Trendovi razvoja pomorskih putničkih luka

Berbić, Ivo

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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:119:861368

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ivo Berbić

TRENDOVI RAZVOJA POMORSKIH PUTNIČKIH LUKA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 30. ožujka 2018.

Zavod: **Zavod za vodni promet**
Predmet: **Sustavi u vodnom prometu**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4789

Pristupnik: **Ivo Berbić (0135240512)**
Studij: Promet
Smjer: Vodni promet

Zadatak: **Trendovi razvoja pomorskih putničkih luka**

Opis zadatka:

Analizirati utjecajne parametre razvoja pomorskih putničkih luka u svijetu. Istražiti parametre kvalitete usluge putničkih luka, te utvrditi postojeće i buduće trendove razvoja.

Mentor:

prof. dr. sc. Natalija Kavran

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

TRENDOVI RAZVOJA POMORSKIH PUTNIČKIH LUKA

TRENDS OF PASSENGERS SEAPORTS DEVELOPMENT

Mentor: prof. dr. sc. Natalija Kavran

Student: Ivo Berbić
JMBAG: 0135240512

Zagreb, rujan 2018.

SAŽETAK

U radu se prikazuju trendovi razvoja pomorskih putničkih luka, koje su dio prometnog sustava veoma bitnog za razvitak prometa, turizma i drugih gospodarskih djelatnosti. Veličina prometa svake luke mjerilo je njezinog uspješnog poslovanja, te uloge i značaja na području gdje je smještena.

Ciljevi ovog rada su sljedeći: istražiti strukturu pomorskih putničkih luka u Republici Hrvatskoj, obraditi regulativu sustava pomorskih putničkih luka, posebno aspekta sigurnosti izaštite, razraditi aktivnosti planiranja razvoja infrastrukture i upravljanja lukama, te analizirati razvojne planove putničkih luka Republike Hrvatske.

KLJUČNE RIJEČI: pomorski putnički promet, pomorske putničke luke, planiranje, razvoj

SUMMARY

In the work, trends of passanger seaports are presented, which are the part of the traffic system that is very important for development of traffic, tourism and other economic activities. Traffic volume of every port is the measure of it successful business, and also of the role and significance on the area where is placed.

Goals of this work are: research the structure of passanger seaports in the Republic of Croatia, analyze regulations of the system of passanger seaports, especially safety and protection aspects, elaborate activities of infrastructure development planning and ports management planning, and analyze development plans of passanger seaports in the Republic of Croatia.

KEYWORDS: passanger seaport traffic, passanger seaports, planning, development

SADRŽAJ

1 UVOD 1
2 SUSTAV POMORSKIH PUTNIČKIH LUKA 2
2.1 Obilježja pomorsko putničkih luka 4
2.2 Putničke luke Republike Hrvatske 4
2.2.1 Luka Rijeka 5
2.2.2 Luka Zadar 7
2.2.3 Luka Šibenik 8
2.2.4 Luka Split 10
2.2.5 Luka Dubrovnik 11
2.2.6 Luka Ploče 12
3 REGULATIVA SUSTAVA POMORSKIH PUTNIČKIH LUKA 14
3.1 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama 16
3.2 Koncesije 17
3.3 Lučke kapetanije 18
3.4 Lučke uprave 18
4 PLANIRANJE INFRASTRUKTURE I UPRAVLJANJE LUKAMA 23
4.1 Općenito o planiranju i značenje 23
4.2 Lučka infrastruktura i ostali tehnički elementi lučkog sustava 25
4.3 Planiranje infrastukture 25
4.4 Upravljanje lukama 29
4.4.1 Nacionalno upravljanje lukama 33
4.4.2 Luke pod upravom lučkog grada ili regije 33
4.4.3 Autonomna uprava luka 33
4.4.4 Javno – privatno partnerstvo 34
4.4.5 Privatne luke 34
5 RAZVOJNI PLANOVI I TRENDOVI RAZVOJA HRVATSKIH PUTNIČKIH LUKA 36
5.1 Obilježja, analiza i izrada razvojnih planova 36
5.2 Pojedinačni razvojni planovi 39
5.2.1 Plan razvoja lučkih djelatnosti 39
5.2.2 Plan razvoja investicija i lučkih kapaciteta 40

5.2.3 Planiranje razvoja kadrova luke 41
5.2.4 Planiranje unapređenja poslovanja luke 41
5.3 Razvojni trendovi putničkih luka Republike Hrvatske 42
5.3.1 Pomorsko putnički trendovi luke Rijeka 42
5.3.2 Pomorsko putnički trendovi luke Zadar 43
5.3.3 Pomorsko putnički trendovi luke Šibenik 45
5.3.4 Pomorsko putnički trendovi luke Split 46
5.3.5 Pomorsko putnički trendovi luke Dubrovnik 48
5.3.6 Pomorsko putnički trendovi luke Ploče 49
6 ZAKLJUČAK 51
LITERATURA 52
POPIS ILUSTRACIJA 54
POPIS TABLICA 54
POPIS GRAFOVA 54

1 UVOD

Luke su dio prometnog sustava državeu koji se slijeva promet sa svihprometnih putova i prijevoznih sredstava.Javne su institucije i ne pripadaju niti jednoj prometnoj grani, već su važna karika o kojoj ovisi pravilno i učinkovito funkcioniranje svih sudionika u prometu.Republika Hrvatska ima šest državnih luka, to su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik, koje su smještene duž kopnene obale, te su sve proglašene lukama od osobitog međunarodnog gospodarskog interesa. Navedene pomorske luke imaju ogroman gospodarski potencijal kojemu je prvenstveno temelj izniman geoprometni položaj. Mjerama gospodarske politike RH nastoji se što brže potaknuti razvoj hrvatskih luka.

U Republici Hrvatskoj postoji šest državnih lučkih uprava i dvadesetidvije županijske lučke uprave, koje su uređene međusobno povezanim zakonima, koncesijama, pravilnicima, uredbama, odlukama, naredbama i rješenjima. Na pomorskom 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.

Planiranje infrastrukture i upravljanje lukama je dosta složen i odgovoran posao, te zbog dugoročnog plana razvoja pomorskih putničkih luka potrebno je definirati sve čimbenike i uvrstiti ih u program razvoja. Internacionalizacija i globalizacija prometa su jedni od najvažnijih trendova danas. Od luke se uvijek očekuje da pruža dodatne usluge subjektima, te da ih unapređuje i stvara nove usluge.

Analizom dosadašnjeg razvoja luka počinje planiranje razvoja svake luke, te je potrebno prikupljanje različitih informacija. Prikupljene informacije potrebno je razgraničiti prema razdobljima planiranja, jer postavljeni zadaci će biti različiti za kratkoročno, srednjoročno i za dugoročno planiranje. Marketing i planiranje su međusobno povezane aktivnosti koje smanjuju djelovanje tržišta. Luke neprestano prate i analiziraju zahtjeve i uvjete tržišta, te ocjenjuju njihov utjecaj u budućem razdoblju.

2 SUSTAV POMORSKIH PUTNIČKIH LUKA

„Lučki sustav po svojim obilježjima je dinamički i otvoren sustav na koji izravno utječu prilike na pomorskom tržištu i nacionalni gospodarski sustav. Odnos prometne potražnje i prometne ponude lučkih usluga ovise o veličini i razvijenosti gravitacijskog područja luke i robno-transportnih centara, usmjerenim tokovima roba i prometnom sustavu tog područja“.[1]

Pomorsko putničke luke dio su pomorskog i prometnog sustava i jedan od temeljnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti. Javne su institucije, posebnost im je što nisu same sebi svrha, već su potpuno u funkciji svih korisnika usluga, te za njihov razvitak trebaju biti zainteresirani svi subjekti koji imaju izravnu i neizravnu korist.

Republika Hrvatska ima 409 luka za javni promet[2](luka otvorena za javni promet je morska luka koju, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta), od čega je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom. Šest je glavnih luka, i to: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik, smještenih duž kopnene obale, te su sve proglašene lukama od osobitoga međunarodnoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Pomorske luke imaju ogroman gospodarski potencijal kojemu je prvenstveno temelj povoljan zemljopisni položaj. Glavna prednost hrvatskih pomorskih luka uodnosu na ostale luke Europske unije ogleda se u dubokom prodoru Jadranskog mora u kontinent, te na taj način omogućuje najkraću i najpovoljniju prometnu povezanost država iz hrvatskog zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike.Multimodalni TEN[3] koridori (Trans-European Transport Networks, TEN-T) se protežu preko hrvatskog teritorija, te potvrđuju činjenicu da je teritorijalni položaj RH ne samo njezina prednost, nego i obveza prema Europskoj uniji.

Transeuropsku prometnu mrežu čine prometni koridori koji povezuju zemlje centralne Europe sa zemljama istočne i jugoistočne Europe. Cilj TENT-T mreže je zemljopisno i gospodarsko približavanje dijelova Europe kroz razvoj cesta, željeznica, unutrašnjih plovnih putova, zračnih luka, pomorskih luka, luka na unutrašnjim vodama i sustava upravljanja prometom.

Tako Mediteranski koridor, Baltičko-jadranski koridor, koridor Rajna-Dunav kao i budući Jadransko-jonski pravac nesumnjivo integrira Republiku Hrvatsku u europski prometni i gospodarski sustav Europske unije.

[1]Jolić, N.: Luke i ITS, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2005., p. 53
[2]Strategija pomorskog razvitka i integralne politike RH za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, srpanj, 2014.,str. 13
[3]Strategija pomorskog razvitka i integralne politike RH za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, srpanj, 2014., str.13



Slika 1. Jadransko-jonski pravac

Izvor:http://www.nap.ba/images/slike/jadransko%20jonska%20cesta.jpg, pristupljeno 16. 7. 2018

Lučki sustav je složen,dinamički, otvoreni, stohastički i organizacijski sustav sa svim tehničkim elementima (elementi sustava) isvim organizacijskim elementima potrebnim za izvođenje najpovoljnijeg prekrcajnog procesa i upravljanje tim procesom.[4]

Kako bi lučki sustav ostvario postavljene ciljeve i pravilno funkcionirao, neophodno je da svi elementi sustava djeluju povezano. Međusobno povezani dinamički sustav čine lučka infrastruktura i suprastruktura, prijevozna sredstva, sustav veza, tehnologija i organizacija rada. Putnički terminal je mjesto nakraju transportnog puta za prijelaz i prihvat putnika, predstavlja tehničko-tehnološku i organizacijsku cjelinu u sastavu luke, pristaništa, robno-transportnog centra ili kontinentalne prekrcajne postaje.

Tehnički elementi lučkog sustava su infrastruktura (podgradnja), suprastruktura (nadgradnja) i prekrcajna mehanizacija. Infrastrukturni objekti su nepokretna sredstva za rad u luci odnosno pasivni objekti koji služe za organizaciju i obavljanje lučke djelatnosti.

Podgradnja su gatovi, pristani, operativne obale, lukobrani, objekti prometne infrastrukture kao što su lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetika i telefonska mreža.

Nadgradnja su nepokretni objekti izgrađeni na području luke, a to su upravne zgrade, skladišta, silosi, rezervoari.

[4] Č. Dundović, Optimalizacija primjene obalnih i modalnih lučkih dizalica kao i njihova kombinacija u tehnološkom procesu rada u luci, doktorska disertacija, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1991.

Prekrcajno-prijevozna sredstva terminala su transportna sredstva i sredstva namijenjena ukrcaju, iskrcaju ili prekrcaju tereta na brodove ili s brodova.

2.1 Obilježja pomorsko putničkih luka

Na pomorsko putničke luke bitno je utjecao porast prosječne veličine putničkog broda, te su od klasičnih putničkih luka nastali suvremeni putnički terminali. Takvi terminali moraju zadovoljiti zahtjeve i potrebe, i brodara i putnika, a što se očituje na što kvalitetnijem prihvatu putnika, udobnosti za vrijeme boravka putnika na terminalu, kao i na što efikasnijem prihvatu prijevoznih sredstava drugih prometnih grana. Osim toga, efikasna i kvalitetna lučka usluga zahtjeva i razvijanje drugih djelatnosti na samom terminalu, kao što su brz i siguran prihvat i otprema broda, opskrbu broda gorivom, hranom, vodom i pićem, osiguranje mogućnosti manjih popravaka broda i brodske opreme, kao i obavljanje špedicijskih, carinskih i agencijskih poslova u sklopu putničkog terminala.

Kako bi se putnicima osigurala potpuna i kvalitetna usluga na terminalu bi trebali postojati sljedeći objekti:

- parkirališta i garaže za smještaj vozila,
- radionice za popravak vozila,
- poslovnice za iznajmljivanje automobila,
- osiguravajući zavodi,
- benzinske crpke,
- banke i mjenjačnice,trgovinei ugostiteljski objekti i
- hoteli za smještaj putnika.

Nadalje, putnički terminal treba biti dobro povezan s cestovnim i željezničkim prometnicama, te da je u neposrednoj blizini terminala i zračna luka.

Lučki sustav RH uglavnom zadovoljava potrebe međunarodnog pomorskog prometa, te težište razvoja lučkog sustava treba usmjeriti prema zadovoljenju potreba domaćeg pomorskog prijevoza, kao i rekreacijskog segmenta pomorskog prometa odnosno nautičkog turizma.

2.2 Putničke luke Republike Hrvatske

Dugačka i razvedena obala Republike Hrvatske, koja iznosi 6.278 km uključujući i obalu koja se proteže oko 1244 otoka, otočića, grebena i hridi, jedan je od najvažnijih prirodnih resursa.

Razvojni projekti koji su sad trenutno u fazi implementacije trebali bi definirati hrvatske luke kao moderna logistička središta, pogotovu uzimajući u obzir

mogućnosti koje pruža ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju i gospodarsko tržište Europske Unije od 500 milijuna stanovnika.[5]

Mjerama gospodarske politike RH nastoji se potaknuti razvoj hrvatskih luka, kao i na odgovarajući način istaknuti vrijednost iznimnog geoprometnog položaja. Izgradnjom suvremenih autocesta omogućeno je bolje povezivanje luka s njihovim zaleđem, te upravo zbog toga bilježi se porast putničkog i teretnog prometa u hrvatskim lukama od 50%.

U gravitacijsku zonu Luke Rijeka ulazi cijeli hrvatski teritorij, Mađarska, Austrija, Češka i Slovačka. Luke Zadar, Šibenik i Split imaju zajedničku gravitacijsku zonu između gravitacijskih zona luka Rijeke i Ploča. Kapaciteti luka Zadar, Split i Dubrovnik imaju posebno značenje u međunarodnom prometu turističkih brodova. Gravitacijsko područje luka Pula i Dubrovnik svedeno je na usko zaleđe, pa prometna funkcija tih luka ima regionalni značaj.

Prema podacima Državnog zavoda sa statistiku (DZS), Hrvatska bilježi rast u morskom i zračnom prometu, kao i broju kružnih putovanja. Kroz morske luke Hrvatske u rujnu 2016. prošlo je 3,7 milijuna putnika, a u usporedbi s rujnom 2015. to je porast za 13,9%. Također, u morske luke uplovilo je 39 tisuća brodova, što je porast za 10,8% u usporedbi s rujnom 2015. Promet između hrvatskih luka raste za 14,5%, a promet sa stranim lukama za 6,9%.Znatan promet putnika ostvarile su luke Split (557 tisuća), Dubrovnik (421 tisuću) i Zadar (212 tisuća).

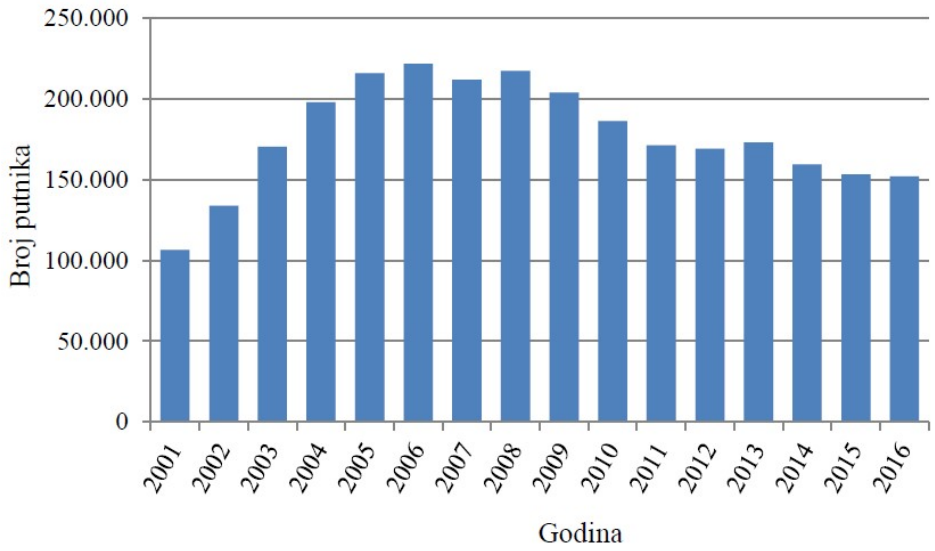
2.2.1 Luka Rijeka

Putnički promet u riječkoj luci odvija se u unutarnjem dijelu bazena, a u rad je pušten novi putnički terminal u čijem se sastavu nalazi i lučki kontrolni centar s najmodernijim sustavom nadzora i upravljanja pomorskim prometom. U sklopu luke Rijeka otvoren je lučki lukobran, šetnica dugačka 1750 m koja omogućava pristup građanima na područje riječke luke. Nadalje, projekt pomorski putnički terminal na Riječkom lukobranu je pokrenut s ciljem da se poboljša usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu. Uklonjene i porušene su stare hale, uredi i radionice, te je izgrađen novi cestovni most. Također je izgrađena zgrada putničkog terminala s neophodnom infrastrukturom, uređena je pješačka površina dužine oko 260 m, izvršena je rekonstrukcija oko 200 m novog obalnogazida s plutajućom rampom za iskrcaj/ukrcaj vozilana brod, instalirana je nova vodovodna, kanalizacijska i električna mreža, te izvršena sanacija kolosjeka.

Određene su tri lokacije za prihvat brodova raznih veličina na putničkom terminalu smještenom na Riječkom lukobranu, sidrištu, te privremeni vez na zapadnoj obali kontejnerskog terminala Brajdica, koji je u neposrednoj blizini gradskog središta, a čime je omogućen privez i najvećih kruzera. Od 2015. godine zabilježena su prva brojnija uplovljavanja kruzera, a koja se povećavaju svake godine.

[5]Strategija pomorskog razvitka i integralne politike RH za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, srpanj, 2014., str.13

Luka Rijeka već desetak godina predstavlja polaznu/završnu luku za manje turističke brodove-jedrenjake na kružnim putovanjima hrvatskom obalom Jadrana, a čiji se broj svake godine povećava. Također, luka ima veliki potencijal za prihvat megajahti, pa se pristupilo izradi i postavljanju pontona u putničkoj luci, te izradu pontonskog gata koji je sastavljen od 4 dvadesetmetarska pontona. Gat je privezan za masivnu obalnu konstrukciju Rive Boduli. Postavljanje pontona je dio projekta revitalizacije putničke luke koji se i dalje nastavlja.Izgrađeni su i pontoni sa zapadne strane Adamićeva gata, te elektroenergetska i vodoopskrbna mreža, što je omogućilo kvalitetniju uslugu. Graf 1. Prikazuje putnički promet u luci Rijeka od 2001. godine do 2016. godine



Graf 1. Putnički promet u luci Rijeka

Izvor:http://www.portauthority.hr/lucke_usluge/statistike , pristupljeno 16. 7. 2018



Slika 2. Luka Rijeka

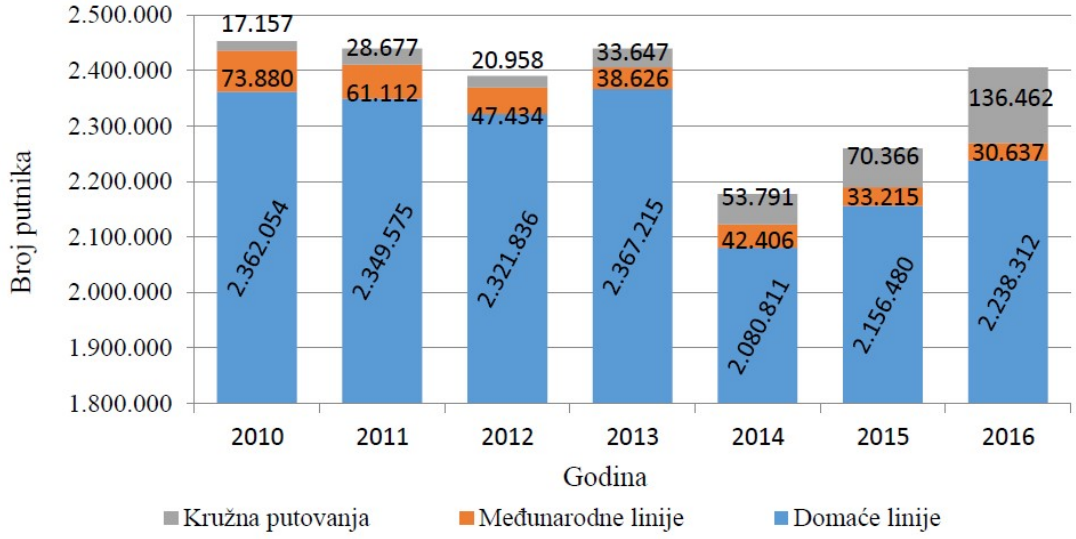
Izvor: http://www.portauthority.hr/infrastruktura/terminali/pomorski_putnicki_terminal, pristupljeno 16. 7. 2018

2.2.2 Luka Zadar

Luka Zadar je povezana suvremenom autocestom Zadar-tunel Sveti Rok-Bosiljevo-Zagreb, te iz Zagreba autocestom sa svim susjednim europskim državama. Nadalje,s unutrašnjosti Hrvatske povezana je sa dvije željezničke pruge, ličkom i unskom, te od Zagreba sa svim susjednim europskim državama. Luka Gaženica, zahvaljujući brzoj cesti koja se izravno spušta u luku, jejedina luka na hrvatskoj obali iz koje specijalni tereti mogu biti odmah dalje isporučeni.

Trajektni terminal Zadar karakteriziraju multifunkcionalni prometni zahtjevi: otočki, dužobalni, međunarodni trajektni promet, putnički mega cruserima, ro-ro promet, te sva za to potrebna infrastruktura i prateća nadgradnja.

Nova putnička luka Gaženica u svim segmentima prometa bilježi rast, a 2016. godine ostvarila je rekordan promet. Izuzetan je porast prometa vozila u domaćem i međunarodnom prometu, gdje je u prvoj polovici 2017. godine zabilježeno 20.000 vozila više nego prethodne godine u istom periodu. Očekuje se nastavak pozitivnog trenda, a manja stagnacija se očekuje kod prometa brodova na kružnim putovanjima. Graf 2. Prikazuje putnički promet u luci Zadar od 2010. godine do 2016. godine



Graf 2. Putnički promet u luci Zadar

Izvor:http://www.port-authority-zadar.hr/statistike.php, pristupljeno 16. 7. 2018



Slika 3. Putnički terminal u luci Gaženica - Zadar

Izvor: https://ezadar.rtl.hr/biznis/2735319/krajem-sijecnja-2018-bit-ce-dovrsen-putnicki-terminal-u-luci-gazenica/, pristupljeno 16. 7. 2018

2.2.3 Luka Šibenik

Luka Šibenik je jedna od najstarijih i najbolje zaštićenih luka na hrvatskoj obali Jadrana. Nalazi se u potopljenom ušću rijeke Krke koja u dužini od 75 km i visinskom razlikom od 360 m tvori jedinstveni prirodni rezervat. Luka je prirodno zaštićena od utjecaja vjetra i valova, ima specifičan i jedinstven ulaz, kanal Sv. Ante, dužine 2.700

m i širine 120-300 m, te je zbog toga ograničena plovidba koja nesmetana za brodove do 50.000 DWT. Dužina luke Šibenik je 10 km, širina 300-1200 m, te dubina od 8 do 40 m.

Putnički promet u luci Šibenik sastoji se od:

1. Trajektnih linija prema otocima koji su u sastavu GradaŠibenika,
2. Brodskih putničkih linija iz Šibenika i Vodica prema lokalnim mjestima i otocima
3. Međunarodnog kruzing turizma.

Tablica 1. Prikazuje statističke podatke putničkog prometa u luci Šibenik od 2012. godine do 2016. godine.

Tablica 1. Putnički promet u luci Šibenik

Godina	Ticanja brodova	Putnici na kruzerima	Linijski putnici	Linijska vozila
2012.	84	15.355	39.992	5.218
2013.	100	29.784	42.301	5.028
2014.	93	12.693	39.911	5.144
2015.	92	17.562	259.106	5.391
2016.	105	12.276	276.234	5.813

Izvor:http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/statistika.asp, pristupljeno 16. 7. 2018

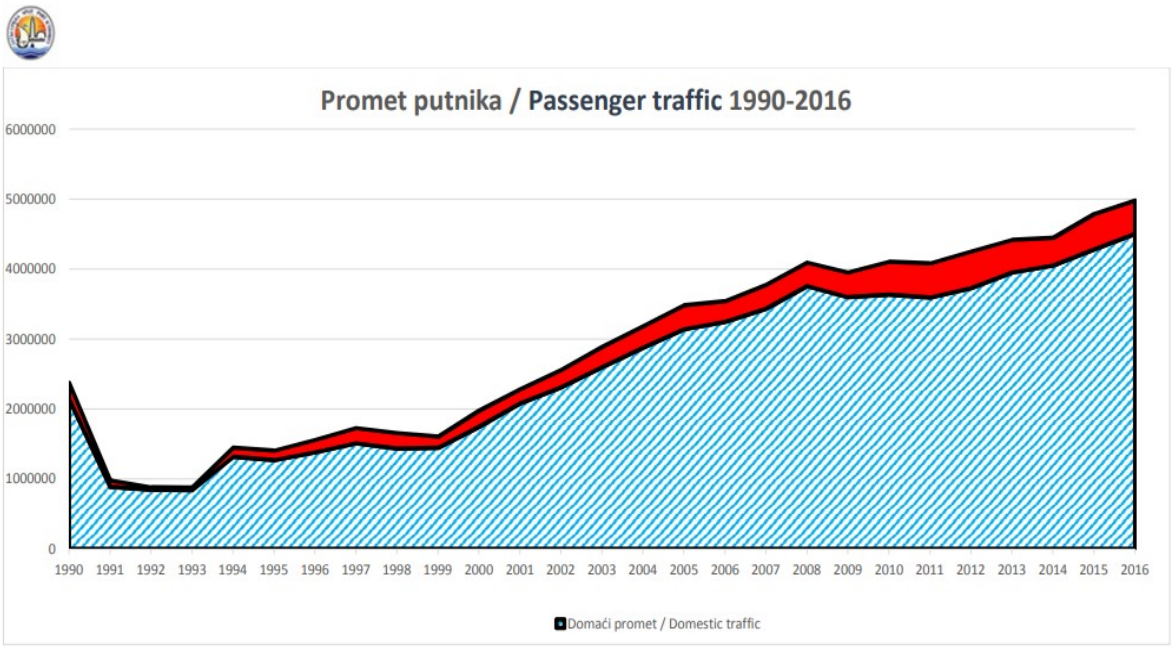


Slika 4.U šibensku luku uplovljava kruzer Viking Sun

Izvor: http://sibenskiportal.rtl.hr/2017/09/30/zivahan-teretni-i-putnicki-promet-u-sibenskoj-luci/, pristupljeno 16. 7. 2018

2.2.4 Luka Split

Luka Split je glavna putničko/turistička luka za odredište na dalmatinskim otocima, te dužobalno povezivanje istočne strane Jadrana i povezivanje talijanskim lukama. Smještena je na srednjem Jadranu i najveća je luka Dalmacije. Duboko je uvučena u samo otočno područje i pristup luci omogućavaju obalni ili unutrašnji prilazni plovni putovi kroz Drvenički, Šoltanski i Brački kanal te Splitska vrata. Kopneni dio bazena luka obuhvaća područje od zapadnog lukobrana pa do spoja Obale Lazareta i Obale hrvatskog narodnog preporoda u duljini od 2136,5 metara operativne obale sa 25 vezova. Istočni dio obale zaštićen je lukobranom približne duljine 400 metara, a na glavi lukobrana nalazi se lučko svijetlo. Sa sjeverna strane lukobrana nalaze se vezovi 23,24 i 25 koji služe za privez putničkih i ro-ro putničkih brodova u domaćem i međunarodnom prometu. Širina plovnog puta u ulazu u Gradsku luku iznosi trenutno 315 metara. Navedena širina predstavlja udaljenost između glave istočnog lukobrana i glave lukobrana ACI marine.[6]



Graf 3. Putnički promet u luci Split
Izvor: http://portsplit.com/luka-split/statistike/, pristupljeno 19. 7. 2018

Na grafu 3. je prikazan porast prometa putnika koji 2016. godine doseže broj od 5000000 putnika godišnje, dok se promet putnika od 2012. do 2014. godine nije znatno razlikovao.

Potrebno je istaknuti promet brodova na kružnim putovanjima u splitskoj luci koji je u značajnom porastu proteklih par godina. Podaci pokazuju da svake godine dolaze sve veći brodovi i sve više putnika što može prouzrokovati poteškoće kod

[6]http://portsplit.com/, 19. 7. 2018

prihvata većih brodova u domaćem i međunarodnom prometu putnika i vozila te prihvat brodova na kružnim putovanjima.



Slika 5. Luka Split

Izvor: http://portsplit.com/wp-content/uploads/Luka17-110614.jpg, pristupljeno 19. 7. 2018

2.2.5 Luka Dubrovnik

Luka Dubrovnik je izričito kategorizirana kao putnička luka otvorena za javni promet. Luka Dubrovnik s obzirom na zastupljenost pojedinih vrsta prometa izdvaja se kao luka na promet kruzera. Putnička luka Dubrovnik sastoji se od dvije lokacije: gradske luke i putničke luke Gruž. Također Dubrovnik je povezan s talijanskom lukom Bari gdje se ostvaruje drugi po veličini promet putnika i vozila na Jadranu.

Luka Dubrovnik s obzirom na potražnju jedna je od najatraktivnijih destinacija na Mediteranu i zbog toga je provedeno niz mjera, u većini slučajeva je to ograničavanje broja gostiju sa brodova na kružnom putovanju na 8000 dnevno. Od 243 dana u godini svega 18 dana prelazi predviđeni broj putnika od 8000, od čega 6 dana u srpnju i kolovozu. Bitno je ostati u suradnji sa istim kompanijama jer neke dovode brodove velikim dijelom van sezone, od početka ožujka pa sve do kraja godine. Tablica 2. Prikazuje statističke podatke putničkog prometa luke Dubrovnik od 2011. godine do 2016. godine.

Tablica 2. Putnički promet u luci Dubrovnik

Godina	Ticanja brodova na kružnim putovanjima	Putnici			Ukupno putnika
		Kružna putovanja	Unutarnji promet	Međunarodni promet	
2011.	484	704.725	414.970	123.092	1.242.787
2012.	486	743.087	403.259	129.050	1.275.396
2013.	553	942.909	423.867	88.437	1.455.213
2014.	463	806.558	414.869	91.986	1.313.413
2015.	475	768.434	452.904	77.506	1.298.844
2016.	529	799.916	479.634	70.468	1.350.018

Izvor:http://portdubrovnik.hr/statistika/, pristupljeno 25. 7. 2018



Slika 6. Luka Dubrovnik

Izvor: http://www.medcruise.com/sites/default/files/luka.jpg, pristupljeno 25. 7. 2018

2.2.6 Luka Ploče

Luka Ploče jedna je od glavnih strateških hrvatskih luka za prekrcaj gotovo svih roba u međunarodnom pomorskom prometu locirana na obali između Splita i Dubrovnika, kao vrata na VC koridoru.

Luka Ploče izrazito je namijenjena za prekrcaj generalnih i rasutih tereta čiji su terminali raspoređeni na 7 operativnih obala.

Potrebno je napomenuti da među tim terminalima nalazi se i putnički terminal.Područje putničkog terminala, obuhvaćenog Ugovorom o produženju prvenstvene koncesije Luke Ploče d.d., na obalnom dijelu zahvaća područje od 10.000,00 m2, koje se proteže od prvog cestovnog mosta do ograde slobodne zone na početku obale 0 („Bosanska obala“), a na kopnenom dijelu granicu predstavlja odvodni kanal uz glavnu cestu, izuzevši koncesionirani prostor benzinske crpke. Putnički terminal je opremljen trima ro-ro rampama, što omogućuje

istovremeno pristajanje tri trajekta.Operator na putničkom terminalu je društvo Pločanska plovidba d.o.o., koji obavlja djelatnosti priveza i odveza brodova, održavanja reda, pružanja ugostiteljskih uslugate raznih ostalih usluga brodovima na terminalu. Najveći pojedinačni korisnik usluga putničkog terminala je Jadrolinija d.d., koja održava stalnu trajektnu liniju s Trpnjem na Pelješcu. Ovisno o godišnjem dobu, linija se održava 4-7 puta dnevno.[7]



Slika 7. Putnički terminal luke Ploče

Izvor: https://www.ppa.hr/hr/putnicki-terminal/, pristupljeno 25. 7. 2018

[7]https://www.ppa.hr/hr/putnicki-terminal/, 25. 7. 2018

3 REGULATIVA SUSTAVA POMORSKIH PUTNIČKIH LUKA

Regulativu kojom se uređuju djelatnosti lučke uprave i luka županijskog i lokalnog značaja (u daljnjem tekstu Regulativa) čine međusobno povezani zakoni,koncesije,pravilnici,uredbe,odluke, naredbe i rješenja.

Morske luke u Republici Hrvatskoj od studenog 2015. godine razvrstane su na:

- 6 luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja u RH,
- 65 luke županijskog značaja i
- 366 luke lokalnog značaja.

Također u RH nalazi se 6 državnih lučkih uprava i 22 županijske lučke uprave (u daljnjem tekstu ŽLU) u 7 županija a to su :

- Istarska županija – 5 ŽLU,
- Primorsko-goranska županija – 8 ŽLU,
- Ličko-senjska – 2 ŽLU,
- Zadarska – 1 ŽLU,
- Šibensko-kninska – 1 ŽLU,
- Splitsko-dalmatinska – 1 ŽLU i
- Dubrovačko-neretvanska – 4 ŽLU.

Zakoni kojima se uređuje regulativa su:[8]

- 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.

Pravilnici kojima se uređuje regulativa su:[9]

- 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),

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

- 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),
- 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:[10]

- 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:

- 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

[10] Ibidem

- Odluka o davanju suglasnosti na Odluku o izmjeni Odluke o osnivanju Lučke uprave Senj (NN 133/07).

Naredbe koje uređuju regulativu:[11]

- 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 (NN 03/15 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:

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

3.1 Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama

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.[12]

U određivanju pomorskog dobra, 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. Dijelom kopna smatra se: morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva. Cjelokupno lučko područje ima status pomorskog dobra.

[11] Ibidem
[12] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09)

3.2 Koncesije

Pravo na obavljanje lučkih djelatnosti, korištenje postojeće podgradnje i nadgradnje, te gradnje novih građevina i drugih objekata nadgradnje i podgradnje stječe se na temelju koncesije (luke za javni promet).

Koncesija se može dati pravnoj ili fizičkoj osobi registriranoj za obavljanje obrta, koja ispunjava uvjete propisane zakonom o plovidbi. 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. Lučka uprava daje ovlašteniku koncesije koncesiju za obavljanje jedne lučke djelatnosti, a jednom koncesionaru ne može se dati koncesija za obavljanje svih lučkih djelatnosti.

Ugovoreni iznos naknade za koncesiju uplaćuje se:[13]

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

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).

Lučka uprava može oduzeti koncesiju ako utvrdi da ovlaštenik koncesije:

- nije uskladio visinu naknade za usluge u luci s utvrđenom tarifom,
- ne poštuje odredbe o redu u luci i
- ne pridržava se plana i programa rada.

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

3.3 Lučke kapetanije

Lučke kapetanije obavljaju poslove:[14]

- 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,
- 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.

Lučke kapetanije u pomorskom prometu:[15]

- Pula
- Rijeka
- Senj
- Zadar
- Šibenik
- Split
- Ploče
- Dubrovnik

Na čelu lučke kapetanije je lučki kapetan , a na čelu lučke ispostave je kapetan ispostave. Lučke kapetanije su područne jedinice Ministarstva koje nemaju svojstvo pravne osobe.

3.4 Lučke uprave

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).

[14]Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97)
[15]Ibidem

Prema zakonu luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (NN 158/03, NN 141/06) lučko područje:[16]

- 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

Osnivač lučkih uprava je Republika Hrvatska (Vlada Republike Hrvatske).Ustanove koje su osnovane radi upravljanja, izgradnje i korištenja morskih luka otvorenih za javni promet sukladno Zakonu o morskim lukama i Zakonu o ustanovama:

- dodjeljuju koncesije za korištenja i obavljanje djelatnosti,
- razvijaju lučko područje,
- upravljaju slobodnom zonom i
- kontroliraju ulaz i izlaz brodova.

Djelatnosti lučke uprave su:[17]

- 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.

Lučka uprava je neprofitna ustanova. Tijela lučke uprave čine Upravno vijeće i ravnatelj.

Nadležnost Upravnog vijeća su:

- donosi godišnji program rada i razvoja luke koji obuhvaća i financijski plan luke, na prijedlog ravnatelja lučke uprave
- donosi odluke u provođenju osnovnih smjernica lučke poslovne politike,

[16]Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvasku (NN 158/03, NN 141/06)
[17]Ibidem

- donosi odluku o javnom prikupljanju ponuda za davanje koncesije i odlučuje o davanju koncesija sukladno odredbama zakona na luke za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (NN 158/03, NN141/06)
- odobrava financijski izvještaj o radu i izvještaje o izvršenju godišnjeg programa rada i razvoja luke i dostavlja ga Ministarstvu
- donosi lučke tarife
- odlučuje o opsegu i organizaciji stručno-tehničkih službi, o imenovanju i opozivu ravnatelja te o zaključenju ugovora o zapošljavanju i visini naknade, odnosno plaće predsjednika i po potrebi članova upravnog vijeća, ravnatelja i stručno-tehničkog osoblja
- donosi statut lučke uprave uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske
- donosi akte kojima se utvrđuje red u luci i uvjeti korištenja lukom
- raspisuje natječaj za izbor ravnatelja i imenuje ga
- utvrđuje lučke uzance, a lučki uzanci su propisi kojima se reguliraju odnosi kao što su radno vrijeme, prekrcajne norme, uvjeti dolaska broda u luku , radno vrijeme luke te radnopravna pitanja u luci

Ravnatelj lučke uprave organizira, vodi rad i poslovanje lučke uprave i ima sljedeća prava i obveze:[18]

- poduzimanje svih potrebnih mjera radi pripreme za rad Upravnog vijeća i za provedbu akata i odluka Upravnog vijeća
- redovito izvješćivanje Upravnog vijeća o stanju u luci, lučkim kapacitetima, stanju podgradnje i nadgradnje kao i o obavljanju djelatnosti pod koncesijom
- priprema godišnji program rada i razvoja luke i financijski plan luke
- predstavljanje i zastupanje lučke uprave
- obavljanje svih drugih poslova vezanih uz rad lučke uprave
- izbor stručno-tehničkog osoblja
- donosi odluke kojima se usklađuje rad svih koncesionara na lučkom području

Isto tako Lučka uprava i ovlaštenici koncesije u lukama posebne namjene dužni su opremiti luku odgovarajućim uređajima za:[19]

- rukovanje i prihvat krutog i tekućeg otpada i
- ostatke tereta s broda, zauljenih voda i fekalija kako su definirane odredbama MARPOL konvencije 73/78 s izmjenama i dopunama.

Osim djelatnosti i aktivnosti tu su i prihodi lučke uprave:

- lučke pristojbe,

[18]Ibidem
[19]Red u luci (NN 158/03, NN 141/06)

- naknada od koncesija za obavljanje lučkih ili ostalih gospodarskih djelatnosti koja ne zahtijeva isključivo korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području,
- naknada od koncesija za obavljanje lučkih ili ostalih gospodarskih djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području,
- sredstva iz proračuna osnivača i
- ostali prihodi.

Sredstvima iz proračuna osnivača lučke uprave može se isključivo financirati gradnja i održavanje lučke podgradnje. Ostala sredstva pripadaju u cijelosti lučkoj upravi na čijem su području ubiru i namijenjena su za:

- izgradnju i održavanje lučke nadgradnje i podgradnje,
- opremanje luke opremom za zaštitu mora od onečišćenja s brodova
- održavanje dubine u luci i na sidrištu luke i
- troškove poslovanja lučke uprave.

Lučke uprave prema zakonu luke županijskog i lokalnog značaja (NN 158/03, NN 141/06) lučko područje utvrđuje Županijsko poglavarstvo za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području, u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske.[20]

Lučke uprave županijskog i lokalnog značaja imaju sljedeća obilježja:

- radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog za područje svake županije može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači,
- osnivač lučke uprave je županija (u daljnjem tekstu županijska lučka uprava), a odluku o njenom osnivanju donosi županijsko poglavarstvo,
- Odluka o osnivanju županijske lučke uprave može se donijeti nakon utvrđivanja lučkog područja i
- tijela županijske lučke uprave su Upravno vijeće i ravnatelj.

Upravno vijeće ima pet članova od koji dva člana i predsjednika imenuju osnivači. Jednog člana imenuje ministar iz redova lučke kapetanije na čijem području je sjedište lučke uprave, a jednog člana imenuju predstavnici ovlaštenika koncesije koje imaju koncesije na području lučke uprave.

Mandat članova Upravnog vijeća i predsjednika je četiri godine. Iste osobe mogu biti ponovno imenovane za člana Upravnog vijeća. Upravno vijeće donosi statut lučke uprave uz suglasnost županijskog poglavarstva. Na osnovi javnog natječaja, na prijedlog natječajne komisije, a uz suglasnost ministra, ravnatelja lučke

[20] Luke županijskog i lokalnog značaja (NN 158/03, NN 141/06)

uprave imenuje Upravno vijeće lučke uprave na vrijeme od četiri godine. Ravnatelj je za svoj rad odgovoran Upravnom vijeću i županijskoj skupštini.

Bitno je napomenuti da u lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja kod kojih kopneni dio luke nije širi od 6 metara, mogu se samo naplaćivati lučke pristojbe. Lučke tarife plaćaju se u lukama otvorenim za javni promet a ona je jednaka zbroju lučke pristojbe i lučke naknade. Lučke pristojbe donosi i javno objavljuje lučka uprava, a one se sastoje od:[21]

- plaćanje broda koji koristi luku u svrhu ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila,
- plaćanje broda koji koristi luku u bilo koju svrhu, osim radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila i
- plaćanje ribarskog broda, jahte, ribarske, športske ili druge brodice i plutajuće objekte.

Kriterije za određivanje lučkih pristojbi propisuje ministar na prijedlog Upravnog vijeća lučke uprave. Pristojbe ne plaćaju hrvatski javni i hrvatski ratni brodovi, brodice i jahte. Lučke naknade plaćaju korisnici luke za dobivene usluge u lukama otvorenim za javni promet i lučka uprava utvrđuje najviši iznos naknade. Ovlaštenici koncesije koji obavljaju djelatnost u lukama otvorenim za javni promet dužni su javno objaviti lučke naknade za svaku pojedinu vrstu djelatnosti ili usluge. Lučka uprava radi osiguranja konkurencije unutar luke može, ako ocijeni objektivne okolnosti koje ukazuju za nekonkurentnost luke, sniziti visinu tarife u cijelosti ili selektivno, vodeći računa i o mogućnosti ovlaštenika koncesije da prilagodi poslovanje smanjenoj tarifi.Lučke uzance koje se primjenjuju u luci otvorenoj za javni promet utvrđuje upravno vijeće lučke uprave.

[21] Luke županijskog i lokalnog značaja (NN 158/03, NN 141/06)

4 PLANIRANJE INFRASTRUKTURE I UPRAVLJANJE LUKAMA

4.1 Općenito o planiranju i značenje

„Planiranje je aktivnost kojom se određuju zadaci koji bi trebali biti ostvareni u budućnosti“.[22] Internacionalizacija i globalizacija prometa su jedni od najvažnijih trendova danas. Od luke se uvijek očekuje da pruža dodatne usluge subjektima, te da ih unapređuje i stvara nove usluge. Najpopularniji način pobjeđivanja konkurencije je proširenje uloge privatnog sektora. Naravno proširenje privatnog sektora ima svoje pozitivne aspekte i negativne aspekte. Pozitivni aspekti su: bolji menadžment, smanjenje lučkih odgovornosti, poboljšanje marketinga i smanjenje poslovnog rizika. Negativni aspekti su: privatni monopol, davanje prioriteta ciljevima sustava, ne gospodarstvu i javnosti, te gubitak kontrole razvoja lučke infrastrukture.

Važan zadatak planiranja je da pomoću raspoloživih informacija i procjene uvjeta poslovanja u budućnosti odabere između dvije ili više mogućih varijanti onu koja je najpovoljnija, a sama kvaliteta planiranja biti će prikazana koliko je ono luku zaštitilo od mogućeg neuspjeha do kojega bi moglo doći ako bi tok događanja krenuo drukčije nego što je bilo predviđeno. Potreba za planiranjem postoji u svim zemljama zbog stalnog napretka znanosti, tehnike i tehnologija što zahtjeva svjesno upravljanje i organiziran pristup budućnosti.

Planiranje obuhvaća:[23]

- istraživanje čimbenika koji će u planskom razdoblju izravno ili neizravno utjecati na poslovanje, te izradu ekonomsko-tehničke analize uvjeta poslovanja u planskom razdoblju,
- izradu planova, tj. određivanje zadataka, ali i mjera i sredstava za ostvarivanje planskih zadataka i
- utvrđivanje, kontrolu ostvarivanja i analizu ostvarivanja planova.

Planovi moraju imati sljedeća obilježja:

- svi planski zadaci moraju obavezno biti kvantitativno definirani u neutralnim i vrijednosnim pokazateljima,
- svi planovi moraju biti usmjereni na optimalne mogućnosti privređivanja
- svi planski zadaci moraju biti vremenski determinirani,
- planovi moraju predvidjeti konkretna sredstva i mjere za izvršavanje planskih zadataka i
- planovi moraju biti kompleksni i obuhvatiti cjelinu reprodukcije, a plan za svaki dio poslovnog procesa mora biti usklađen s ostalim planovima.

Planiranje se dijeli na dvije funkcije a to su vremenska (kratkoročno, srednjoročno, dugoročno) i prostorna (skladište, vodna ili kopnena vrata).

[22]Natalija, K.: Uvjeti za planiranje i projektiranje luka, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)

[23] Z. Zenzerović, Optimizacijski modeli planiranja kapaciteta morskih luka, doktorska disertacija, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka 1995.

Za planiranje nove luka potrebno je odrediti:[24]

1. Najpovoljniji položaj luke,
2. Vrstu i kapacitet prekrcajne mehanizacije,
3. Trasu najpovoljnijeg izlaza iz luke,
4. Ekonomski najprihvatljiviju metodu izgradnje i
5. Najprikladnije etape izgradnje.

Luka svako svoje poslovanje, odnosno planove (mirkoplaniranjem) mora uskladiti s lučkim i prometnim planom zemlje (makroplaniranje). Također planiranje lučkog sustava zahtjeva suočavanje sa zahtjevima: vanjskih čimbenika, novih organizacijskih koncepata, zahtjeva okoliša i zahtjeva sigurnosti i zdravlja, te korištenje novih tehnologija.

Za ispravan dugoročan razvoj pomorskih luka plan mora biti utvrđen na ekonomskim osnovama. Planiranje i razvoj pomorskih putničkih luka zahtjeva primjenu najnovijih tehničko-tehnoloških ostvarenja, novih metoda i organizacije rada, uz korištenje najmodernijih tehnologija. Kako bi se ostvario dugoročan plan razvoja pomorskih putničkih luka potrebno je definirati sve čimbenike i uvrstiti ih u program razvoja. Analizirajući osnovne postavke iz svjetskih luka može se uočiti potrebna načela koja će se primijeniti u planiranju razvoja pomorskih putničkih luka:[25]

1. planiranje pomorske putničke luke mora biti svrsishodno i mora za više godina unaprijed predvidjeti mogućnosti povećanja kapaciteta i unapređenja rada pomorske putničke luke (akvatorij, površine, instalacije, prometnice itd.),
2. plan razvoja pomorske putničke luke mora, po mogućnosti, činiti cjelinu s planom grada, jer je pomorska putnička luka sastavni dio područja u kojem je smještena. Prostor pomorske luke ne bi smio biti ograničen razvojem grada, kao ni kapacitet prometnica koje luku povezuju sa zaleđem,
3. u planiranju instalacija i uređaja potrebno je voditi računa o njihovoj maksimalnoj efikasnosti. Svi elementi pomorske putničke luke moraju biti projektirani prema potrebama modernih brodova,
4. dugoročni plan pomorske putničke luke mora postojati da bi se osigurao ispravan razvoj u odnosnu na raspored obalnog područja i promjene u zaleđu pomorske putničke luke,
5. ne smije izostati mogućnost eventualnog širenja, koje mora biti predviđeno uzdužno i okomito na obalu mora,
6. prije nego što se pristupi izgradnji novih lučkih kapaciteta (što se naročito odnosi na lučke infrastrukturne objekte) potrebno je maksimalno valorizirati postojeće kapacitete,

[24] Natalija, K.: Uvjeti za planiranje i projektiranje luka, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)
[25] Kirinčić J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991., str. 27.

7. razvoj pomorske luke mora se odvijati tako da se uklanjaju, a ne stvaraju, opasni elementi konkurencije i da se spriječi investiranje u udvostručavanje lučkih kapaciteta i
8. investiranje u specijalizirane terminale za prihvat lučkog prometa za koji se pretpostavlja da je privremeni i ne garantira dugoročne poslove nisu opravdana.

4.2 Lučka infrastruktura i ostali tehnički elementi lučkog sustava

Lučka infrastruktura (podgradnja) spada pod tehničke elemente lučkog sustava zajedno sa suprastrukturom (nadgradnjom) i prekrcajnom mehanizacijom. Lučku infrastrukturu čine svi objekti na terenu i u akvatoriju luke ili terminala, koje istodobno služe svim radnim organizacijama, organima luke i institucijama koje imaju bilo kakve aktivnosti u tom prostoru.[26] Infrastrukturni objekti su nepokretna sredstva za rad u luci ili se može reći da su to pasivni objekti koji ne proizvode lučku uslugu,ali služe za organiziranje i obavljanje lučke djelatnosti.

Pod lučkom infrastrukturom (podgradnjom) ubrajamo pristane, gatove, lukobrane, operativne obale i druge lučke zemljišne površine, objekte prometne infrastrukture (npr. Lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl).

Lučku suprastrukturu čine lučki objekti i sredstva za rad koja služe pri prekrcaju tereta, skladištenja robe i nekim specifičnim lučkim aktivnostima (fumigacija robe, popravci i dr.). Suprastrukturni objekti su takozvani aktivni objekti jer se neposredno koriste u proizvodnji lučke usluge.

Lučka suprastruktura (nadgradnja) su nepokretni objekti izgrađeni na lučkom području kao što su upravne zgrade, skladište, silosi, rezervoari i sl., te lučki kapitalni pretovarni objekti kao što su dizalice i slično.

Prekrcajna-prijevozna sredstva terminala su transportna sredstva i sredstva namijenjena ukrcaju, iskrcaju ili prekrcaju tereta na brodove ili s brodova. Namijenjena su i rukovanju teretom na lučkom prostoru u svim potrebnim aktivnostima vezanima za njegov protok kroz luku. Za prihvatne mogućnosti terminala za određene vrste tereta razvila se potrebna lučka mehanizacija: obalne dizalice, pokretne (obalne) dizalice, viličari, kamioni, traktori, prikolice, transportne trake itd. Osnovna podjela prekrcajne mehanizacije temelji se na prekidnom i neprekidnom djelovanju. Sredstva neprekidno djelovanja su: cjevovodi, transporteri, konvejeri i elevatori, a sredstva s povremenim djelovanjem su: dizalice, dizala i prekrcajno-prijevozna sredstva.

4.3 Planiranje infrastukture

Planiranje infrastrukture zahtjeva razradu plana koji bio značio rješenje na duže vremensko razdoblje i za dulju primjenu. Plan mora biti prilagodljiv i usklađen s

[26]Č. Dundović, B. Kesić: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet, Rijeka, 2001.

operativnim potrebama i financijskim mogućnostima. Prema tome, osnova planiranja infrastrukture je dugoročni plan razvoja koji može sadržavati planiranje novih kapaciteta ili proširenje postojećih lučkih objekata i uređaja.

Za ispravno planiranje potrebne su brojne informacije o svim činiteljima koji direktno ili indirektno utječu na rezultate plana. Sadržaj informacija treba prikazivati ekonomski razvoj zaleđa ili zemlje kao cjeline, a to se uključuje ekonomske i fizičke prednosti i nedostaci, učestalost plovidbe (brodova), vrstu i tip transportnog sredstva, veličinu brodova, kolika će biti iskoristivost lučkih objekata i uređaja, te analize rada u luci. Za ostvarenje dugoročnog plana potrebna su načela već spomenuta u ovom radu, uz shematski prikaz koji objašnjava i definira ulogu mogućih čimbenika koji sudjeluju u stvaranju dugoročnog razvoja plana.

Pri planiranju poželjno je planirati etape gradnje kako bi se moglo kontrolirati pravilno iskorištavanje površine i slobodnog prostora. Daljnji postupak planiranja treba sadržavati ove faze:[27]

1. faza – analiza postojeće situacije – potrebno je utvrditi uvjete koji jesu ili nisu zadovoljeni, te vrste usluga.Potrebno je obaviti i detaljnu analizu troškova, posebice stoga što su terminali opterećeni visokim fiksnim troškovima,
2. faza – prognoza prometa – potrebno je obaviti prognozu prometa za određeno razdoblje u naprijed (10 godina), dok se za planerske trendove uzima i 10 godina unazad. Koriste se statističke i matematičke metode, najčešće ekstrapolacija trenda. Obavlja se segmentacija po vrstama tereta,
3. faza – tehnička i tehnološka rješenja – predlažu se na temelju primjene dostignuća suvremenih znanstvenih i stručnih spoznaja i dobivenih elemenata prognoze u procesu planiranja i
4. faza – ekonomsko i financijsko vrednovanje – uglavnom se obavlja cost-benefit analizom tako da se u omjer stave troškovi koji će nastati pri određenim investicijama i usporede se s mogućim koristima.

Potrebe i poticaji za izgradnju mogu biti različiti i mogu se svrstati u jedan od sljedećih slučajeva:

- zamjena postojećih kapaciteta (osnovnih sredstava) novim, istih tehnoloških svojstava,
- modernizacija postojećih kapaciteta,
- proširenje kapaciteta radi povećanja opsega prometa kroz luku i
- izgradnja novih lučkih kapaciteta.

Podloge za razvoj i izgradnju lučkih sustava proizlaze iz raznih aktivnosti istraživanja ekonomskih, transportnih, tehničko-tehnoloških i organizacijskih uvjeta. Projektiranje izgradnje, te rad i razvoj lučkog proizvodnog sustava ovise o rezultatima koji se njime ostvaruju i o procesu kojim se ti rezultati dobivaju. To znači da se

[27]J. Kirinčić, Problematika projektiranja luka za masovne terete, Suvremeni promet, god. 4, br. 4, Zagreb, 1982.

nijedan od tri navedena faktora ne može projektirati ni realizirati nezavisno od ostala dva. Tu činjenicu valja imati na umu i pri projektiranju i izgradnji lučke infrastrukture.

Svakom procesu proizvodnje odgovara određeni proizvodni sustav, koji obuhvaća sve potrebne elemente za odvijanje procesa. Zbog toga i pri projektiranju izgradnje lučkih objekata valja razlikovati dvije bitne faze: fazu koncipiranja ili priprema i fazu realizacije ili izgradnje. Zadaci tih faza proizlaze iz osnovnih načela svrhe i potrebe ulaganja financijskih sredstava radi postizanja novih vrijednosti.

Izbor tehnologije je vrlo složen i osjetljiv zadatak koji se u užem smislu na osnovi interdisciplinarnog postupka svodi na izbor najprihvatljivijeg rješenja.Tehničko-tehnološko rješenje čini skup objekata i procesa rukovanja teretom, te odnose i veze među njima, pa se zbog toga promatra kao složeni sustav. Sam tehnološki sustav sadrži više tehnoloških postupaka koji su međusobno povezani i uvjetovani. Predmet razmatranja su tehnološki procesi ukrcaja tereta u brod i iskrcaja iz njega, te rukovanje teretom u lukama. Dakle predmet tehnološke analize je teret i njegove pojavne veze, što se može prikazati u integralnom procesu.

Naravno, tu su i tehnički uvjeti lučke infrastruktura koja mora zadovoljiti sposobnost da podnese sve prometna i ostala opterećenja koja se mogu pojaviti. Taj osnovni uvjet mora biti bez ograničenja što bolje ostvaren, a sljedeći tehnički zahtjevi su:

- stabilnost lučkih objekata, tj. njihova sposobnost da pod djelovanjem vanjskih sila sačuvaju svoj oblik i položaj bez trajnih promjena i
- čvrstoća nosivih konstrukcija lučkih objekata koja mora biti takva da izdrži sva moguća proračunska naprezanja u konstrukcijskom materijalu.

Slika 8. Prikazuje lučke objekte koji čine lučku infrastrukturu.



Slika 8. Lučki objekti

Izvor: Kirinčić J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991

Izbor lokacije ima posebno značenje, odražava se na troškove građenja i na rezultate poslovanja. Pod pojmom lokacijepodrazumijeva se mjesto u zemljopisnom smislu na kojem se obavlja lučka djelatnost.

Osnovni zadatak, pri izboru lokacije jest analiza, koje osnovne čimbenike treba zadovoljiti razmatrana lokacija. Na pojedinoj lokaciji nalazi se niz smještajnih čimbenika koji su uvjetovani društvenim odnosima, klimom, geografskim obilježjima itd. I potrebna je analiza svakog pojedinog čimbenika na odabranoj lokaciji. Ta analiza je osnovaza utvrđivanje makro-lokacije određene lučke djelatnosti iz koje poslije slijedi određivanje mikro-lokacije luke.

Također, prirodni uvjeti utječu na planiranje i projektiranje lučke infrastrukture i u njih se ubrajaju:[28]

1. Klimatski uvjeti (meteorološki elementi: vjetar, oborine, vidljivost, temperatura i vlažnost),
2. Oceanografski uvjeti (valovi, morske mijene i morske struje),
3. Topografski i hidrografski uvjeti (odgovarajuća ravna kopnena površina – procjena zemljanih radova i budućih površina),
4. Uvjeti tla (radi ispravnog izbora konstrukcije, njezina temeljenja i opterećenja tla) i
5. Položajni uvjeti (razvijenost obale, morske mijene, ulaz, postajanje rijeke i drugih utjecajni čimbenici kao potreba za iskopom mulja i drugog zemljanog materijala ili kamena, utjecaj valova i vodenih struja tijekom izgradnje i eksploatacije, posljedice erozije terena, nanošenja taloga i održavanje dubine vode, uvjeti temeljenja lučkih objekata).

Država svojim ulaganjem u lučku infrastrukturu stvara jedan od preduvjeta kontinuiranog održivog gospodarskog rasta.

Planiranje infrastrukture mora zadovoljiti opće potrebe, brinuti za pozitivne i negativne posljedice razvitka infrastrukture na gospodarstvo i dobrobit ljudskih zajednica, okoliš i društvo. Iako infrastruktura ima ili nema svoj rast gospodarstva ona se mora planirati, te je potrebno omogućiti najširu moguću konkurenciju:[29]

- u odnosu na tržište (npr. Natječaj za lučka područja),
- u odnosu na korisnike usluga (npr. Telekomunikacijske kompanije u konkurenciji za korisnike) i
- u odnosu na opskrbu nekog tko pruža infrastrukturne usluge (npr. Proizvodnja energije za distributera).

U Hrvatskoj planiranje razvoja, a posebno razvoja infrastrukture je zanemareno, i to radi:

- krive percepcije, da je planiranje nešto što pripada socijalističkom, centraliziranom sustavu,

[28]Natalija, K.: Uvjeti za planiranje i projektiranje luka, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018. (prezentacija)
[29]Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

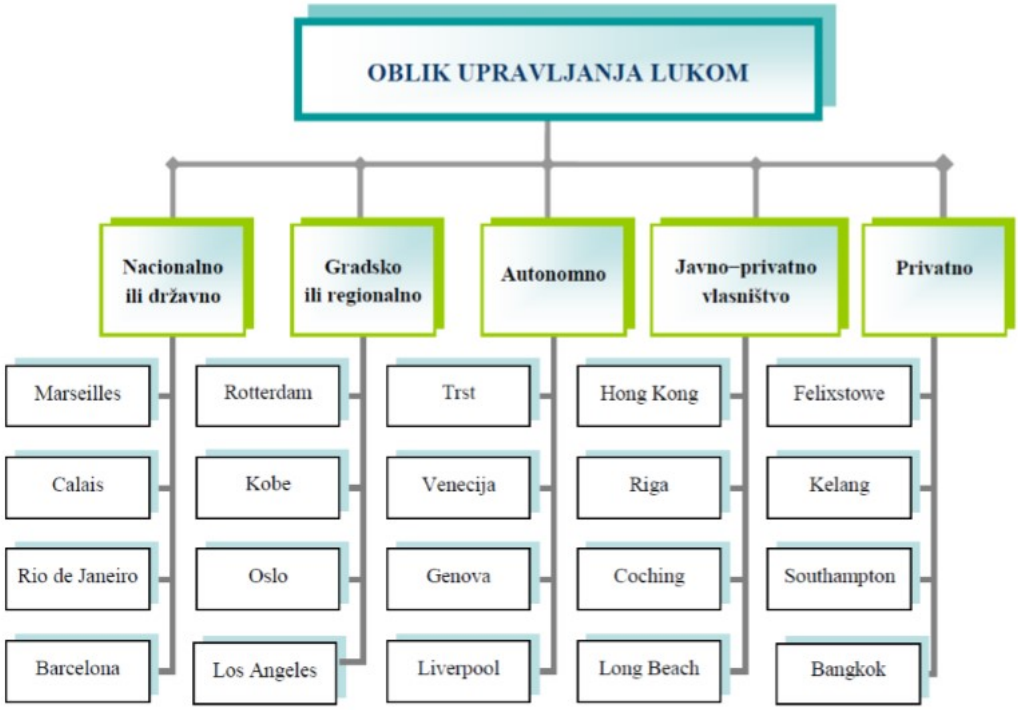
- očekivanja da će se slobodno tržište samo po sebi, bez utjecaja i intervencija države, određivati smjer i tempo razvoja, te
- pogrešnog pristupa koji je prouzročio mnoge poteškoće tranzicijskim zemljama.

Donesena je Strategija razvoja prometa, a koja nije zasnovana na analizama, studijama i prognozama.Strategija razvitka pomorstva još nije usvojena, pa se daljnji razvitak luka zasniva na planovima pojedinih lučkih uprava.

4.4 Upravljanje lukama

Lukama se upravlja pomoću raznih modela. „Model upravljanje lukom je osnovno polazišterješavanja pitanja važnosti i djelovanja luke, odnosno njezinih razvojnih mogućnosti. Upravljati znači sagledati i riješiti sadašnja kretanja, te predvidjeti i planirati buduće tendencije“[30]. Ne postoji jednak i jedinstven model upravljanja lukom, ali najznačajniji su:

1. Nacionalno upravljanje lukom,
2. Luke pod upravom grada ili regije,
3. Autonomna uprava luka,
4. Javno – privatno partnerstvo i
5. Privatne luke.



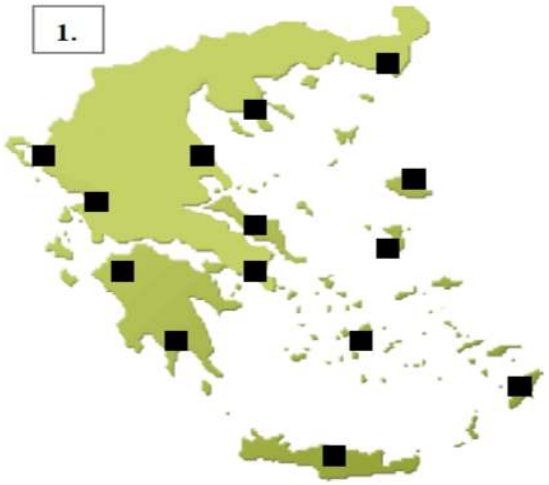
Slika 9. Modeli upravljanja lukom

Izvor:Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

[30]Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

Slika 9. Prikazuje vrste modela upravljanja najvećim lukama na svijetu te primjere najvećih luka za pojedinu vrstu modela.

Lučka uprava je odgovorna za upravljanje, planiranje, kontrolu, promociju i koordinaciju svih lučkih aktivnosti. Oblik upravljanja ovisi o osnivaču lučke uprave (općina, grad, županija, država). Formiranje lučke uprave, kao poslovnog središta,jedan od temeljnih elemenata optimalnog funkcioniranja cjelovitog lučkog sustava. O formiranju lučkih uprava odlučuju državne institucije tako da razmatraju koliko je lučkih uprava potrebno i gdje im izabrati lokaciju.



Slika 10. Decentralizirani i nekoordinirani tip organizacije lučkih uprava

Izvor: Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

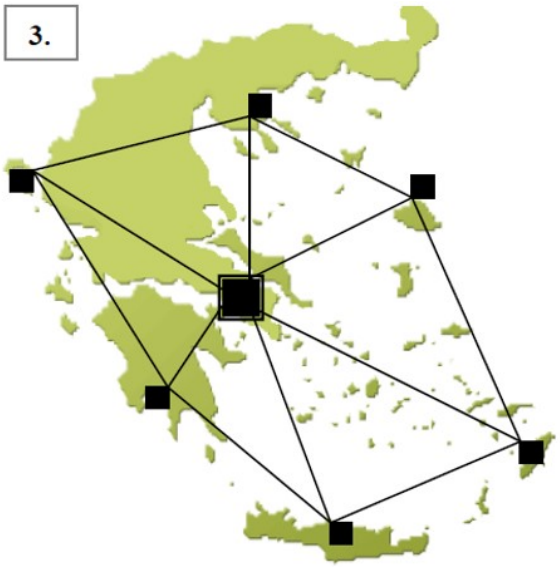
Slika 10. prikazuje decentralizirani i nekoordinirani tip organizacije lučkih uprava. Taj tip organizacije odnosi se na nacionalne ili regionalne lučke uprave gdje više lučkih uprava upravlja užim okruženjem.



Slika 11. Centralizirani tip organizacije lučkih uprava

Izvor: Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

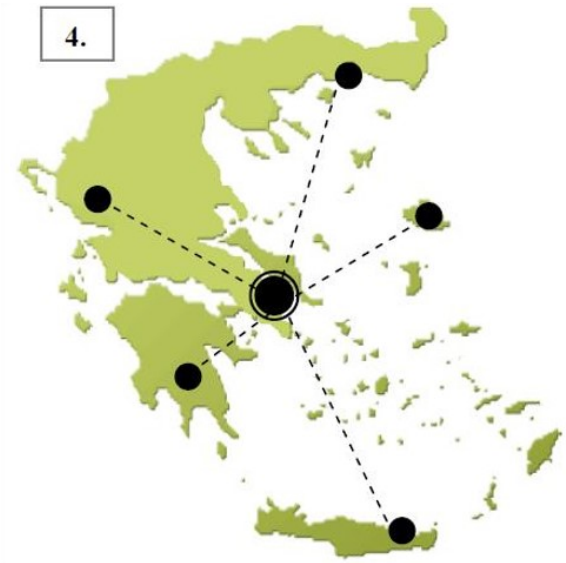
Slika 11. prikazuje centralizirani tip organizacije lučkih uprava što znači da se odnosi se na jednu lučku upravu koja putem većeg broja zaposlenika upravlja cjelokupnim lučkim područjem.



Slika 12. Tip organizacije lučkih uprava sastavljen od glavne lučke uprave i pojedinih regionalnih lučkih uprava (podružnica)

Izvor: Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

Slika 12. prikazuje tip organizacije lučkih uprava sastavljen od glavne lučke uprave i pojedinih regionalnih lučkih uprava (podružnica) i njeno glavno obilježje ovakve organizacije je zajednička organizacija logističkih poslova ("call centri", promocija, knjigovodstvo i sl.) smještenih u glavnoj lučkoj upravi.



Slika 13. Koordinirano-decentralizirani tip organizacije lučkih uprava

Izvor: Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

Slika 13. prikazuje koordinirano-decentralizirani tip organizacije lučkih uprava koji je sastavljen je od više regionalnih lučkih uprava. Poslove takvih lučkih uprava u pravilu vodi centralna lučka uprava, a temelj povezanosti je zajednički informacijski sustav.

Pri odabiru modela organizacije lučkih uprava odlučuje se za onaj model koji najbolje odgovara potrebama korisnika i da zadovoljava ekonomska načela. Kod donošenja odluke posebno se uvažava:[31]

- analiza ciljanih tržišta,
- kapaciteti i stanje infrastrukture i
- kretanje robnih tokova.

Također pri odabiru modela potrebno je imati na umu činjenice o :

- ekonomskoj moći osnivača,
- geoprometnoj lokaciji,
- tehničkoj pogodnosti luke,
- površini lučkog područja nad kojim će se imati jurisdikcija,
- prometu roba i putnika,
- mogućnosti stvaranja dobiti na kraju svake obračunske godine,
- povećanju stupnja,
- mogućnosti snižavanja cijena lučkih usluga i
- povećavanju produktivnosti.

Kvaliteta usluge također je značajan čimbenik pri odabiru modela organizacije lučkih usluga. Pod kvalitetom usluge podrazumijeva se:[32]

- koordiniranost (prisutnost),
- fleksibilnost,
- raspoloživost radne snage,
- dostupnost kooperanata i
- kvaliteta kooperantskih usluga.

Ako organizaciju lučkih uprava gledamo kao poslovne središte, potrebno je proučiti i poštivati druge brojne čimbenike kao što su:

- odabir optimalnog sustava upravljanja,
- minimiziranje troškova,
- koordinacija aktivnosti i procesa na lučkom području,
- terenska prisutnost,
- kvaliteti ljudskih potencijala,
- odabir odgovarajuće organizacije poslovnog središta (najam, koncesija, dugoročna investicija, kombinacija),

[31] Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)
[32] Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

- dostupnost i raspoloživost radne snage,
- stvaranje dodanih vrijednosti i usluga i
- uvažavanje zakonskih odrednica.

4.4.1 Nacionalno upravljanje lukama

Nacionalno upravljanje lukama je model tj. sustav kojim država putem svojih tijela upravlja lukom. Prednosti takvog modela je to što može usklađivati razvoj kopnenih prometnica i luka, te nije ponajprije motivirana profitom i osigurava slobodu izbora lokacije pri izgradnji nove luke. Nedostaci takvog modela je to što takva vrsta modela je često birokratska i nefleksibilna i nije u skladu sa suvremenim zahtjevima racionalnog i ekonomičnog poslovanja.

Primjeri ovakvog modela nalazimo u kanadskim, južnoameričkim (Argentina, Brazil, Čile), talijanskim (osim luka Genova, Trst, Venecija i Livorno) te u nekim francuskim lukama.

4.4.2 Luke pod upravom lučkog grada ili regije

Luke pod upravom lučkog grada ili regije je vrsta modela koji ima slična obilježja kao model za državne luke, ali je ipak elastičniji i bolje odgovara luci zbog veće angažiranosti lokalnih čimbenika. Luku kontrolira država, a upravljanje nad lukom provodi pokrajina, provincija, regija, županija ili država članica saveza, a ne centralna državna administracija. Prednosti ovakvog modela je to što je luka neovisna u većini svojih akcija i djelatnosti, osim u pogledu najvažnijih pitanja (financiranje, zaštita okoliša). Nedostaci ovog modela je velik broj birokratskog osoblja i standardizirani procesi upravljanja, čime se može umanjiti djelotvornost, adaptabilnost i fleksibilnost luke .

Primjeri ovakvog modela su Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, japanske luke Kawasaki, Yokohama, Osaka, Nagoya i Kobe, zatim Sidney, Oslo, Göteborg, Copenhagen i Helsinki, u Velikoj Britaniji to je luka Bristol, a u SAD-u luke Chicago, Cleveland, Houston, Los Angeles i San Francisco.

4.4.3 Autonomna uprava luka

Autonomna uprava luka je model koji se najčešće prihvaća, jer se smatra da će luka najbolje zadovoljiti zahtjeve ako njome upravljaju oni koji je koriste i koji su najviše zainteresirani za njezin uspješan radU takvom obliku upravljanja korisnici mogu formirati posebno udruženje zaduženo za upravljanje lukom. Ovakav model lako se prilagođava promjenama na tržištu, lako zapošljava potrebno osoblje, osjetljivo je na konkurenciju i vlastitim prihodima mora pokrivati troškove

poslovanja,pa nastoje pružati usluge koji komitenti traže. Ovisno o sudjelovanje korisnika u upravljanju lukama razlikujemo dvije varijante autonomne uprave:[33]

1. Korisnici direktno sudjeluju u upravljanju - udruženje koje eksploatira luku predstavlja interesnu zajednicu upravljanja. Upravljačko vijeće zajednice formira se od predstavnika koncesionara, trgovačke komore, predstavnika grada, te upravnog osoblja luke i
2. Stvaranje asocijacije između društva koje upravlja lukom i udruživanja komitenata – tj. direktno zainteresiranih za uspjeh poslovanja luke. Posljedica ovakva pristupa je izvjestan gubitak autonomije onih koji formiraju svojevrstan konzorcij za upravljanje lukom.

Autonomnu upravu imaju luke: London (Portof London Authority), Liverpool, Glasgow, Trst (PortAuthoritydel Porto diTrieste), Venecija, Genova (ConsorzioAutonomodel Porto di Genova), indijska luka Madras ili australske luke Melbourne i Fremantle.

4.4.4 Javno – privatno partnerstvo

Javno – privatno partnerstvo je model koji nastaje suradnjom između ljudi i organizacija u javnom i privatnom sektoru s ciljem ostvarenja određene koristi, drugim riječima javno−privatno partnerstvo nastaje udruživanjem javnog i privatnog kapitala u područjima, gdje javni kapital nije dostatan za financiranje većih investicijskih aktivnosti. Svaku akciju koja se oslanja na sporazum sudionika u javnom i privatnom sektoru također pridonosi unapređenju lokalne zajednice i kvalitete života. Kad javni sektor ne posjeduje dovoljno sredstava za investicije, privatni sektor se pojavljuje kao partner. Uz pomoć privatnog sektora investira se u javnu infrastrukturu sprječavajući nastajanje uskih grla, te se stvaraju uvjeti potrebni za održivi rast gospodarstva. Ovakav model se pokazao kao dobar model financiranja infrastrukturnog razvoja. Pod javnom administracijom obavlja se se planiranje, politika i regulacija, a privatni sektor obavlja investiranje kapitala, ugovaranje poslova, zapošljavanje i menadžment, unapređenje efikasnosti i kvalitete usluga.

Hrvatskau proteklom razdoblju nije prepoznala partnerski potencijal javnog i privatnog sektora, iako postoji tendencija aktivnijeg odnosa prema mogućnostima različitih modela partnerstva.

4.4.5 Privatne luke

„Privatizacija je proces kojim se podrazumijeva pretvaranje državnih i društvenih poduzeća u privatno vlasništvo fizičkih i pravnih osoba.“[34]Model privatizacije u lukama nastao je u posljednjih dvadesetak godina zbog konstantne

[33]Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)
[34]Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)

promjene u tehnologiji, organizaciji proizvodnje i poslovanja. Takav model podrazumijeva prijenos vlasništva i uvođenje privatnog sektora u upravljanje lukom ulaganjima u lučku infrastrukturu i suprastrukturu, te izgradnju novih sistema. Također ovakav model je krajnji oblik javno – privatnog partnerstva.

Model privatizacije ovisi o stanju u luci, zakonskim pretpostavkama, ekonomskim parametrima te potrebama države i jedan je od najznačajnijih elemenata reforme lučkog sustava. Glavni razlog zašto dolazi do privatizacije jest smanjenje financijskih potraživanja iz državnog proračuna za dotacije i sanacije luka i javnih lučkih poduzeća te da se poveća njihova konkurentska sposobnost na tržištu, posebice međunarodnom.

Najznačajniji modeli privatizacije u lukama su:

- Koncesije - više od 50% slučajeva uvođenja privatnog sektora.Na osnovi ugovora koncesionar dobiva pravo korištenja zemlje i/ili opreme na ugovoreno vremensko razdoblje za koji će plaćati naknadu davatelju koncesije.
- Joint ventures – u 10% luka, udruživanje dviju ili više kompanija na temelju uloženog kapitala te istraživačkog, razvojnog i proizvodnog rada (npr. lučke uprave i privatnog poduzeća) radi zajedničkog ulaganja, a time i zajedničke koristi.
- Dioničarstvo - privatizacija se provodi prodajom dionica zaposlenicima ili kotacijom na tržištu.
- Prodaja zemljišta - metoda korištena u približno 5% slučajeva gdje je provedena privatizacija. Najčešće se prodaje "golo" zemljište i na taj se način omogućava investitoru da izgradi potrebne kapacitete.
- BOT (build-operate-transfer) - koristi se u oko 20% luka. investitoru omogućava da izgradi i upravlja lučkim kapacitetima. Investitor koristi izgrađene kapacitete tijekom određenoga vremenskog razdoblja (najčešće na dulje vrijeme, više od 30 godina), ali nema vlasništvo nad njima.

Iako privatizacija luka često pokazuje dobre rezultate, država se i dalje rijetko odriče kontrole u lukama.

5 RAZVOJNI PLANOVI I TRENDOVI RAZVOJA HRVATSKIH PUTNIČKIH LUKA

5.1 Obilježja, analiza i izrada razvojnih planova

Metodologija razvojnog planiranja luka je vrlo opsežan posao i sastoji se od sljedećih faza:[35]

1. Izrada razvojnih programa (koncepcije razvoja) luke:
   - analiza dosadašnjeg razvoja i sadašnjeg stanja luke
   - analiza razvojnih mogućnosti luke
   - utvrđivanje razvojne koncepcije i razvojnih ciljeva (u varijantama)
   - prijedlog mjera i sredstava za ostvarenje razvojnih ciljeva
2. Usklađivanje razvojnih programa i
3. Izrada dugoročnih i srednjoročnih planova luke.

U pripremi razvojnog plana luke, UNCTAD preporučuje sljedeću metodologiju:[36]

1. Opća razvojna politika: označava ulogu luke, okvir planiranja i financijsku odgovornost,
2. Prognoza prometa za razdoblje za koje se planira,
3. Tehnološka politika: za svaku vrstu prometa koji se prognozira, uzimajući u obzir sredstvo u kojem se prevozi, potrebno je ispitati alternativna tehnološka rješenja prekrcaja i njihov utjecaj na buduću produktivnost,
4. Promet je potrebno alocirati, te razvrstati teret s obzirom na slične značajke, prema skupinama pristana ili po terminalima,
5. Preliminarno određivanje dimenzija: za svaku skupinu pristana ili za svaki terminal potrebno je odrediti dodatne kapacitete, te napraviti procjenu njihovih dimenzija,
6. Preliminarno određivanje lokacija: za svaku skupinu pristana ili za svaki terminal potrebno je predložiti prostorne lokacije na kopnu i u moru,
7. Tehnička podobnost: za svaku lokaciju potrebno je obaviti sva potrebna tehnička ispitivanja,
8. Prva procjena troškova: potrebno je procijeniti troškove konstrukcije i opreme budućih kapaciteta,
9. Preliminarno sužavanje broja varijanti,
10. Konačna odluka o broju varijanti,
11. Operativno planiranje: za sve preostale varijante treba pripremiti plan u kojem će se vidjeti kako će kapaciteti poslovati i s kojom produktivnošću,
12. Konačna odluka o dimenzijama,

[35] Č. Dundović, B. Kesić: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet, Rijeka, 2001.
[36] B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.

13. Preliminarni nacrt: za svako predviđeno rješenje izraditi nacrte svih kapaciteta, toliko detaljno da se može uočiti bilo koji problem vezan uz pristup morem ili kopnom na pristan ili u skladišne prostore luke,
14. Detaljna ocjena troškova: potrebno je razdijeliti troškove za sve radove i usluge da se dobije osnova za ekonomsku analizu,
15. Analiza troškova i koristi: ekonomska analiza za svako predloženo rješenje,
16. Financijska analiza: analizirati financijsku podobnost svake alternative i razmotriti uspješnost financijskog poslovanja,
17. Konačan izbor: usporediti sve analize, ukupne prednosti i nedostatke predloženih rješenja,
18. Razmotriti zaključke s donositeljem odluke,
19. Izraditi izvještaj o konačnom rješenju potkrijepljen analizama i
20. Dobivanje dozvola za izvođenje radova i osiguravanje izvora financiranja.

Planiranje razvoja započinje analizom dosadašnjeg razvoja pa stoga je potrebno prikupiti različite informacije: informacija o lučkim razvojnim planovima, razvojnim planovima industrijskih poduzeća u zaleđu, nacionalnom planiranju, razvojnim planovima konkurentskih luka, tehničkim i tehnološkim promjenama u brodarstvu itd. Prikupljene informacije treba razgraničiti prema razdobljima planiranja jer će postavljeni zadaci biti različiti za kratkoročno, srednjoročno i dugoročno planiranje. Prikupljanje informacija obično obavlja služba statistike u lukama, ali se mogu koristit i podaci dobiveni od različitih specijaliziranih organizacija, npr. statističkih zavoda ili gospodarskih komora.

Također, pomoću prikupljenih informacija i ocjene sadašnjeg stanja luke, moguće je s određenim stupnjem vjerojatnosti prognozirati putnički promet i odrediti čimbenike odlučujuće za buduće poslovanje i razvoj luke. Da bi ta prognoza bila realnija, potrebno je imati što točnije pokazatelje o postojećem putničkim prometom. Za takvu prognozu se koriste znanstvene statističke i matematičke metode: metoda ekstrapolacije trenda, metoda regresijskih modela, metoda elasticiteta, metoda simulacije itd.

Analiza dosadašnjeg razvoja treba obuhvatit:[37]

- analizu položaja luke na domaćem i svjetskom tržištu,
- analizu opsega i dinamike ostvarenog prometa,
- analizu ostvarenih investicija,
- analizu tehničke opremljenosti luke,
- analizu financijskog stanja luke i
- analizu kadrova itd.

[37] B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.

Analiza razvojnih mogućnosti potrebna je da bi se sagledali i procijenili čimbenici (prognostički parametri važni za daljnji razvoj luke), koji obuhvaćaju:[38]

- prognozu lučkog prometa,
- prognozu razvoja tehnike i tehnologije u svjetskim razmjerima,
- prognozu mogućnosti opskrbe energijom i reprodukcijskim materijalom,
- prognozu mogućnosti razvoja kadrova,
- prognozu eventualnih promjena na ekonomskom, gospodarskom ili političkom planu i
- prognozu mogućnosti ostvarivanja vlastitih ili pribavljanja domaćih i inozemnih izvora financiranja programa razvoja.

Prognoza lučkog prometa je ključan element planiranja.Pomoću temelja detaljno ispisanih i utvrđenih podataka o tržištima i robnim tokovima koji gravitiraju nekoj luci, izrađuje se prognoza prometa za planirano razdoblje.Prognoza lučkog prometa izvode se odvojeno s obzirom na nekoliko pristupa:

1. Prema pravcima kretanja tereta, utvrđuje se prognoza za:
    - domaći teret (uvozni i izvozni teret) i
    - tranzitni teret
2. Prema glavnim vrstama tereta, utvrđuju se zasebne prognoze za:
    - generalni teret,
    - rasuti teret i
    - tekući i plinoviti teret.
3. Unutar pojedinih glavnih vrsta tereta, utvrđuju se odvojene prognoze za:
    - pojedine vrste rasutih, tekućih i plinovitih tereta koji imaju specifična fizička svojstva i zahtijevaju poseban tretman,
    - ujedinjene (jedinične) terete koji imaju različita pakiranja pa se prema tome prognoze izvode posebno za:
        - kontejnerizirane terete
        - za terete koji se prevoze ro-ro tehnologijom, paletizirane terete i sl.

Obavezno je izraditi više varijanti koncepcije razvoja kako bi se mogle izdvojiti prednosti i nedostaci svake varijante, te da bi se izabrala ona koja jamči najefikasniji i najstabilniji razvoj luke.

Prije nego što se pristupi razradi i donošenju planova potrebno je uskladiti razvojne programe, a to podrazumijeva usklađivanje unutar luke(po pojedinim organizacijskim jedinicama) i izvan luke (s obzirom na svoje bliže i daljnje okružje). Usklađivanje razvojnih programa je složen posao jer različiti subjekti u planiranju imaju različite interese i nužno je pronaći rješenje koje će udovoljiti svim subjektima.

Usklađivanje treba dati odgovor na sljedeća pitanja:

[38] B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.

- vrsti lučkih usluga i specijalizaciji poslova na pojedinim terminalima luke i
- izgradnji novih ili modernizacija postojećih kapaciteta da bi se izbjeglo udvostručavanje kapaciteta.

Nakon što se razvojni programi usklade, pristupa se u izradi srednjoročnih i dugoročnih planova luke. Plan razvoja luke izrađuje se kao ukupan razvojni plan u okviru kojega su sadržani brojni pojedinačni planovi, različiti po svom sadržaju, a neophodni za prognozu čimbenika relevantnih za daljnji razvoj luke.

5.2 Pojedinačni razvojni planovi

Najznačajniji pojedinačni razvojni planovi luke su:[39]

- plan razvoja lučkih djelatnosti,
- plan razvoja investicija i lučkih kapaciteta,
- plan razvoja kadrova i
- plan razvoja poslovanja luke

5.2.1 Plan razvoja lučkih djelatnosti

Analizom tržišta i marketinga utvrđuje se plan razvoja lučkih djelatnosti. Marketing i planiranje su međusobno povezane aktivnosti koje smanjuju djelovanje tržišta. Luke neprestano prate i analiziraju zahtjeve i uvjete tržišta, te ocjenjuju njihov utjecaj u budućem razdoblju

Za izradu programa i razvojnih planova osnovu treba tvoriti analiza i razrada svih čimbenika koji uvjetuju mjesto i položaj nositelja planiranja na tržištu, te prognoziranje razvoja tržišta i perspektive luke. Iz planiranja razvoja prognozira se buduće mjesto i položaj luke na svjetskom tržištu, ali planiranje može utjecati na mijenjanje poslovne politike. Ako se ne mogu ostvariti uvjeti za realizaciju ciljeva poslovne politike onda je nužno promijeniti ciljeve, a to zahtjeva promjenu programa poslovanja. Zato je važno da planer marketinga napravi sljedeće analize:[40]

- analizu ponude i potražnje na tržištu i
- analizu položaja luke na tržištu.

Analiza ponude i potražnje na pomorskom tržištu treba obuhvatiti:

- fizički obujam prometa na tržištu – utvrđuje se na temelju podataka koje prikuplja statistički zavod,
- tehničku opremljenost luke i kvalitetu ponude – utvrđuje se dali dostignuta razina tehnologije i tehnike luke konkurira ponudi ostalih luka i
- utjecaj ponude iz inozemstva i analiza stranih tržišta – sva domaća prometna poduzeća imaju konkurenciju inozemnih organizacija i to ne

[39]B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.
[40]B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.

samo na stranom, već i na domaćem tržištu. To se posebno odnosi na uvoz i izvoz robe brodom jer korisnici usluga traže optimalnu uslugu bez obzira na to o kojoj se državi radi. Čest je slučaj da brodar jedne države svoje brodove usmjerava u luke druge države jer mu je to s ekonomskog gledišta najisplativije. Upravo je zato analiza stranih tržišta, na kojima luka namjerava biti konkurentna, veoma važna, te iz toga slijedi i pitanje da li su instrumenti vanjskotrgovinskog režima odgovarajući

Analiza položaja pojedine luke na tržištu ocjenjuje se kroz nekoliko zasebnih analiza:[41]

- dinamiku ukupne vlastite proizvodnje usluga,
- dinamiku plasmana usluga na strano tržište,
- udio u ukupnoj državnoj ponudi,
- udio u ukupnoj državnoj potrošnji,
- dinamiku vrijednosti prodaje po tekućim i stalnim cijenama ,
- kvalitetu ponude i tehničku opremljenost luke,
- modernizaciju i uvođenje novih vrsta usluga na tržištu i
- elastičnost potražnje.

5.2.2 Plan razvoja investicija i lučkih kapaciteta

Luke koje žele biti konkurentne drugim lukama, a isto tako opstati na tržištu, moraju neprestano investirati u svoje kapacitete i pratiti zbivanja na svjetskom tržištu. Razlog za investiranjem je potreba za obnovom, zamjenom ili modernizacijom postojećih kapaciteta. Potreba se javlja i onda kada se radi o promjeni usluga ili proširivanjem tih usluga.

Kako bi se mogle planirati investicije potrebno je imati opravdane razloge s tehničkog i ekonomskog aspekta. Takav plan razvoja luke sastavlja se za dulje vremensko razdoblje. Plan investicija može biti i u sklopu godišnjih planova jer se potreba za investiranjem može javiti iz godine u godinu.

Plan razvoja investicija može obuhvatiti:[42]

- plan zamjene postojećih kapaciteta,
- plan rekonstrukcije postojećih kapaciteta i
- plan povećanja kapaciteta luke.

Plan investicija treba sadržavati ove podatke:

- vrsta investicija,
- lokacija gdje se investira,
- veličina investicije u naturalnim pokazateljima,
- rokovi provođenja planirane investicije, te razdoblje u kojem se izvodi investiranje,

[41]B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.
[42]B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.

- iznosi ulaganja (ukupno i u etapama),
- vrijeme (rok) puštanja u pogon ,,
- uvjetovanost realizacije investicije nekim drugim investicijskim zahvatima i rokovima,
- izvor financiranja i
- uvjeti financiranja (rokovi, otplate, kamate itd.).

Investiranje je jedino uspješno ako je i ekonomski opravdano zato je prije investiranja potrebno pripremiti detaljnu dokumentaciju s ekonomskog i tehničkog aspekta, a ona je sadržana u dvije studije:

1. investicijsko – tehnička dokumentacija i
2. investicijski program.

Investicijsko – tehnička dokumentacija je studija koja sadrži projekte, nacrte, tehničko – tehnološke opise objekata, tehnološke procese i pojedinačne opreme. Također sadrži i proračune, opise i uvjete za izvođenje investicijskih radova.

Investicijski program je studija izrađena od detaljnih i dokumentiranih analiza. U studiji su razrađeni svi uvjeti izgradnje investicijskih objekata i kapaciteta, a uz to sadrži i podatke iz kojih je vidljiva ekonomska opravdanost investicije.

5.2.3 Planiranje razvoja kadrova luke

Struktura kadrova vrlo je važna za svaku luku, jer je u suvremenim uvjetima brzog i nezaustavljivog razvoja tehnike i tehnologije, sve manja potreba za nekvalificiranom radnom snagom, a sve veća za stručnim i usko specijaliziranim kadrovima.Planiranje razvoja kadrova ostvaruje se kroz nekoliko zasebnih planova:

- plan potrebnih kadrova – izrađuje se na temelju planiranog prometa i obujma poslovanja,
- plan gubitka kadrova – razlozi koji uzrokuju gubitak kadrova su brojni: umirovljenje, bolest, mijenjanje mjesta zaposlenja i drugo. Poduzeća na temelju statističkih podataka mogu unaprijed planirati gubitke koji se mogu očekivati i
- plan stručne izobrazbe – lučka poduzeća danas sama moraju voditi računa o tome kakvi su im kadrovi potrebni i kakve će profile školovati, a obzirom na to da nove tehnologije i nova sredstva za rad zahtijevaju stručne usko specijalizirane, ali polivalentne kadrove

5.2.4 Planiranje unapređenja poslovanja luke

Luka kao i svako poduzeće nastoji unaprijediti svoje poslovanje tako da se donose razvojni planovi unapređenja poslovanja. Takvi planovi se donose za srednjoročno i dugoročno razdoblje. Uz to mogu se donositi kao i godišnji planovi u kojima se planiraju mjere koje je moguće ostvariti u kraćem vremenskom razdoblju.

Luke, ovisno o poslovnoj problematici, strukturi kadrova, strukturi sredstava, tehničko-tehnološkom procesu i ostalim specifičnostima, mogu donositi planove unapređenja različite po sadržaju, koji mogu obuhvaćati:

- planiranje organizacije unapređenja poslovanja,
- planiranje tehničkih unapređenja,
- planiranje programa kvalitete,
- planiranje programa unapređenja rezultata poslovanja i
- planiranje društveno-ekonomskih mjera koje utječu na efikasnost i racionalnost.

5.3 Razvojni trendovi putničkih luka Republike Hrvatske

U Republici Hrvatskoj je osnovano 28 lučkih uprava zbog upravljanja i izgradnje luka. Osnovano je šest državnih lučkih uprava koje su od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, te sa važećim propisima županijama je omogućeno da na prostoru svoje županije upravljaju i grade luke za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja osnuju jednu lučku upravu ili više ovisno o potrebi.

U daljnjem tekstu analizirani su trendovi razvoja pomorsko putničkih luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

5.3.1 Pomorsko putnički trendovi luke Rijeka

Pošto je potrebna urbana rekonstrukcija riječke luke u svom središnjem dijelu u srpnju 2013. godine raspisan je natječaj za izradu idejnog urbanističkog arhitektonskog rješenja za uređenja područja Delte i Luke Baroš u Rijeci od strane Lučke uprave Rijeka i Grada Rijeka organizaciji i provedbi Društva Arhitekata Rijeka. Iz čega proizlazi Lučko-gradska komponenta obnove – Port-City Interface (u daljnjem tekstu PCI) – Predviđa prenamjenu i modernizaciju 15 ha područja na kojem se danas odvijaju lučke aktivnosti i gdje su smještena lučka skladišta i drugi lučki sadržaji. PCI komponenta sadrži:[43]

- moderan pomorsko putnički terminal za prihvat trajekata i brodova na kružnim putovanjima
- lukobran
- nautički centar – marina – Porto Baroš
- razni komercijalni, stambeni, poslovni, kulturni, zabavni i javni sadržaji

Pomorski putnički terminal na Riječkom lukobranu je projektkoji je pokrenut u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu, te omogućuje građanima grada Rijeke izlaz na more putem šetnice lpka će biti uzduž cijelog lukobrana. Planira se ukloniti stari dok

[43]http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/delta_i_luka_baross, pristupljeno 27. 8. 2018

brodogradilišta V. Lenac, srušiti stare hale, uredi i radionice na prostorubivšeg brodogradilišta na Riječkom lukobranu, izgradio se novi cestovni most. Realizacija projekta predviđa se u dvije faze.

U prvoj fazi planira se izgraditi dio zgrade Pomorsko putničkog terminala s neophodnom infrastrukturom, urediti pješačku površinu u dužini 260 m, rekonstruirati 200 m novog obalnog zida s plutajućom rampom za iskrcaj/ukrcaj vozila na brod, izvršiti sanaciju kolosijeka, postaviti novu vodovodnu, kanalizacijsku i elektro-mrežu. U sklopu projekta nalazi se i plinofikacija zgrade PPT-a.

U drugoj fazi je predviđen dovršetak zgrade PPT-a i uređenje još jednog veza za međunarodni promet, te šetnice u dužini 200 m. Također je predviđena izgradnja tri paviljona ugostiteljske namjene te prostora carinske ispostave na graničnom prijelazu prije drugog veza namijenjenog za međunarodni brodski promet. Planira se i izgradnja šetnice na kruni lukobrana u dužini 460 m i rekonstrukcija javne rasvjete lukobrana.

Također Lučka uprava Rijeka izvršila je modernizaciju Lučkog kontrolnog centra s ciljem poboljšanja nadzora pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša. Centar za nadzor smješten je u posebnom dijelu novog putničkog terminala i osim što je s time povećala nadzor pomorskog prometa također je i poboljšala zaštitu morskog okoliša na području Riječkog zaljeva.

Osim trendova za putnički promet Lučka uprava Rijeka pokrenula je i projekt Gateway u kojem će se rekonstruirati kontejnerski terminal Brajdica i kontejnerski terminal na Zagrebačkom pristaništu.

5.3.2 Pomorsko putnički trendovi luke Zadar

Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske utvrđeno je kako gradska luka Zadar nema dovoljnog kapaciteta te je potrebno premještanje i izgradnja novog trajektno putničkog terminala Gaženica. Osim, što bi se tako povećao kapacitet, luka bi dobila veći značaj zbog izgradnje dvotračne autoceste. Također velika je prednost i u tome što luka Zadar postaje matična luka velikih brodova za kružna putovanja. Blizina aerodroma, veza kvalitetnim prometnicama do mreže autocesta, značajne su prednosti trajektnog terminala. Novi putničko – trajektni terminal Gaženica donosi znatno povećanje prometa i otvaranje novih radnih mjesta, te izvrsnu povezanost terminala autocestom, željeznicom i zračnom lukom. Otvara se mogućnost reorganizacije stare luke u kojoj će se otvoriti mjesta za nove brzobrodske linije u lokalnom i međunarodnom prometu, manje brodove na kružnim putovanjima, luksuzne jahte, ribarice i turističke brodove. Također omogućuju rasterećenje spomeničke baštine Poluotoka od štetnih utjecaja prometa.



Slika 14. Putničko – trajektni terminal Gaženica

Izvor:http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php, pristupljeno 27. 8. 2018

Slika 14. Prikazuje putničko – trajektni terminal Gaženica koji omogućuje osim ukrcaja i iskrcaja putnika i automobila i pristajanje:[44]

- 7 trajekata na lokalnim linijama duljine od 50 - 150 m,
- 2 broda u međunarodnoj plovidbi duljine od 150 - 200 m i
- 3 broda na kružnim putovanjima duljine od 200 - 350 m kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima

Izgradnja luke odvijala se kroz tri faze radova, a to su LOT I, LOT II/III a i LOT III b. Pomorski radovi LOT I, u koje spadaju zemljani radovi i sekundarni lukobran, su završili u svibnju 2011. Radovi LOT II/III koji uključuju izgradnju prilazne ceste i osnovne infrastrukture područja terminala su bili završeni svibnju 2014. godine. Izgradnja zgrade terminala i uređenje okoliša koji spadaju u fazu LOT III b su prema planu trebali biti završeni u prosincu 2017. godine, ali su u kašnjenju.[45]

To je ukupno 250 tisuća m^2 s ukupno 3 tisuće m operativne obale i dubinom od 13 - 15 m što omogućuje prihvat i najvećih plovila. Financije za novu luku dolaze iz EIB-a, KFW-a i sredstvima iz stare gradske luke Zadar. Investitor projekta uz jamstvo je Vlada Republike Hrvatske u vrijednosti od 170 milijuna eura.

Po izgradnji zgrade terminala u novoj putničkoj luci u Gaženici mogući su razni oblici davanja koncesija s obzirom na prateće djelatnosti te davanja koncesija na izgrađenu suprastrukturu. Do ljeta 2015. godine preseljen je cjelokupni lokalni i međunarodni trajektni promet kao i većina kruzerskog prometa na novu lokaciju u Gaženici dok su vezovi u staroj gradskoj luci ustupili mjesto turističkim brodovima,

[44]http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php, pristupljeno 27. 8. 2018
[45]http://www.port-authority-zadar.hr/buduci.php, pristupljeno 27. 8. 2018

jahtama te manjim brodovima za kružna putovanja. Brzobrodske lokalne linije i dalje prometuju iz stare gradske luke.

Osim novog putničkog terminala tu je i novi projekt u kojem se planira izgraditi kontejnerski terminal Gaženica – Zadar.

5.3.3 Pomorsko putnički trendovi luke Šibenik

Lučka uprava Šibenik planira rekonstrukciju i dogradnju putničkog gata Vrulja u vrijednosti od 12 milijuna eura koju financira Europska banka za obnovu i razvoj koja se provodi u više faza



Slika 15. Gat Vrulja u Šibeniku

Izvor:http://sibenskiportal.rtl.hr/2017/03/01/do-kraja-godine-pocinje-izgradnja-putnickog-terminala-na-gatu-vrulje/, pristupljeno 27. 8. 2018

Slika 15. prikazuje trenutni izgled gata Vrulje u Šibeniku.

Prva faza izgradnje dovršena je 2014. Godine, a gat je otvoren 2015. godine. Površina gata je povećana za 26 tisuća m^2, a obuhvaća četiri veza ukupne duljine od 510 m, od čega su dva veta 325 m s dubinom mora od 10 m. Gatovi su namijenjeni za pristajanje brodova na kružim putovanjima i brodova u međunarodnom i lokalnom putničkom prometu i Ro-Ro putničkom pomorskom prometu.[46]

Sljedeća faza projekta uključuje izgradnju pomorsko putničkog terminala za usluge domaćeg, međunarodnog i kruzerskog putničkog prometa i prometa vozila. Budu li radovi tekli prema planu putnički terminal bit će završen do travnja 2019. godine.

[46]http://sibenskiportal.rtl.hr/2017/03/01/do-kraja-godine-pocinje-izgradnja-putnickog-terminala-na-gatu-vrulje/, pristupljeno 27. 8. 2018



Slika 16. Budući putničko pomorski terminal gata Vrulje

Izvor:http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/fotogalerija.asp, pristupljeno 27. 8. 2018

Slika 16. Prikazuje budući izgled putničko pomorskog terminala gata Vrulje koji ima glavnu zgradu i parkiralište neposredno blizu zgrade terminala. Ukupna zatvorena površina zgrade iznosit će 6 tisuća m^2, a ukupna otvorena površina iznosit će oko 15 tisuća m^2 od čega je 4 tisuća m^2 čekališnih parkirališta i 2.400 m^2 zelenih površina i terasa. U sklopu projekta planira se rekonstrukcija cestovne i željezničke mreže u luci i izgradnja spojne obale Dobrika – Rogač.[47]

Osim trendova vezanih za obnovu putničko pomorskog terminala, Lučka uprava Šibenik planira kupnju nove dizalice Liebherr koja će služiti za prekrcaj rasutog i generalnog tereta i prekrcaj kontejnera, te obnovu skladišnog prostora.

5.3.4 Pomorsko putnički trendovi luke Split

Lučka uprava Split u okviru pomorsko putničkih trendova provodi projekte kao što su 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. Osim pomorsko putničkih trendova Lučka uprava Split također ulaže u dugoročne planove za skladištenje ukapljenog naftnog plina u spremnike, integriranje lučkog sustava u tzv. pametnu luku i sustav upravljanja zaštitom okoliša EcoPort.[48]

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 je započela 2014. godine i sami radovi su bili

[47] http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/fotogalerija.asp, pristupljeno 27. 8. 2018

[48] http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/, pristupljeno 27. 8. 2018

podijeljeni u dvije faze. Prva faza je završena u srpnju 2016. godine, a druga faza u ožujku 2017. godine.



Slika 17. Novi vezovi za brodove na kružnim putovanjima u Gradskoj luci u Splitu
Izvor: http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/, pristupljeno 27. 8. 2018

Slika 17. Prikazuje nove vezove izgrađene 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.

Zgrada novog putničkog terminala bit će smještena južno od postojećeg terminala i namijenjena prijevozu lokalnih putnika i turista. Vezovi bit će izgrađeni na vanjskoj strani lukobrana Bazne Gradske luke i unutar samog Bazena. Zgrada novog putničkog terminala omogućit će dodatni broj putnika. Novi terminal obuhvaćat će još dvije zgrade koje su prije ranije služile kao industrijski pogon i skladišta,radionice i uredski prostori.[49]

Lučka uprava Split također planira investirati u gradnju nove infrastrukture na Stinicama, koje su u sastavu Vranjičko-solinskog bazena tako da bi proširili manipulacijski prostor koji bi poslužio kao pristanište za brodove. Proširenjem te zone rasteretili bi bazen Gradske luke od prometne gužve.

Jedan od najvažnijih gazova u Bazenu Gradske luke je gat sv. Petra koji se nalazi neposredno uz Obalu kneza Domagoja. Na njemu posluje nekoliko prijevoznika koji povezuju Split s Visom, Starim Gradom na Hvaru, Hvarem, Korčulom i Bračem. Lučka uprava Split planira rekonstruirati gat sv. Petra i proširiti njegove kapacitete za prihvat brodova čime bi smanjili prometnu gužvu i samim tim proširenjem bi dobili novi manipulacijski prostor za vezivanje,kao i dvije nove rampe za pristajanje trajekata.

Osim ovih pomorsko putničkih trendova, Lučka uprava Split planira uvoziti i skladištiti ukapljeni naftni plina (UNP) koji bi služio kao pogonsko gorivo brodovima na kružnim putovanjima i trajektima. Uvođenjem UNP-a omogućilo bi luci Split prednost u odnosu konkurentske luke.

Luka Split također planira obnovu i rekonstrukciju samo sustava luke. Novi sustav pametne luke trebao bi smanjiti gužve i podići efikasnost upravljanja putničkim

[49] http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/, pristupljeno 27. 8. 2018

i teretnim prometom na dulji rok, a da pri tome ne ometa ni korisnike Luke ni stanovnike Grada Splita.

Treba napomenuti da s obzirom Luka Split planira izgradnju novih građevina u luci javila se potreba za formaliziranjem i standardizacijom upravljanja zaštitom okoliša u luci Split po načelima EcoPort-a.

5.3.5 Pomorsko putnički trendovi luke Dubrovnik

Trendovi razvoja putničke luke Dubrovnik sastoji se od dvije faze:[50]

1. Obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju operativne obale
2. Obuhvaća izgradnju lučke suprastrukture koja se može podijeliti na osnovnu tj nužnu za funkcioniranje luke (pomorsko-putnički terminal, autobusni terminal, te dodatne sadržaje (hoteli,shopping centri, objekti za zabavu,višenamjenski prostori...)

Pokretanjem projekta razvoja putničke luke Dubrovnik prvenstveno se odnosi na stvaranje više vezova i proširivanjem obale za prihvat brodova na kružnim putovanjima. Osnovni cilj projekta je stvaranje luke Dubrovnik kao konkurentne luke u skupinu vodećih mediteranskih turističkih luka po svim obilježjima za stvaranje kvalitetnog turističkog proizvoda. Udio kružnih putovanja je sve veći iz godine u godinu te se smatra da luka Dubrovnik ima potencijal, poput Venecije. Stoga je potrebno razvijati lučke sadržaje koji će također pridonijeti lučkom i turističkom području Dubrovnika.

U prosincu 2009. godine završena je investicija obnove i proširenje luke započeta 2005. godine, puštanje u funkciju novu operativnu obalu duljine od 810 metara, luka Dubrovnik u mogućnosti je istovremeno primiti 3 velika broda na kružnom putovanju.

Radovi na izgradnji operativne obale pod nazivom Batahovina I završeni su u studenom 2011. godine. U tom projektu izgradila se nova operativna obala na podruju Batahovine u duljini od 220 metara s ciljem osposobljavanja toga dijela luke za potrebe trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa, dok bi se unutarnji dio luke, u dijelu vezova 10-13 prenamijenio isključivo za potrebe prihvata brodova za kružna putovanja

Razvoj lučke suprastrukture čini drugu fazu projekta u kojem će se izgraditi sadržaj za prihvat putnika i kojim će se ulaganjem u infrastrukturu osigurati kvalitetni uvjeti za manipulaciju očekivanog povećanog broja putnika. Područje luke Dubrovnik u dijelu vezova 4-12 planira se odrediti kao područje isključivo za prihvat svih vrsta turističkih brodova, dok će područje Batahovine u svojoj konačnici podržavati lokalnim dužobalni i međunarodni trajektni promet.

[50] http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr#41, pristupljeno 27. 8. 2018



Slika 18. Plan razvoja luke Dubrovnika

Izvor: http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr#41, pristupljeno 27. 8. 2018

Slika 18. prikazuje plan razvoja luke Dubrovnik, te projekte koji su završeni i oni koji su još u tijeku.

5.3.6 Pomorsko putnički trendovi luke Ploče

Luka Ploče kao što je već prije spomenuto u radu izrazito je namijenjena za prekrcaj generalnih i rasutih tereta stoga u pogledu pomorsko putničkih trendova Luka ploče nema nikakvih razvojnih planova, ali planiraju izgraditi novi kontejnerski terminal i terminal za rasuti teret.

Opći cilj Lučke uprave Ploče je unaprijediti kapacitet, efikasnost i kvalitetu usluga uzduž grane VC koridora V kako bi se udovoljilo prognoziranoj visokoj prometnoj potražnji, naravno uz korištenje PCS informacijskog sustava koji predstavlja elektronsku platformu s ciljem povezivanja različitih informacijskih sustava različitih organizacija i subjekata u lučkom poslovanju.[51]

Zbog razvijanja konkurentnosti luke Ploče javlja se potreba za izgradnju ulaznog terminala koji će omogućiti ubrzavanje i optimiziranje poslovnih procesa svih sudionika lučke zajednice i povezati će sve značajne poslovne čimbenike lučkog poslovanja jer će na jednom mjestu biti smješteni svi subjekti uključeni u poslovni proces kao što su Lučka uprava Ploče, špediteri, kontrolne kuće, policija, carina itd.

[51] https://www.ppa.hr/hr/projekt-itt/, pristupljeno 27. 8. 2018



Slika 19. Ulazni terminal luke Ploče

Izvor: https://www.ppa.hr/hr/projekt-itt/, pristupljeno 27. 8. 2018

Slika 19. prikazuje izgradnju budućeg ulaznog terminala luke Ploče.

Lučka uprava Ploče još planira izgradnju novog priveza za naftne derivate i ukapljeni naftni plin koji će dovesti do značajnijeg porasta prometa i prihoda.

6 ZAKLJUČAK

Pomorsko putničke luke dio su pomorskog i prometnog sustava i jedan su od temeljnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti, te za njihov razvitak trebaju biti zainteresirani svi subjekti koji imaju izravnu i neizravnu korist. Glavna prednost hrvatskih pomorskih luka u odnosu na ostale luke Europske unije ogleda se u dubokom prodoru Jadranskog mora u kontinent, te na taj način omogućuje najkraću i najpovoljniju prometnu povezanost država iz hrvatskog zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal is državama Azije i istočne Afrike.

Cjelokupno lučko područje ima status pomorskog dobra, a zbog svog značaja i površine, pomorsko dobro predstavlja jedan od najvrjednijih dijelova teritorija Republike Hrvatske. Zaštićeno je regulativom koju čini skup međusobno povezanih zakona, koncesija, pravilnika, uredbi, odluka, naredbi i rješenja.

Planiranje i razvoj pomorskih putničkih luka zahtjeva primjenu najnovijih tehničko-tehnoloških ostvarenja, novih metoda i organizacije rada, uz korištenje najmodernijih tehnologija. Kako bi se ostvario dugoročan plan razvoja pomorskih putničkih luka, potrebno je definirati sve čimbenike i uvrstiti ih u program razvoja. Nakon što se usklade razvojni programi, prilazi se izradi srednjoročnih i dugoročnih planova luke. Plan razvoja luke izrađuje se kao ukupan razvojni plan u kojem su sadržani brojni pojedinačni planovi, a koji su neophodni za prognoziranje daljnjeg razvoja luke.

Na temelju prikupljenih informacija i ocjene dosadašnjeg stanja pomorsko putničke luke, moguće je s određenim stupnjem vjerojatnosti prognozirati putnički promet i odrediti čimbenike za buduće poslovanje i razvoj luke. Hrvatske putničke luke, ukoliko žele biti konkurentne drugim lukama, a isto tako žele opstati na tržištu, moraju neprestano investirati u svoje kapacitete i pratiti zbivanjana svjetskom tržištu. Prema tome, daljnja orijentacija hrvatskih luka od međunarodnog gospodarskog interesa trebala bi biti okrenuta prema specijalizaciji, jer bi se na taj način povećao putnički promet i bio bi omogućen daljnji razvoj luka.

LITERATURA

1. Č. Dundović, B. Kesić: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet, Rijeka, 2001
2. J. Kirinčić, Problematika projektiranja luka za masovne terete, Suvremeni promet, god. 4, br. 4, Zagreb, 1982.
3. B. Kesić, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1992.
4. Kirinčić J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991.
5. Č. Dundović, Optimalizacija primjene obalnih i modalnih lučkih dizalica kao i njihova kombinacija u tehnološkom procesu rada u luci, doktorska disertacija, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1991.
6. Z. Zenzerović, Optimizacijski modeli planiranja kapaciteta morskih luka, doktorska disertacija, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka 1995.
7. Strategija pomorskog razvitka i integralne politike RH za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, srpanj, 2014.
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. Alen,J.:Upravljanje lukama u svijetu, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2018. (prezentacija)
11. Luke otvorene za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (NN 158/03, NN 141/06)
12. Luke županijskog i lokalnog značaja (NN 158/03, NN 141/06)
13. Red u luci (NN 158/03, NN 141/06)
14. Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97)
15. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09)
16. http://www.nap.ba/images/slike/jadransko%20jonska%20cesta.jpg, pristupljeno 16. 7. 2018
17. http://www.portauthority.hr/lucke_usluge/statistike, pristupljeno 16. 7. 2018
18. http://www.portauthority.hr/infrastruktura/terminali/pomorski_putnicki_terminal, pristupljeno 16. 8. 2018
19. http://www.port-authority-zadar.hr/statistike.php, pristupljeno 16. 7. 2018
20. https://ezadar.rtl.hr/biznis/2735319/krajem-sijecnja-2018-bit-ce-dovrsen-putnicki-terminal-u-luci-gazenica/, pristupljeno 16. 7. 2018
21. http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/statistika.asp, pristupljeno 16. 7. 2018
22. http://sibenskiportal.rtl.hr/2017/09/30/zivahan-teretni-i-putnicki-promet-usibenskoj-luci/, pristupljeno 16. 7. 2018
23. http://portsplit.com/luka-split/statistike/, pristupljeno 19. 7. 2018
24. http://portsplit.com/wp-content/uploads/Luka17-110614.jpg, pristupljeno 7. 2018
25. http://portdubrovnik.hr/statistika/, pristupljeno 25. 7. 2018
26. http://www.medcruise.com/sites/default/files/luka.jpg, pristupljeno 25. 7. 2018

27. https://www.ppa.hr/hr/putnicki-terminal/, pristupljeno 25. 7. 2018
28. https://www.ppa.hr/hr/putnicki-terminal/, 25. 7. 2018
29. http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/delta_i_luka_baross, pristupljeno 27. 8. 2018
30. http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php, pristupljeno 27. 8. 2018
31. http://www.port-authority-zadar.hr/buduci.php, pristupljeno 27. 8. 2018
32. http://sibenskiportal.rtl.hr/2017/03/01/do-kraja-godine-pocinje-izgradnja-putnickog terminala-na-gatu-vrulje/, pristupljeno 27. 8. 2018
33. http://www.portauthoritysibenik.hr/hrv/novi_pomorskiputnicki_terminal/fotogalerija.asp, pristupljeno 27. 8. 2018
34. http://portsplit.com/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/, pristupljeno 27. 8. 2018
35. http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr#41, pristupljeno 27. 8. 2018
36. https://www.ppa.hr/hr/projekt-itt/, pristupljeno 27. 8. 2018

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1. Jadransko-jonski pravac 3
Slika 2. Luka Rijeka 7
Slika 3. Putnički terminal u luci Gaženica - Zadar 8
Slika 4.U šibensku luku uplovljava kruzer Viking Sun 9
Slika 5. Luka Split 11
Slika 6. Luka Dubrovnik 12
Slika 7. Putnički terminal luke Ploče 13
Slika 8. Lučki objekti 27
Slika 9. Modeli upravljanja lukom 29
Slika 10. Decentralizirani i nekoordinirani tip organizacije lučkih uprava 30
Slika 11. Centralizirani tip organizacije lučkih uprava 30
Slika 12. Tip organizacije lučkih uprava sastavljen od glavne lučke uprave i pojedinih regionalnih lučkih uprava (podružnica) 31
Slika 13. Koordinirano-decentralizirani tip organizacije lučkih uprava 31
Slika 14. Putničko – trajektni terminal Gaženica 44
Slika 15. Gat Vrulja u Šibeniku 45
Slika 16. Budući putničko pomorski terminal gata Vrulje 46
Slika 17. Novi vezovi za brodove na kružnim putovanjima u Gradskoj luci u Splitu 47
Slika 18. Plan razvoja luke Dubrovnika 49

POPIS TABLICA

Tablica 1. Putnički promet u luci Šibenik 9
Tablica 2. Putnički promet u luci Dubrovnik 12

POPIS GRAFOVA

Graf 1. Putnički promet u luci Rijeka 6
Graf 2. Putnički promet u luci Zadar 8
Graf 3. Putnički promet u luci Split 10

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Trendovi razvoja pomorsko putničkih luka**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 03.09.2018

Student/ica:

Ivan Pobrbić

(potpis)