Uloga i značaj pomorskog sustava Republike Hrvatske

Rogić, Matea

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:933820

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

Uloga i značaj pomorskog sustava u prometnom sustavu Republike Hrvatske

The role and significance of the maritime system in the transport system of the Republic of Croatia

Mentor: prof. dr.sc. Natalija Kavran

Student: Matea Rogić

JMBAG: 0135238741

Zagreb, rujan 2020.

SAŽETAK

U ovom radu pokazana je uloga pomorskog sustava u prometnom sustavu Republike Hrvatske kroz njezine djelatnosti i regulative koje ju prate, te značaj samog pomorskog prometa kroz učinke na morske luke, brodarstvo i turizam.

Ciljevi ovog rada su sljedeći: obraditi regulativu pomorskog prometa, razraditi djelatnosti koje susrećemo u pomorskom prometu, analizirati učinak morskih luka i morskog brodarstva zajedno sa pomorskim turizmom , te proučiti razvojne planove za morske luke Republike Hrvatske.

KLJUČNE RIJEČI: pomorski promet, pomorski putnički promet, razvojni planovi

SUMMARY

This work shows the role of the maritime system in the transport system of the Republic of Croatia through its activities and regulations that accompany it, and the importance of maritime transport itself through its effects on seaports, shipping and tourism. The objectives of this paper are as follows: to process the regulation of maritime transport, to develop the activities we encounter in maritime transport, to analyze the impact of seaports and maritime shipping together with maritime tourism, and to study development plans for seaports in Croatia.

KEY WORDS: maritime transport, maritime passenger transport, development plans

SADRŽAJ:

1. UVOD 1

2.DJELATNOST POMORSKOG PROMETA 2

2.1 Tehničke djelatnosti pomorskog prometa 3

2.2 Tehnološke djelatnosti pomorskog prometa 4

2.3 Organizacijske djelatnosti pomorskog prometa 4

2.4 Ekonomske djelatnosti u pomorskom prometu 5

2.5 Pravne djelatnosti pomorskog prometa 6

3. REGULATIVA POMORSKOG PROMETA 7

3.1 Pomorsko dobro 10

3.2 Koncesije 11

3.3 Lučke kapetanije 12

3.4 Lučke uprave 13

4. UČINCI POMORSKOG PROMETA 15

4.1 Važnost morskih luka u Republici Hrvatskoj 15

4.2 Važnost morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj 19

4.3 Važnost turizma u Republici Hrvatskoj 20

5 RAZVOJNI PLANOVI 21

5.1 Razvojni planovi lučke uprave Rijeka 21

5.1.1 Rijeka Gateway projekt 21

5.1.2 Kontejnerski terminal Brajdica 22

5.1.3. Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište 23

5.2 Razvojni plan lučke uprave Zadar 24

5.2.1 Novi putničko-trajektni terminal u Gaženici 24

5.2.2 Kontejnerski terminal Gaženica- Zadar 25

5.3 Razvojni plan lučke uprave Šibenik 26

5.4 Razvojni planovi lučke uprave Split 27

5.5 Razvojni planovi lučke uprave Ploče 29

5.6 Razvojni planovi lučke uprave Dubrovnik 30

6 ZAKLJUČAK 31

LITERATURA 32

POPIS ILUSTRACIJA 33

POPIS GRAFIKONA 34

1. UVOD

Kako bi spoznali ulogu i značaj pomorskog prometa u prometnom sustavu Republike Hrvatske, prvo su navedene djelatnosti pomorskog prometa. U prvom poglavlju djelatnosti se dijele na pet razina. Pomorski promet je dio kompleksnog prometnog sustava koji povezuje sve grane prometa u jedno kako bi međusobno mogle funkcionirati, tako i tih pet razina moraju biti usklađene da bi korisnik usluge pomorskog prometa bio zadovoljen.

Nadalje, u Republici Hrvatskoj postoje luke od državnog i županijskog značaja koje su uređene međusobno povezanim zakonima, pravilnicima, koncesijama, uredbama, odlukama, naredbama i rješenjima. Površinom i svojim značajem pomorsko dobro je jedno od najvrijednijih teritorija Republike Hrvatske te je zato i opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku.

U poglavlju pod nazivom Učinci pomorskog prometa ukazano je na važnosti pomorskog prometa kako u prometnom sustavu tako i u sustavu Republike Hrvatske. Budući da se pokazalo da Hrvatska ima jednu od razvijenijih obala, uslužne djelatnosti pomorskog prometa mogu biti od veće važnosti za gospodarstvo zemlje.

Pomorski promet bilježi porast u svijetu i sve veću zainteresiranost, tako taj trend nije zaobišao niti Republiku Hrvatsku. Zato je zabilježeno sve više projekata i planova proširenja kako putničkih tako i teretnih luka. U ovom poglavlju bavit ćemo se nekim razvojnim planovima i ciljevima poboljšanja lučkih uprava Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

2.DJELATNOST POMORSKOG PROMETA

Pomorski promet kao jedan od podsustava prometnog sustava podrazumijeva opću povezanost objekata i pojava. Sustav je organizirani i uređeni skup dijelova, a pomorski sustav možemo definirati kao skup gospodarstvenih i negospodarstvenih djelatnosti u vezi sa morem i na moru.
Tako se može reći da je pomorski promet veći pojam od pomorskog prijevoza odnosno transporta, odnosno morskog brodarstva, ali uži pojam od pomorskog gospodarstva i pojma pomorstva.
Pomorski promet podrazumijeva prijevoz robe i putnika brodovima morem, prekrcajne operacije, i procese u luci, te svu komunikaciju i potrebne operacije u pomorskom prijevozu i morskom brodarstvu.

Za ostvarivanje optimalnih učinaka u sustavu pomorskoga prometa potrebna je usklađenost razina u horizontalnom i vertikalnom smislu, i to ponajprije na:

- **tehničkoj razini** – usklađenost vrste i tehničkih obilježja brodova, infrastrukture, suprastrukture, prekrcajnih i prijevoznih sredstava, tehničkih obilježja plovnih putova i kanala, te sredstava sigurnosti plovidbe.
- **tehnološkoj razini** – usklađenost prijevoznog i prekrcajnog procesa u prostornom, vremenskom i ekološkom smislu.
- **organizacijskoj razini** – usklađenost organizacije pravnih subjekata – sudionika u pomorskom prijevozu, te usklađenost dijelova tehnološkog procesa.
- **ekonomskoj razini** – usklađenost vrednovanja usluge, utvrđivanja i oblikovanja tarifa, investicijskog vrednovanja i sl.
- **pravnoj razini** – usklađenost zakona i propisa nacionalnoga i međunarodnog obilježja, primjena međunarodnih konvencija i bilateralnih sporazuma. [1]

[1] Dražen Damić; „Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici″ , pregledni članak ″Naše more″, 2009. , str.103

2.1 Tehničke djelatnosti pomorskog prometa

Tehničke djelatnosti pomorskog prometa se mogu povezati sa elementima lučkog sustava: infrastruktura, suprastruktura i prekrcajna mehanizacija.

Infrastrukturu luka i terminala čine svi objekti na terenu i u akvatoriju luke ili terminala, koji istodobno služe svim poduzećima, organima luke i institucijama koji imaju bilo kakve aktivnosti u tom prostoru. Infrastrukturu čine akvatorij, sidrišta, lučki ili pristanišni bazeni, dokovi, pristani, operativna obala, gatovi, krcalište, rampe, lukobrani, valobrani, brodobrani, distanceri, privezište, plutače, željezničke i cestovne prometnice, mostovi, terminal i dr. Suprastrukturu čine električne i vodovodne instalacije, dojavni i protupožarni uređaji, komunikacijski i telekomunikacijski uređaji i oprema, instalacije gromobrana i uzemljenja. Osnovna podjela prekrcajne mehanizacije temelji se na prekidnom i neprekidnom djelovanju. Sredstva neprekidnog djelovanja jesu: cjevovodi, transporteri, konvejeri i elevatori. Sredstva s povremenim djelovanjem su dizalice, dizala i prekrcajno-prijevozna sredstva. [2]

Glavni procesi su procesi rukovanja teretom vezani uz osnovnu funkciju lučkog sustava. U većini se slučajeva susreću morski, cestovni i željeznički promet. Procesi u takvim lukama su:[3]

- iskrcaj/ukrcaj tereta s broda,
- prijevoz tereta od pristana do skladišta,
- prijevoz tereta od skladišta do pristana
- utovar tereta iz skladišta,
- istovar i smještaj tereta u skladište,
- prijenos tereta unutar skladišta,
- istovar/utovar tereta s cestovnih vozila,
- utovar/istovar tereta s vagona,
- prijevoz tereta od skladišta do primopredajne zone,
- prijevoz tereta od primopredajne zone do skladišta.[4]

[2] https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.TOP/234-2014.pdf str.32
[3] Hess, S.: Stohastički modeli u upravljanju lučkim sustavom, Pomorski fakultet u Rijeci, 2005 godine, str. 52
[4] Ibidim

2.2 Tehnološke djelatnosti pomorskog prometa

Tehnologija pomorskog prometa je jedna od specijalnih tehnologija koju definira skupina postupaka. Ukupni prometno-tehnološki proces se može podijeliti na glavne, sporedne i pomoćne procese. Glavni dio procesa odnosi se na prijevoz, pretovar i skladištenje (tehnološki procesi u pomorskom prijevozu i tehnološki procesi u lukama), sve vezano na transportni objekt. Sporedni procesi koji se također vezuju na transportni objekt primjenjuju se kao dodatne usluge ili pri određenim vrstama tereta, te nisu neposredno vezani za premještanje tereta (odlazak iz luke, plovidba, dolazak u luku, iskrcaj i sl.). Pomoćni se procesi odnose na potrebne mjere koje je potrebno poduzeti na sredstvima rada radi izvršenja transportnog zadatka (spremnost za plovidbu, odlazak broda, navigacija).[5]

2.3 Organizacijske djelatnosti pomorskog prometa

Organizacija rada u luci utječe na kvalitetu i kvantitetu lučke usluge, te na ekonomičnost luke i njezine troškove. Valjanost organizacije luke gleda se u više aspekata kao što su proizvodnost rada, cijena, pročelje same luke kao i gravitacijsko područje te vođenje i poslovna politika luke. Kako bi ovo sve funkcioniralo, glavna značajka koja proizlazi u pomorskom organizacijskom sustavu je specijalizacija same luke, budući da različiti tereti moraju imati različitu proceduru u samoj luci, skladišne prostore, potrebnu mehanizaciju te lučko transportne radnike. Uz potrebnu specijalizaciju, potrebno je paziti i na sezonske oscilacije u priljevu robe te kako bi lučka usluga i dalje držala kvalitetu može se pružiti jedino uz usklađenost svih sudionika u lučkom poslovanju.

S gledišta korisnika lučke usluge, bitno je da lučko poduzeće povjerenu uslugu obavi stručno, u predviđenom roku i uza što nižu cijenu. Za vanjskog komitenta luka i lučkoprekrcajna djelatnost tek su jedna karika u prometnom lancu. Da bi se zadovoljilo korisnika lučkih usluga, što mora biti osnovni poslovni cilj svake luke kao uslužnog poduzeća, i da bi se ublažili negativni utjecaji koji otežavaju lučko poslovanje, potrebno je postaviti odgovarajuća organizacijska načela, a to su: [6]

[5] Varlandy, M.: Tehnologija prometa- novo samostalno znanstveno područje, Suvremeni promet, 1, 1979, str.155
[6] Mitrović, F: Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008. godine, str. 181.

- osigurati koordinirano obavljanje radova prema zahtjevima komitenata i operativnim planovima luke
- osigurati usklađeno djelovanje svih sudionika i svih službi u luci po vremenu i kapacitetima pri obavljanju lučkih usluga,
- u procesu obavljanja lučkih usluga osigurati stalnog i odgovornog organizatora rada nadležnog za određivanje zadataka i davanje uputa za rad ako se na nekom području jedinstvenog procesa promijeni ritam rada,
- potrebno je uspostaviti takvu koordinaciju kojom će se prema novoj dinamici
- promijeniti i ritam rada ostalih područja rada u procesu obavljanja lučkih usluga,
- provesti punu koordinaciju u pripremi radnih mjesta da bi se izbjegla čekanja, a treba
- osigurati i pomoćne i rezervne poslove na kojima će se zaposliti radna snaga za
- vrijeme izmjena u tehnološkom procesu,
- postići trajnu kontrolu i uvid u kakvoću i obujam obavljenih usluga, te uspostaviti
- sustav mjera za otklanjanje odstupanja, i
- osigurati mogućnost stalnog obučavanja zaposlenih na temelju tehničke i tehnološke
- dokumentacije i usluga potrebnih za organizaciju i provođenje neposrednog rada.[7]

2.4 Ekonomske djelatnosti u pomorskom prometu

Kako i u drugim granama u prometnom sustavu, tako i u pomorskom prometu postoji ekonomska razina koja usklađuje utvrđivanje tarifa i cijena prijevozne usluge sa vrednovanjem usluge te investicijkim vredovanjem.

Uspješnost poslovanja pomorskoga poduzeća može se analizirati s različitih motrišta, ali se u ovoj raspravi preferira ekonomsko. Kako bi pomorski brodar imao uvid u strukturu svojih sredstava, ali i u njihovo angažiranje te u konačan rezultat, sastavlja temeljne financijske izvještaje – bilancu stanja, račun dobiti i gubitka te izvještaj o novčanom tijeku, a njihovom analizom i kombinacijom raznovrsnih elemenata tih izvještaja dobiva brojne pokazatelje poslovanja, koji mu služe kao mjerilo njegove ekonomske uspješnosti. Financijske analize važna su aktivnost financijskih menadžera u brodarskim poduzećima jer na njima temelje, ili bi morali temeljiti, odluke povezane s poslovanjem poduzeća, iako te analize i pokazatelji ne daju cjelovitu sliku, već samo financijski segment poslovanja. Ekonomska teorija razlikuje tri vrste pokazatelja poslovanja:[8]

[7] Mitrović, F: Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008. godine str. 181.
[8] Zelenika, R: Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, izvorni članak Naše more, 2008. str.185

- pokazatelji uspješnosti, među koje se ubrajaju pokazatelji ekonomičnosti, profitabilnosti, investiranja i proizvodnosti,
- pokazatelji stabilnosti, u koje se ubrajaju pokazatelji likvidnosti i zaduženosti,
- pokazatelji aktivnosti, koji se mogu promatrati i kao pokazatelji uspješnosti i kao pokazatelji stabilnosti poslovanja.[9]

2.5 Pravne djelatnosti pomorskog prometa

Budući da je pomorski promet dio cjelokupnog prometnog sustava kojim upravlja Republika Hrvatska, tako je i u toj grani prikazano niz zakona, naredbi, pravila i uredbi.
Pomorski je promet izrazito međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodnopravnoj regulaciji.
Pomorsko pravo čini sustav normi koje reguliraju pravne odnose u svezi s pomorskim djelatnostima. Pravni odnosi u svezi s morem proučavaju se u sklopu međunarodnog prava mora, pomorskoga upravnog prava i pomorskog imovinskog prava.[10]
O usklađenosti zakona te propisanim pravilima koje određuje izabrane institucije za tu granu prometa više će se spominjati u nastavku rada.

[9] Zelenika, R: Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, izvorni članak Naše more, 2008. str.185
[10] Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., str. 11.

3. REGULATIVA POMORSKOG PROMETA

Najznačajnije gospodarske djelatnosti u pomorskom sustavu RH jesu brodarstvo i luke. Sa aspekta vrednovanja i korištenja pomorskog dobra posebno je važan naglasak na luke. Regulativu kojom se uređuju djelatnosti lučke uprave i luka županijskog i lokalnog značaja čine međusobno povezani zakoni,koncesije,pravilnici,uredbe,odluke, naredbe i rješenja.

Zakoni kojima se uređuje regulativa su:

- Pomorski zakonik (NN 181/04),
- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06,38/09, 123/2011),
- Zakon o zaštiti i spašavanju (NN 174/04),
- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu(NN 33/06),
- Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (NN 48/04, 51/04),
- Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97) i
- Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o gradnji (NN 100/04), v. čl.82.[11]

Pravilnici kojima se uređuje regulativa su:[12]

- Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda (NN 94/07, 79/08),
- Pravilnik u uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske NN 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12),
- Pravilnik o uvjetima i načinu određivanja područja graničnog prijelaza (NN 150/04),

[11] Natalija, K.: Važeći zakoni u Republici Hrvatskoj dodjela koncesija, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)
[12] Ibidem

- Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (NN 51/05, 127/10),
- Pravilnik o uvjetima za izdavanje odobrenja za polaganje cjevovoda i održavanje podmorskih kabela i cjevovoda u epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske (NN 126/07),
- Pravilnik o vrstama morskih plaža i uvjetima koje moraju zadovoljiti (NN 50/95),
- Pravilnik o oznakama i načinu označavanja na plovnim putovima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (NN 50/07),
- Pravilnik o brodicama i jahtama (NN 27/05, 57/06, 80/07, 3/08, 18/09, 56/10 , 97/12),
- Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra (NN 29/05),
- Pravilnik o Upisniku koncesija na pomorskom dobru (NN 176/04) i
- Pravilnik o kriterijima za produženje roka trajanja koncesije (NN 112/07).

Uredbe koje uređuju regulativu:[13]

- Uredba o utvrđivanju granica pomorskog dobra (NN 08/04, 82/05),
- Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (NN 110/04, 82/2007),
- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN 110/04),
- Uredba o određivanju luka otvorenih za međunarodni promet (NN 8/06),
- Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra (NN 8/04, 82/05) i
- Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (NN 23/04, 101/04, 39/06, 63/08, 125/10, 102/11, 83/12).

Odluke koje uređuju regulativu:[14]

- Odluka o davanju suglasnosti na Odluku o izmjenama i dopunama
- Odluke o osnivanju Lučke Uprave za luke županijskog i lokalnog značaja (NN 44/08),
- Odlukom o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet (NN 31/96) i
  - Odluka o davanju suglasnosti na Odluku o izmjeni Odluke o osnivanju Lučke uprave Senj (NN 133/07).

[13] Ibidem
[14] Ibidem

Naredbe koje uređuju regulativu:[15]

- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije (NN 32/11),
- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije (NN03/15 i 38/15),
- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko-senjske (NN 5/97, 36/03 i 55/03),
- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije (NN 29/13, 49/13 i 135/14),
- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko-kninske županije (84/15),
- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Splitsko-dalmatinske županije (NN 90/14) i
- Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Dubrovačko-neretvanske županije (32/11 i 117/12).

Rješenje koje uređuje regulativu:[16]

- Rješenje o određivanju područja stalnoga međunarodnoga pomorskoga graničnog prijelaza II. kategorije Rovinj (NN 43/06).

[15] Ibidem
[16] Ibidem

3.1 Pomorsko dobro

Pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku. Obuhvaća morsku obalu u širini od najmanje 6 metara, unutrašnje morske i teritorijalno more. Na pomorskome dobru ne može se stjecati vlasništvo niti druga stvarna prava. Zbog svog značaja i površine pomorsko dobro predstavlja jedan od najvrjednijih dijelova teritorija Republike Hrvatske. [17]

Pravna regulativa je osnovni temelj za upravljanje pomorskim dobrom. Tako su u području pomorstva doneseni Pomorski zakonik (PZ) 1994. godine i Zakon o morskim lukama (ZML) 1995. godine. Oba zakona su doživjela svoje nasljednike, tako je:

- 2003. godine donesen Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama i
- 2004. godine Pomorski zakonik (izmjene i dopune). [18]

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama propisuje da pomorsko dobro čine unutrašnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i morsko podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen javnoj pomorskoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim djelom kopna spojeno na površini ili ispod nje. U tom smislu pomorskim dobrom smatraju se: morska obala, luke, lukobrani, nasipi, sprudovi, grebeni, ušća rijeka koja se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem te u moru i pomorskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva. [19]

Pomorsko dobro kao pravni institut i suviše je složen da bi se njime moglo učinkovito upravljati putem partikularnih sektorskih politika pojedinih ministarstava. Upravljanje pomorskim dobrom kao i njegova primjerena zaštita i održavanje može se osigurati jedino cjelovitom primjenom odredbi o pomorskom dobru i lukama, te primjenom posebnih propisa iz područja prostornog planiranja, urbanizma, graditeljstva, zaštite okoliša, rudarstva, morskog ribarstva, zaštite prirode i spomenika kulture te učinkovitim inspekcijskim i upravnim nadzorom. Zato jedino integralno upravljanje pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima predstavlja temelj za ostvarenje održivog razvoja mora i morske obale. [20]

[17] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09)
[18] ibidem
[19] ibidem
[20] Više o tome u Strategija razvitka Hrvatske – Pomorstvo, Hrvatska u 21. stoljeću, Zagreb, 2003., str. 14 - 24.

Integralno upravljanje pomorskim dobrom u sklopu integralnog upravljanja obalnim i morskim područjima jača među sektorske aktivnosti te vodi računa o vrijednostima, tradiciji, potrebama i prioritetima prilikom određivanja ciljeva razvoja i upravljanja obalnim područjima. U pristupu integralnom upravljanju pomorskim dobrom u sklopu upravljanja obalnim i morskim područjima potrebno je posebno naglasiti nekoliko načela:[21]

- Obalno područje jedinstven je sustav resursa, koji zahtijeva posebne upravljačke i planerske pristupe.
- Osnovni cilj upravljanja obalnim resursima je očuvanje resursa u cilju dugoročnog korištenja.
- Sve razine vlasti u okviru države moraju sudjelovati u upravljanju i planiranju obalnih područja.
- Jedinice lokalne samouprave općine, gradovi i županije trebaju sudjelovati u upravljanju i zaštiti pomorskog dobra s utvrđenim pravima i obvezama.
- Lokalnim javnim lučicama i športskim lukama trebaju upravljati neposredno jedinice lokalne samouprave, što je uobičajena praksa u svijetu.[22]

3.2 Koncesije

Koncesija je pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta. Prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji.[23]

Pravne osobe koje na temelju posebnog zakona obavljaju djelatnost koja se odnosi na sigurnost plovidbe na moru, mogu ovu djelatnost obavljati na lučkom području bez koncesije o čemu odluku donosi Upravno vijeće lučke uprave.

[21] Kundih, B.: Pomorsko dobro pripada svim ljudima, Kraljica mora, Udruga pomorskih kapetana i časnika Sjevernog Jadrana, Rijeka, br. 1. godina 1., Rijeka, 2004., str. 22.

[22] ibidem

[23] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, op.cit., čl. 16., st. 1.

Ugovoreni iznos naknade za koncesiju uplaćuje se:

- jedna trećina u korist državnog proračuna,
- druga trećina u korist proračuna županije i
- treća trećina u korist proračuna grada ili općine[24]

Naknada od koncesijskog odobrenja prihod je proračuna gradova/općina. Način uplaćivanja naknade za koncesiju propisuje ministar pomorstva uz suglasnost ministra financija. Vrste koncesija su:

- koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti ili ostalih gospodarskih djelatnosti, koja ne zahtijevaju isključivo korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području - daje lučka uprava na zahtjev tražitelja koncesije na rok do 10 godina.
- koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti ili ostalih gospodarskih djelatnosti, koja zahtijeva korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području daje lučka uprava na temelju javnog prikupljanja ponuda na rok do 99 godina (za lučke djelatnosti na rok od 30 do 50 godina potrebna je prethodna suglasnost Vlade Republike Hrvatske, a na rok preko 50 godina suglasnost Hrvatskoga sabora). [25]

3.3 Lučke kapetanije

Lučke kapetanije nemaju svojstvo pravne osobe, te su područne jedinice Ministarstva. Na čelu lučke kapetanije je lučki kapetan te njihovi poslovi su sljedeći:

- nadzora plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH,
- poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru,
- inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe,
- inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom,
- poslove upisa i brisanja brodova, te vođenja upisnika brodova,
- poslove utvrđivanja sposobnosti za plovidbu,

[24] Natalija, K.: Važeći zakoni u Republici Hrvatskoj dodjela koncesija, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)
[25] Ibidem

- baždarenje brodica,
- poslove upisa i brisanja brodica te vođenja očevidnika brodica,
- poslove izdavanja pomorskih knjižica,
- poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu i
- izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima. [26]

3.4 Lučke uprave

Osnivač lučkih uprava je Republika Hrvatska (Vlada Republike Hrvatske). Razlikujemo lučke uprave podijeljene prema zakonima na luke za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (NN 158/03, NN141/06) i luke županijskog i lokalnog značaja (NN 158/03, NN 141/06). Prema zakonu luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (NN 158/03, NN 141/06) lučko područje: [27]

- utvrđuje Vlada Republike Hrvatske u skladu s prostornim planom,
- luke se mogu nalaziti na području više općina, gradova i županija i
- ako to zahtijevaju razvojni, gospodarski, administrativni ili drugi razlozi lučka uprava je dužna predložiti promjenu akata o lučkom području.

[26] Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97)
[27] Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvasku (NN 158/03, NN 141/06)

Djelatnosti lučke uprave su:[28]

- briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje,
- gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave,
- stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje) osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe,
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata,
- usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području i
- donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone
- drugi poslovi utvrđeni zakonom.

[28] Ibidem

4. UČINCI POMORSKOG PROMETA

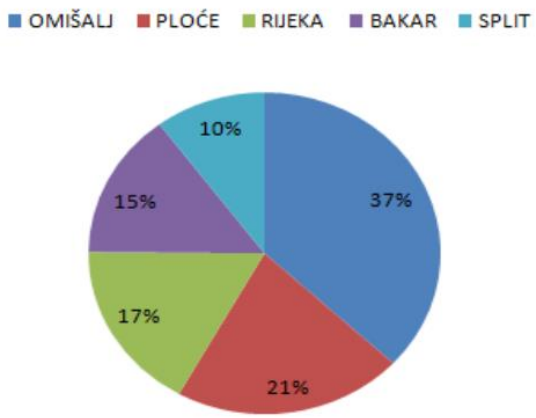
Prometni sektor jedan je od najjačih čimbenika ekonomskog i regionalno uravnoteženog razvoja koji ima značajan učinak na nacionalnu povezanost te omogućuje dostupnost svjetskom tržištu. Pomorski promet kao dio nacionalnog prometnog sustava dobiva još više na značaju, ako se uzme u obzir kako je jedan od glavnih značajki suvremene tržišne globalizacije, čiji je temelj jeftin i masovni prijevoz sirovina i roba diljem svijeta.

Učinak pomorskog prometa i njegov odnos s gospodarstvom najbolje se može razumijeti na temelju pojma pomorsko gospodarstvo. Naime, sam pojam označava sve one gospodarske djelatnosti koje iskorištavaju blagodati mora te ga koriste kao prirodni resurs. S obzirom na ovu definiciju može se zaključiti da se pomorsko gospodarstvo razlikuje od kopnenog gospodarstva upravo zbog prirodnog resursa kojeg koriste kako bi proizveli neko dobro.[29]

4.1 Važnost morskih luka u Republici Hrvatskoj

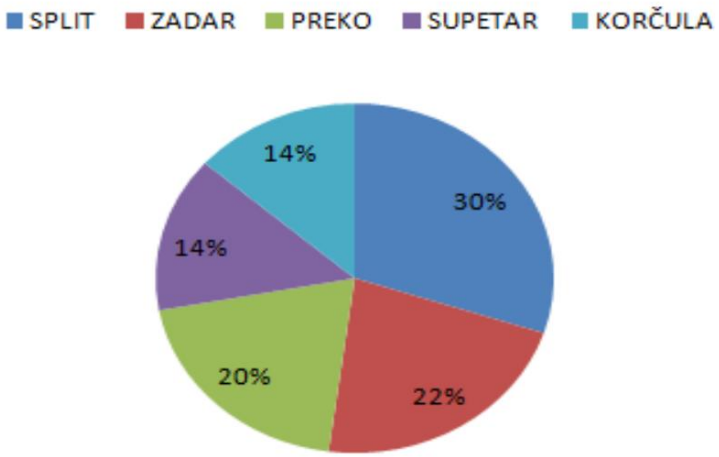
Uslužna djelatnost pomorskog prometa koja ima veliki doprinos na gospodarstvo neke zemlje temelji se na kvalitetnom upravljanju morskim lukama. Doprinos morskih luka u razvoju gospodarstva neke zemlje najbolje je vidljiv na činjenici da luke, s obzirom na svoje karakteristike, omogućuju lakši pristup svjetskom tržištu što u konačnici dovodi do razvitka trgovine s velikim brojem zemalja.
S obzirom na povoljan geografski i prometni položaj hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliki potencijal u pomorskom prometu. Iako postoji oko 350 luka i lučica na obali potrebno je istaknuti da samo njih 6 može prihvatiti velike oceanske brodove, a to su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Iako su sve kategorizirane kao glavne luke, ipak nemaju isti značaj za gospodarski razvoj Republike Hrvatske. S obzirom na ostvareni promet tereta najveću važnost imaju luke Omišalj, Rijeka i Ploče. S druge strane najznačajnije luke na temelju ostvarenog prometa putnika su luke Split i Zadar. [30]

[29] Zelenika, R., Prometni sustavi, 2001., Rijeka,
[30] Korman.J , Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske, Koprivnica, rujan 2019.



Grafikon.1 Promet tereta u morskim lukama u prvom tromjesečju 2019. godine

Izvor: Korman.J, izradio prema podacima Državnog zavoda za statistiku



Grafikon.2, Promet putnika u morskim lukama.u prvom tromjesečju 2019. godine

Izvor: Korman.J, izradio prema podacima Državnog zavoda za statistiku

Putnički promet Republike Hrvatske u zadnjem desetljeću bilježi pozitivan rast, te u ukupnoj strukturi putničkog prometa 90% odnosi se na unutrašnji promet. Najvažnija središta za lokalni i međunarodni promet putnika su luka Zadar i Split, budući da najveći postotak putničkog prometa proizlazi upravo iz tih luka.

Putnički promet zadarske luke u najvećoj mjeri se odnosi na trajektno povezivanje Zadra sa susjednim otocima, zauzimajući drugo mjesto u putničkom prometu luka RH. Povezivanje Zadra sa Zagrebom suvremenom autocestom stvara potrebne pretpostavke za značajan zamah u putničkom prometu, dok će teretna luka opsluživati samo neposredno gravitacijsko zaleđe. Teretni promet u luci Split najvećim je dijelom vezan uz industrijske luke u bliže okruženju, a javni prekrcaj je zanemariv zbog čega je luku potrebno osuvremenjivati i unapređivati u svim oblicima putničkog prometa.[31]

	UKRCANI	ISKRCANI	TRANZIT	UKUPNO
SPLIT	2.256.362	2.128.828	233.489	4.618.679
ZADAR	1.183.017	1.050.620	137.036	2.370.673
DUBROVNIK	528.692	1.116.961	679.271	2.324.924
KORČULA	990.015	988.689	22.017	2.000.721
SUPETAR	958.138	990.467	0	1.948.605
PREKO	884.629	993.225	0	1.877.854
CRES	857.590	873.354	15	1.730.959
KRK	621.159	668.779	165	1.290.103
RAB	543.925	557.388	1.403	1.102.716
ŠIBENIK	494.473	509.045	26.589	1.030.107

Slika 1. Promet putnika u morskim lukama u 2018. godini

Izvor: Korman.J, izradio prema podacima Državnog zavoda za statistiku

[31] Radić Z., More-hrvatsko blago, Zagreb, 2008., str. 967.

Osim prometa tereta i putnika, važnost morskih luka očituje se i u lukama za nautički turizam.

Luke nautičkog turizma i nautički turizam općenito dio su pomorskog sustava i njegova gospodarstva te postaju jednom od grana tercijarnog sektora koja se najbrže razvija. Postojeća razina lučke usluge u nautičkom turizmu nije samo pružanje veza i osnovnih usluga za nautičare. Danas, vez u marini uključuje i druge usluge, kao što su: trgovina sa suvenirima, novinama i ostalim publikacijama, mjenjačnica, besplatni bežični Internet i sl. Davanje važnosti ovim definiranim prioritetima je neophodno ne samo sa aspekta razvoja nautičkog turizma već i sa aspekta razvoja pomorskog sustava u cjelini. Na slici je prikazana brojčana struktura luka nautičkog turizma prema županijama. U usporedbi sa stanjem od 2007. godine zamjetan je porast broja luka u Primorsko-goranskoj županiji (9 više), Zadarskoj županiji (20 više), Šibensko-kninskoj županiji (6 više), Splitsko-dalmatinskoj županiji (11 više) i Dubrovačko-neretvanskoj županiji (2 više). [32]

ŽUPANIJE	Luke nautičkog turizma	Lokacije na kopnu	Sidrišta	Ukupno
Istarska	14	0	0	**14**
Primorsko- goranska	27	6	6	**39**
Ličko- senjska	0	0	0	**0**
Zadarska	36	4	22	**62**
Šibensko-kninska	17	1	3	**21**
Splitsko-dalmatinska	20	1	6	**27**
Dubrovačko- neretvanska	7	1	1	**9**
SVEUKUPNO	**121**	**13**	**38**	**172**

Slika 2. Broj luka nautičkog turizma i sidrišta u 2015. godini

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Državni zavod za statistiku, 2016.

[32] Perko, N: Valorizacija utjecaja prometa nautičkih plovila na kapacitet morskih luka, doktorski rad, Zagreb 2017, str.27

4.2 Važnost morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj

Morsko brodarstvo predstavlja uslužnu djelatnost pomorskog gospodarstva koja se bavi prijevozom tereta i putnika morem. Također to je specifična djelatnost koja je svojim karakteristikama povezana sa brojnim sektorima te tako potiče njihov razvitak. S obzirom na povoljan geografski položaj Hrvatske može se reći da morsko brodarstvo ima izuzetnu važnost u prometnom povezivanju kako unutar nacionalnih granica tako i šire. Dobra povezanost jedan je od glavnih uvjeta za razvoj ostalih djelatnosti pomorskog gospodarstva kao što su brodogradnja, ribarstvo i turizam. Veliki značaj morskog brodarstva na gospodarstvo Republike Hrvatske vidljiv je i u činjenici da dobra povezanost sa svijetom omogućuje proširenje nacionalne proizvodnje i trgovine koja ima direktan utjecaj na BDP. [33]

Izuzetno je važno spomenuti značaj pomorskog prometa s obzirom na to da osigurava redovitu povezanost otoka s kopnom. Još više na važnosti dobiva u zimskim mjesecima kada je zbog vremenskih neprilika otežano prometovanje, što u konačnici dovodi do smanjenja broja linija od kopna prema otocima i obrnuto. Samim time pomorski promet osigurava prijevoz tereta ili putnika na mjesta koja su najugroženija u zimskim mjesecima.[34]

Na primjeru udruge hrvatskih brodara Mare nostrum koja okuplja vodeće brodare u RH angažiranih u međunarodnoj plovidbi vidljiva je struktura morskog brodarstva u Hrvatskoj koja je rezultat naše tradicije, ali i mogućnosti brodara da nabave nove brodove koji su u skladu s potrebama na tržištu morskog brodarstva. Prema strukturi flote vidljivo je da imaju najviše trajekata, njih 41, zatim slijede 32 broda za prijevoz rasutog tereta i 21 tegljač. Razumljivo je da se u hrvatskoj floti nalazi najviše trajekata jer Republika Hrvatska ima razvijenu morsku obalu s velikim brojem otoka, pa nam brodovi za kombinirani teret odgovaraju. Također imaju važnu ulogu u putničkom prijevozu, što je bitno kod turistički vrlo aktivne države.

[33] Ban, I. , " Pomorski promet kao čimbenik razvitka Hrvatske", izvorni članak Naše more, 1998.str. 48
[34] file:///C:/Users/JosipPC/Downloads/delibasic_viducic_zbornik_2003_2%20(1).pdf

4.3 Važnost turizma u Republici Hrvatskoj

Hrvatsko putničko brodarstvo je u uskoj povezanosti s turizmom i to u svim svojim oblicima kao: linijsko putničko brodarstvo, brodovi za kružna putovanja, izletničko brodarstvo i nautički turizam (pomorsko-turistička plovidba). Turizam, putničko brodarstvo i luke glavni su čimbenici bitnog povećanja standarda otočkog stanovništva.
Razvitak prometne infrastrukture drži se uvjetom pružanja konzistentne kvalitete ponude u hrvatskom turizmu i u Strategiji razvitka turizma.U strategiji se naglašava nužnost bolje povezanosti kopna i otoka, osiguranja brzog i sigurnog prijevoza putnika na otoke, te bolje usklađenosti sa zračnim prijevozom. Zbog prirodnih svojstava naše obale predlaže se efikasnije povezivanje kopna s otocima, i otoka međusobno, radi lakšeg pristupa otočkim destinacijama, te povećanja atraktivnosti.[35]

Hrvatska je sredozemna zemlja s razvedenom obalom i otocima po čemu je prepoznata u svijetu. Otočni arhipelag s više od tisuću otoka prepoznatljiv je tržišni znak hrvatskog turizma i komparativna prednost njezinog razvoja. Upravo radi takvih prirodnih potencijala posebno vrijedan i uspješan segment hrvatskog turizma je upravo nautički turizam. [36]

Nautički turizam pridonosi općem razvoju gospodarstva zemlje i to na dva načina:[37]

- razvojem nautičkog turizma iznad stope općeg gospodarskog rasta relativno se utječe na korekciju stope općeg gospodarskog rasta zemlje. U tom slučaju nautički turizam povlači gospodarski razvoj, odnosno potiče njegov brži rast.
- razvoj nautičkog turizma utječe na brži razvoj postojećih djelatnosti zemlje ili nekoga kraja i potiče razvoj novih djelatnosti koje su s njim horizontalno (izletnički turizam, podvodni foto-safari, servisne službe i sl.) ili vertikalno (mala privreda, brodogradnja i sl.) povezane. Tako se zapošljava veliki broj stanovnika što rade u različitim djelatnostima kojima je posredna ili neposredna svrha zadovoljenje nautičara. Vrlo često broj tako zaposlenih višestruko je veći od broja zaposlenih u neposrednoj turističko – nautičkoj privredi. Posebno je za otočnu privredu takav oblik razvoja osnova opstanka života na otocima.

[35] Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. godine, Ministarstvo turizma, 2003.str. 26
[36] Perko, N: Valorizacija utjecaja prometa nautičkih plovila na kapacitet morskih luka, doktorski rad, Zagreb 2017, str.8
[37] Luković, T.: Yachting on the European part of the Mediteranean, Croatian Paneuropean Union, Branch in Split, Redak doo Split, 2002., str. 46-47.

5 RAZVOJNI PLANOVI

Za ispravno planiranje razvoja luke potrebne su brojne informacije o svim činiteljima koji direktno ili indirektno utječu na rezultate plana. Sadržaj informacija treba obuhvaćati prikaz o ekonomskom razvoju zaleđa ili zemlje kao cjeline, uključujući ekonomske i fizičke prednosti i nedostatke raznih prometnih pravaca, ostvarenost i mogućnosti uvoza i izvoza, učestalost plovidbe (brodova), vrstu i tip transportnih sredstava, veličinu brodova, vrstu roba, iskoristivost lučkih objekata i uređaja, metode rukovanja teretom, komparativnu analizu rada i uvjete susjednih luka.[38]

U srpnju 2014. godine Vlada RH je donijela strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine. Razmatrajući statističke podatke o prometu u lukama od međunarodnog značaja u RH iz 2012. godine, uvažavajući gospodarsku situaciju u državi i okruženju, ali uz činjenicu izvršenih ulaganja u modernizaciju lučkog sektora, od strane Vlade postavljeni su ciljevi čijim bi ispunjenjem lučki sektor mogao i konkurirati na tržištu Europske unije. Ispunjenjem ciljeva očekuje se povećanje prometa tereta i putnika, a što će posredno utjecati na povećanje prihoda odnosno udjela lučkog sektora u bruto domaćem proizvodu Republike Hrvatske

5.1 Razvojni planovi lučke uprave Rijeka

5.1.1 Rijeka Gateway projekt

Rijeka Gateway projekt ili Projekt obnove riječkog prometnog pravca, sloţeni je razvojni program koji ima za cilj usklađivanje lučko-operativnih zahtjeva s urbanim dijelom gradskog područja te prometno povezivanje lučkog područja s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima.[39]

[38] Kirinčić, J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb 1991.
[39] http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt

Rijeka Gateway Projekt obuhvaća 3 komponente, a to su:

1. restrukturiranje i modernizacija luke putem obnove infrastrukture u zapadnom dijelu luke i izgradnjom kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu i nabave suvremenih uređaja za manipulaciju teških tereta, ugradnjom sustava za upravljanje plovidbom i sustava za razmjenu elektroničkih podataka;
2. ponovni razvoj graničnog područja između luke i grada, što uključuje obnovu lučkog područja i izgradnju putničkog terminala i
3. poboljšanje međunarodnog cestovnog pravca i to izgradnjom južne trake riječke zaobilaznice i spojnih cesta, kao i autoceste Zagreb-Macelj, sanacijom Krčkog mosta i uklanjanjem crnih točaka uvođenjem sustava upravljanja kolnicima i mostovima, te manje opreme i upravljačkog softwarea.[40]

5.1.2 Kontejnerski terminal Brajdica

Kontejnerski terminal Brajdica, nalazi se na sušačkoj strani ušća Rječine. Tijekom 25 godina, otkad je prva faza izgradnje puštena u rad, kontinuirano povećava količinu prekrcanih kontejnera. Najveći promet ostvaren je 2008. godine kada je prekrcano preko 170 tisuća TEU. Kapacitet se postojećeg dijela kontejnerskog terminala procjenjuje na 250 tisuća TEU godišnje, prvenstveno zbog ograničenog prostora za skladištenje kontejnera. Novoizgrađeni vez s dubinom mora od 14,5 m omogućit će siguran privez većih kontejnerskih brodova matica. S ciljem povećanja operativnih mogućnosti, II faza izgradnje terminala uključuje produženje obale, novi ulazno-izlazni punkt, željezničku stanicu za kontejnere te, naposljetku, servisne djelatnosti. [41]

[40] http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt
[41] http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/kontejnerski_terminal_brajdica



Slika 3. Kontejnerski terminal Brajdica

Izvor: https://dnahtigal.wordpress.com/2011/04/20/gateway-project-container-terminal-rijeka-croatia/

5.1.3. Kontejnerski terminal Zagrebačko pristanište

Porast kontejnerskog prometa kroz luku Rijeka nameće potrebu daljnjeg povećanja prekrcajnih kapaciteta. Kao logičan slijed razvoja nameće se izgradnja novog kontejnerskog terminala na zapadnom dijelu lučkog područja koji je prikazan na slici 3. Kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu, koji će u konačnici zauzimati površinu od približno 22 ha, zamišljen je kao pristanište dužine 680 m s prosječnom širinom terminala od 300 m. Planirana dubina mora uz pristanište je minimalno 20 m. Terminal bi se gradio u dvije faze. Prva faza uključuje izgradnju pristaništa u dužini od 400 m. Druga faza predviđa produženje Terminala do ukupne dužine pristaništa od 680 m čime bi se ostvario kapacitet od 500 000 TEU godišnje.[42]

[42] https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/gradski-projekti/aktualni-projekti-2/luka-rijeka/



Slika 4. Kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu

Izvor: https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/gradski-projekti/aktualni-projekti-2/luka-rijeka/

5.2 Razvojni plan lučke uprave Zadar

5.2.1 Novi putničko-trajektni terminal u Gaženici

Novi putničko-trajektni terminal u Gaţenici po svim prethodno obavljenim studijama i ispitivanjima ocijenjen je višestruko korisnim. U prvom redu, donosi neograničenu mogućnost razvoja Zadra i šireg zadarskog područja u smislu povećanja prometa i otvaranja novih radnih mjesta te izvrsnu povezanost terminala s autocestom, željeznicom i zračnom lukom. Nadalje, omogućuje se reorganizacija stare luke u kojoj će se otvoriti više mjesta za brzobrodske linije u lokalnom i međunarodnom prometu, manje brodove na kruţnim putovanjima, luksuzne jahte, ribarice i turističke brodove.
Na kraju, ovaj projekt omogućuje rasterećenje spomeničke baštine Poluotoka od štetnih utjecaja prometa. Izgradnjom nove putničke luke Gaženica, stekli su se uvjeti za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i sada je moguće pristajanje:

- 7 trajekata na lokalnim linijama duţine od 50 - 150 m;
- 2 broda u međunarodnoj plovidbi duţine od 150 - 200 m i
- 3 broda na kružnim putovanjima duţine od 200 - 350 m kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima.[43]

[43] http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php



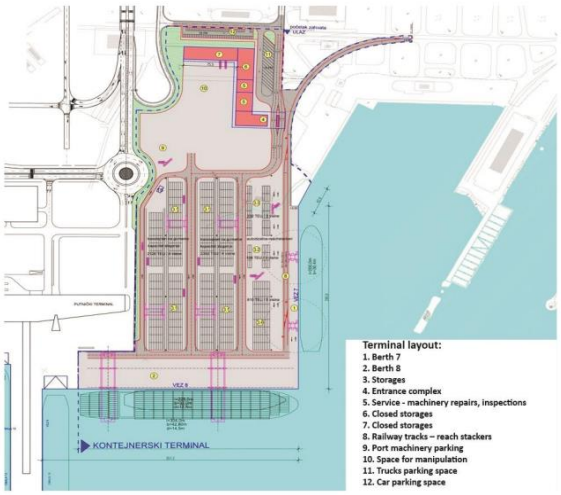
Slika 5. Putničko-trajektni terminal u Gaženici

Izvor: http://www.znet.hr/2014/03/raspisan-natjecaj-za-privremeni-putnicki-terminal-u-gazenici/

5.2.2 Kontejnerski terminal Gaženica- Zadar

Na slici 6. je prikazan kontejnerski terminal Gaženica – Zadar na području koje se nalazi između stare teretne luke i Nove putničke luke u Gaženici te bi se izgradnjom novih površina i obalne konstrukcije spojilo područje Nove luke i stare teretne luke.Za teretnu luku u Gaženici izrađen je Master plan te se taj dio luke planira razvijati u pravcu kontejnerskog i RO-RO prometa, za što će biti određene velike manipulativne i odlagališne površine.[44]

[44] http://www.port-authority-zadar.hr/buduci.php



Slika 6. Kontejnerski terminal Gaženica- Zadar

Izvor: https://www.hgk.hr/documents/gazenica-intermodalno-cvoristebros1-157c7e007f2636.pdf

5.3 Razvojni plan lučke uprave Šibenik

Lučka uprava Šibenik provodi projekt rekonstrukcije i dogradnje gata Vrulje u luci Šibenik. Prva faza je dovršena u rujnu 2014. godine, a gat je otvoren 2015. Površina gata povećana je na ukupno 26 tisuća m^2 , a obuhvaća četiri veza u ukupnoj duljini od 510 me od čega su dva veza ukupne duljine 325 m s dubinom mora od 10 m. Gatovi su namijenjeni prihvatu brodova na kružnim putovanjima i brodova u međunarodnom i lokalnom putničkom i Ro-Ro putničkom pomorskom prometu.[45]



Slika 7. Gat Vrulje

Izvor: https://m.sibenik.in/sibenik/na-gatu-vrulje-bit-ce-sagra-en-moderni-terminal-kroz-koji-ce-u-pet-godina-proci-300-tisuca-putnika/56787.html#

[45] https://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/index_vrulje.asp

Sljedeća faza projekta uključuje izgradnju pomorsko putničkog terminala za usluge domaćeg, međunarodnog i kruzerskog putničkog prometa i prometa vozila. Prema postojećem projektu planirano je da pomorsko putnički terminal uključuje glavnu zgradu i parkiralište u neposrednoj blizini zgrade terminala. [46]



Slika 8: Budući pomorsko putničko terminal na gatu Vrulje

Izvor: https://www.sibenik.in/sibenik/foto-na-gatu-vrulje-radovi-u-punom-jeku-koncesija-za-upravljanje-vec-pocetkom-2014-godine/14526.html#

5.4 Razvojni planovi lučke uprave Split

Lučka uprava Split (LUS) provodi četiri kratkoročna i tri dugoročna projekta. U kratkoročne projekte spada proširenje i obnova putničkih vezova na vanjskoj strani lukobrana Gradske luke Split, izgradnja novog putničkog terminala, gradnja infrastrukture na Stinicama i proširenje Gata sv. Petar. Dugoročni projekti obuhvaćaju skladištenje ukapljenog naftnog plina u spremnike, integriranje lučkog sustava u tzv. pametnu luku i sustav upravljanja zaštitom okoliša EcoPort.

[46] https://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/index_vrulje.asp

Samo proširenje i obnova putničkih vezova na vanjskoj strani lukobrana u direktnoj je funkciji povećanja propusne moći Gradske luke Split, kako za kopneni tako i pomorski promet. Izgradnja vezova na vanjskoj strani lukobrana u gradskoj luci Split započela je u mjesecu lipnju 2014.godine, a radovi su bili podijeljeni u dvije faze. Prva faza je završena u srpnju 2016. godine, a druga faza u ožujku 2017. godine. Izgrađena su dva veza za prihvat brodova u domaćem i međunarodnom prometu putnika i vozila kao i prihvat brodova na kružnim putovanjima, čime se dobila veća operativna lučka površina što omogućava bolji protok putnika i vozila, bolju sigurnost prometa u luci te pružanje kvalitetnijih lučkih usluga.[47]



Slika 9. Novi vezovi za brodove na kružnim putovanjima u Gradskoj luci u Splitu

Izvor: http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/

Zgrada novoga putničkoga terminala bit će smještena južno od postojećeg terminala i bit će neposredno namijenjena prijevozu lokalnih putnika i turista s lokacije dvaju vezova koji će biti izgrađeni na vanjskoj strani lukobrana Bazena Gradske luke te vezova u blizini unutar samoga Bazena. Zgrada novog putničkog terminala omogućit će Luci Split zbrinuti dodatni broj putnika. Tako će se predloženom investicijom znatno olakšati prihvat većeg broja putnika s obližnjih otoka, jadransko-jonske makroregije i okolice Grada koji prolaze kroz Split.

Lučka Uprava Split (LUS) planira investirati u gradnju nove infrastrukture na Stinicama, koje su u sastavu Vranjičko-solinskog bazena. Zbog sve većih gužvi u bazenu Gradske luke, osobito na vrhuncu turističke sezone, LUS planira ulagati u gradnju novog manipulacijskog prostora koji bi poslužio kao dodatno pristanište za brodove. Proširenjem zone Stinica unutar Vranjičko-solinskog bazena LUS bi mogla rasteretiti bazen Gradske luke od prometne guţve preusmjeravajući npr. trajekte i brodove za kružna putovanja na vezove smještene na Stinicama.[48]

[47] http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/
[48] Ibidem

Nadalje, Gat sv. Petra jedan je od najvažnijih u Bazenu Gradske luke i nalazi se neposredno uz Obalu kneza Domagoja. Na njemu posluje nekoliko prijevoznika koji povezuju Split s Visom, Starim Gradom na Hvaru, Hvarom, Korčulom i Bračem. Budući da se Gat sv. Petra nalazi unutar Bazena Gradske luke te da se na njemu odvija velik dio prometa, osobito u glavnoj sezoni, neophodna je njegova rekonstrukcija uz proširenje kapaciteta za prihvat brodova koji se ţele vezati unutar luke, a time bi se smanjile gužve u luci. Predviđenim proširenjem očekuje se novi manipulacijski prostor za vezivanje, kao i dvije nove rampe za pristajanje trajekata.[49]

5.5 Razvojni planovi lučke uprave Ploče

Realizacijom dugoročnog plana razvoja u Luci Ploče moraju se stvoriti uvjeti za pruţanje kvalitetne usluge za najavljene povećane potrebe svih potencijalnih korisnika. To su prepoznale i Vlada Republike Hrvatske kao i Svjetska banka i Europska banka za obnovu i razvoj, te su razvojne projekte luke uvrstile u svoje prioritete. Opći cilj projekta je unaprijediti kapacitet, efikasnost i kvaliteta usluga uzduž grane Vc koridora V kako bi se udovoljilo prognoziranoj visokoj prometnoj potražnji, s posebnim naglaskom na luku Ploče kao i na podršku regionalnom razvoju. Luka Ploče d.d. glavni je operater u prekrcaju tereta na lučkom području, a rasuti tereti predstavljaju okosnicu lučkog prometa. Vlada Republike Hrvatske osigurala je potporu za izgradnju novog terminala za rasute terete te će financirati radove na izgradnji infrastrukture, a Luci Ploče d.d. dodjeljuje se koncesija za postavljanje tehnološke (prekrcajne) opreme i uređaja te korištenje terminala.[50]



Slika 10: Područje Luke Ploče na kojem se gradi terminal za rasute terete

Izvor: https://www.ppa.hr/hr/terminal-za-rasute-terete/

[49] Ibidem
[50] https://www.ppa.hr/hr/terminal-za-rasute-terete/

5.6 Razvojni planovi lučke uprave Dubrovnik

Pokretanjem projekta razvoja putničke luke Dubrovnik, koji se prvenstveno odnosi na stvaranje pretpostavki za prihvat brodova na kružnim putovanjima. Lučka uprava Dubrovnik započela je sveobuhvatan pothvat stvaranja moderne putničke luke s višenamjenskim sadržajima, namijenjenim ne samo putnicima nego i posjetiteljima i stanovništvu regije.

Osnovni cilj projekta je svrstavanje luke Dubrovnik u skupinu vodećih mediteranskih turističkih luka po svim obilježjima za stvaranje kvalitetnog turističkog proizvoda. Neophodan element za postizanje tog cilja je razvoj lučkih sadrţaja koji će uvelike pridonijeti lučkoj, ali i turističkoj ponudi dubrovačkog područja. Projekt razvoja putničke luke može se podijeliti u dvije faze. Prva faza projekta koja obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju operativne obale dok druga faza obuhvaća izgradnju lučke suprastrukture.[51]



Slika 11. Projekt rekonstrukcije operativne obale putničkje luke Dubrovnik
Izvor: http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr#41

[51] http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr#41

6 ZAKLJUČAK

Promjene i užurbani način života postaju sve veća prijetnja pojedinim djelatnostima. Jedna od takvih djelatnosti koja uvelike ovisi o naglim promjenama i nemogućnosti predviđanja tržišta je promet. Pojavom novih tehnologija rada dolazi do sve većeg razvoja prometa. Razvoj cjelokupnog prometa za sobom vuče i razvoj pojedinih grana prometa, a jedna od grana prometa koja se razvija paralelno sa cijelim prometom je pomorski promet. Što boljom organizacijom lučke infrastrukture i suprastrukture te ekonomskim čimbenicima, pomorski promet u Republici Hrvatskoj mogao bi biti na najvećoj razini.

Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini i ispod nje. Budući da je ovo većinski dio teritorija Republike Hrvatske bitno je primjeniti što bolju regulativu odnosno zakone u korist što većem iskorištavanju vrijednosti lučkih područja, kako bi mogli konkurirati ostalim zemljama.

Iako postoji 350 luka i lučica u Republici Hrvatskoj, ne možemo reći da svaka od njih ima isti učinak. Pomorski promet je vrlo bitan za gospodarstvo Republike Hrvatske, te unaprijeđenja morskih luka i morskog brodarstva i praćenje trendova može poboljšati sveukupnu sliku gospodarstva. Povoljan geografski i klimatski položaj Hrvatske te razvijena obala sa otocima, daje popularnu destinaciju za nautičare diljem svijeta koje bi se moglo iskoristiti preko cijele godine,a ne samo u ljetnim mjesecima.

Danas mogu konkurirati jedino one luke koje prate razvoj suvremenih transportnih tehnologija i pružaju maksimalnu kvalitetu prometnih usluga. Stoga bi daljnji proces razvijanja hrvatskih morskih luka od međunarodnog gospodarskog interesa trebala biti usmjerena prema specijalizaciji. Tako bi unaprijedili putničke luke u Hrvatskoj, koje bi budući da smo zemlja kojoj gospodarstvo dosta ovisi o turizmu, mogle konkurirati putničkim lukama u Europi, a cilj bi bio i u svijetu.

LITERATURA

1. Dražen Damić; „Pomorski promet i održivi razvoj u prometnoj politici, pregledni članak ˝Naše more˝, 2009. , str.103
2. https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.TOP/234-2014.pdf str.32 (pristupljeno 5.8)
3. Hess, S.: Stohastički modeli u upravljanju lučkim sustavom, Pomorski fakultet u Rijeci, 2005 godine, str. 52
4. Varlandy, M.: Tehnologija prometa- novo samostalno znanstveno područje, Suvremeni promet, 1, 1979, str.155
5. Mitrović, F: Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008. godine str. 181.
6. Zelenika, R: Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, izvorni članak Naše more, 2008. str.185
7. Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003., str. 11.
8. Natalija, K.: Važeći zakoni u Republici Hrvatskoj dodjela koncesija, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)
9. Natalija, K.: Uvjeti za planiranje i projektiranje luka, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)
10. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09)
11. Strategija razvitka Hrvatske – Pomorstvo, Hrvatska u 21. stoljeću, Zagreb, 2003., str. 14 - 24.
12. Kundih, B.: Pomorsko dobro pripada svim ljudima, Kraljica mora, Udruga pomorskih kapetana i časnika Sjevernog Jadrana, Rijeka, br. 1. godina 1., Rijeka, 2004., str. 22.
13. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, op.cit., čl. 16., st. 1.
14. Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97)
15. Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (NN 158/03, NN 141/06)
16. Zelenika, R., (2001), Prometni sustavi, Rijeka.
17. Korman.J , Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske, Koprivnica, rujan 2019.
18. Perko, N: Valorizacija utjecaja prometa nautičkih plovila na kapacitet morskih luka, doktorski rad, Zagreb 2017, str.8
19. Luković, T.: Yachting on the European part of the Mediteranean, Croatian Paneuropean Union, Branch in Split, Redak doo Split, 2002., str. 46-47.
20. Radić Z., More-hrvatsko blago, Zagreb, 2008., str. 967.

21. Ban, I. , “ Pomorski promet kao čimbenik razvitka Hrvatske“, 1998., izvorni članak Naše more
22. file:///C:/Users/JosipPC/Downloads/delibasic_viducic_zbornik_2003_2%20(1).pdf (pristupljeno 20.8)
23. Kovačić, M.: Razvoj nautičkih luka u funkciji održivog razvoja nautičkog turizma, pregledni rad, Rijeka, 2004., str. 141.
24. Kirinčić, J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb 1991.
25. http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt (pristupljeno 01.09)
26. http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt (pristupljeno 01.09)
27. http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/kontejnerski_terminal_brajdica (pristupljeno 01.09)
28. https://www.rijeka.hr/gradska-uprava/gradski-projekti/aktualni-projekti-2/luka-rijeka/ (pristupljeno 01.09)
29. http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php (pristupljeno 01.09)
30. https://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/index_vrulje.asp (pristupljeno 01.09)
31. http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/ (pristupljeno 01.09)
32. https://www.ppa.hr/hr/terminal-za-rasute-terete/ (pristupljeno 01.09)
33. http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr#41 (pristupljeno 01.09)

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1. Promet putnika u morskim lukama u 2018. godini , str. 17
Slika 2. Broj luka nautičkog turizma i sidrišta u 2015. godini, str.18
Slika 3. Kontejnerski terminal Brajdica, str. 22
Slika 4. Kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu, str. 23
Slika 5. Putničko-trajektni terminal u Gaženici, str. 24
Slika 6. Kontejnerski terminal Gaženica- Zadar, str. 25
Slika 7. Gat Vrulje, str. 25
Slika 8. Budući pomorsko putničko terminal na gatu Vrulje, str. 26
Slika 9. Novi vezovi za brodove na kružnim putovanjima u Gradskoj luci u Splitu, str. 27
Slika 10. Područje Luke Ploče na kojem se gradi terminal za rasute terete, str. 28
Slika 11. Područje Luke Ploče na kojem se gradi terminal za rasute terete , str. 29

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Promet tereta u morskim lukama u prvom tromjesečju 2019. godine, str. 16
Grafikon 2. Promet putnika u morskim lukama.u prvom tromjesečju 2019. godine, str.16