road traffic and road infrastructure development in the last forty years very important ferry traffic development and ferry development as well has been achieved.

Thanks to the big growth of the ferry traffic which has recorded significantly bigger rates of growth than the cargo shipment rates of growth, transferred by the sea, the world ferry fleet has been developed greatly.

Ferry fleet of the bigger ferries has been developed in three lines, by construction of supercomfortable fairly fast ferries for night shipping, superfast ferries for day shipping exclusively and so called RO – PAX ferries with the main purpose of transporting of freight vehicles and the personal vehicles and passengers casually.

According to the ferry and ferry traffic development ferry ports have been developed, having to be adopted to the up to date technology of reception and shipment of the great number of passengers and all sorts of vehicles as well.

Ferry traffic on the Adriatic has started to develop before some thirty years ago. Before the aggression on the Republic of Croatia started, ferry traffic local and along the coast traffic, especially between Croatia and Italy had been developed very dynamically.

As ferry traffic between Croatia and Italy was increasing, more numbers of the shipowners were included in. Ferry ports in Croatia have adopted their special parts for the international traffic.

Because of its specific position and poor traffic and road infrastructure especially, ferry traffic between Dalmatian ports and Italy has greatly developed. Ferry boat line Split – Ancona and Split – Pescara has become the main outline in it.

In the beginning of the aggression on the Republic of Croatia all ferry traffic has been interrupted and at the end of 1993 interrupted ferry lines were reestablished again. Besides the domestic shipowner "Jadrolinija" the Italian shipowner "Adriatica di Navigazione" was again included in the traffic.

Losing its season's character exclusively, ferry traffic between Italy and Dalmatian region records high rates of growth, accordingly more freight vehicles have been transported too.

Realizing 2/3 (two of third) of the total traffic Split – Ancona is becoming the dominant line.

Because of the above mentioned fact, Ferry Port Split, respectively its part for the international traffic has been reconstructed, and the long-term programs for development with the traffic knot together located in this part of the port have been doing.

Even though traffic between Croatia and Italy hasn't still achieved its level before the war the new ferry lines are opening, the new ferry ports have been building for the mentioned lines, and the new projects for the Ports of Zadar, Šibenik, Ploče and Dubrovnik have been doing.

Because of the dynamic development of the Dalmatian ferry ports, respectively its parts for the international traffic, all of them has become the focuses of the development of economies of these towns they belong to.

Because of the above mentioned facts, I have decided to analyse these problems in the thesis of my master work titled by "The Influence of Trans-Adriatic Ferry Lines of the Dalmatian Ports". In my work I have tried to expose the development of the international ferry traffic on the Eastern Mediterranean and its influence on development on the observed phenomenon.

I have also given a forecast of the traffic until 2000 for the ferry lines Croatia – Italy holded in 1996. Unfortunately, after having finished the master work economic difficulties in the Republic Croatia has begun, so the stagnation of the observed traffic lines has occurred.

Sadržaj:

1.	UVOD	1
	SAŽETAK	
	SUMMARY	
1.1	Predmet istraživanja	2
1.2	Postavljanje cilja	2
1.3	Ocjena dosadašnjeg istraživanja	3
1.4	Metode istraživanja	3
1.5	Kompozicija rada	4
2.	GOSPODARSTVENI I PROMETNI SUSTAVI REPUBLIKE HRVATSKE I REPUBLIKE ITALIJE - UTJECAJ NA PREKO- JADRANSKI PROMET PUTNIKA I TERETA	5
2.1	Gospodarstveni sustavi Republike Hrvatske i Republike Italije	5
2.1.1	Osnovne osobine gospodarstvenih sustava Republike Hrvatske i Republike Italije	5
2.1.2	Turističko gospodarstvo Republike Hrvatske i Republike Italije	6
2.2	Robna razmjena između Republike Hrvatske i Republike Italije	9
2.3	Prometni sustavi Republike Hrvatske i Republike Italije	10
2.3.1	Prometni sustav Republike Hrvatske	10
2.3.2	Prometni sustav Republike Italije	12
2.4	Promet između Republike Hrvatske i Republike Italije i njegove značajke	15
2.5	Utjecaj pojedinih djelatnosti na promet	16
3.	PREKOJADRANSKI PUTNIČKI I ROBNİ TOKOVI	18
3.1	Čimbenici koji utječu na formiranje robnih tokova	18
3.1.1	Definicija robnog toka	18
3.1.2	Konjukturane oscilacije u linijskom teretnom brodarstvu	18
3.1.3	Utjecaj na poslovanje brodara	20
3.2	Čimbenici koji utječu na formiranje putničkih tokova	20

3.2.1	Definicija putničkih tokova	20
3.2.2	Konjunktne oscilacije u linijskom putničkom brodarstvu	21
3.2.3	Utjecaj na poslovanje brodara	22
3.3	Glavni europski prometni koridori	22
3.4	Europski prometni koridori koji prolaze kroz Hrvatsku i Italiju	23
3.5	Prometni koridori prema Jadranskom moru	24
3.5.1	Glavni hrvatski prometni koridori	24
3.5.2	Talijanski prometni koridori prema Jadranskom moru	25
3.6	Postojeći i budući prometni pravci prema jadranskim lukama	26
3.6.1	Postojeći i budući prometni pravci prema hrvatskim lukama	26
3.6.2	Postojeći i budući prometni pravci prema talijanskim jadranskim lukama	27
3.7	Geoprometni položaj hrvatskih i talijanskih luka na Jadranu s posebnim osvrtom na trajektne luke	27
3.7.1	Geoprometni položaj hrvatskih luka	27
3.7.2	Geoprometni položaj talijanskih luka na Jadranu	28
3.8	Gravitacijska zona hrvatskih trajektnih luka	28
4.	OSOBINE PREKOJADRANSKIH TRAJEKTNIH LINIJA I PERSPEKTIVE RAZVITKA	30
4.1	Dosadašnji razvitak prekojadranskih trajektnih linija	30
4.1.1.	Razvitak prekojadranskih trajektnih linija do godine 1990.	30
4.1.2.	Razvitak prekojadranskih trajektnih linija u razdoblju od 1990. do 1996. godine	33
4.1.3	Ocjena razvitka prekojadranskih trajektnih linija	36
4.2	Sadašnje stanje prekojadranskih trajektnih linija	37
4.2.1	Brodari i njihove usluge na prekojadranskim trajektnim linijama	37
4.2.2	Tarifna politika na trajektnim linijama	40
4.2.3	Ostvareni promet	42
4.2.4	Ostvareni promet na Mediteranu	52
4.3	Perspektiva razvitka prekojadranskih trajektnih linija	59
4.3.1	Brodari i vrsta usluga	59
4.3.2	Procjena budućeg prometa	61
4.4	Mogućnosti razvitka multimodalnog transporta na prekojadranskim trajektnim linijama	70

5.	MODEL OPTIMIZACIJE HRVATSKIH JADRANSKIH LUKA U FUNKCIJI PREKOJADRANSKIH TRAJEKTNIH LINIJA	72
5.1	Optimalni model trajektne luke otvorene za domaći i međunarodni promet	72
5.1.1	Tehnički parametri trajektne luke	72
5.1.2	Tehnološki proces u trajektnoj luci	73
5.1.3	Organizacijski aspekt trajektne luke	74
5.1.4	Gospodarski aspekt trajektne luke	74
5.2	Dosadašnji međunarodni promet trajektnih luka u Hrvatskoj	75
5.3	Tehničko-tehnološke karakteristike hrvatskih trajektnih luka u funkciji međunarodnog prometa	76
5.4	Organizacija trajektnih luka uključenih u međunarodni promet	76
5.5	Projekcija budućeg međunarodnog prometa i perspektive razvitka hrvatskih trajektnih luka uključenih u međunarodni promet	76
5.5.1	Zadarska trajektna luka u funkciji povezivanja otoka i veza s Italijom	77
5.5.2	Šibenska trajektna luka veze s obližnim otocima te dopunska veza s Italijom	80
5.5.3	Splitska trajektna luka glavna trajektna luka Hrvatske	82
5.5.4	Pločanska trajektna luka, projekcija mogućih veza s Italijom	90
5.5.5	Dubrovačka trajektna luka	90
5.6	Luke u Dalmaciji u kontekstu razvitka prekojadranskih trajektnih linija	92
5.6.1	Utjecaj putničkih tokova Hrvatska – Italija na dalmatinske trajektne luke	93
5.6.2	Značaj robnih tokova Hrvatska – Italija za razvitak trajektnih luka	94
5.6.3	Cestovna infrastruktura u području bližeg i šireg okruženja glavnih dalmatinskih trajektnih luka	95
5.6.4	Utjecaj splitske trajektne luke na trajektne veze s Italijom	95
5.6.5	Ekološki aspekti	100
5.7	Trajektne luke u Italiji	101
5.8	Usporedba između hrvatskih i talijanskih trajektnih luka	102
5.9	Mogućnost korištenja nekih mediteranskih iskustava u razvoju promatranih trajektnih luka	102
6.	ZAKLJUČAK	103
	LITERATURA	106
	POPIS TABLICA, GRAFIKONA I SLIKA	113