Analiza strategije pomorske i prometne politike u RH

Popović, Željka

Master's thesis / Diplomski rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:176867

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

ŽELJKA POPOVIĆ

ANALIZA STRATEGIJE POMORSKE PROMETNE POLITIKE RH

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2017

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

POMORSKI MENADŽMENT

ANALIZA STRATEGIJE POMORSKE PROMETNE POLITIKE RH

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Izv. prof. dr. sc. Pero Vidan

STUDENT:

Željka Popović

SPLIT, 2017

SAŽETAK

Ulaskom Hrvatske U Europsku Uniju postavila su se nova pitanja i smjernice za razvijanje nacionalnog gospodarstva. Temeljni dokument koji se temelji na predviđanju i usmjeravanju pomorskog gospodarstva u Republici Hrvatskoj Strategija je pomorske politike. Od Strategije se očekuje analiza i postavljanje ciljeva ključnih segmenata pomorskog gospodarstva. Dinamika pomorskog tržišta, nacionalni resursi i konkurencija glavni su izazovi pozicioniranja Republike Hrvatske kao jedne od najjačih pomorskih zemalja na Mediteranu. U ovom radu istaknuti su žarišne točke pomorskog gospodarstva koje su ujedno i strateški proizvodi nacionalnog gospodarstva. Osim toga, iskazano je da je nužno jednakomjerno ulagati u obrazovanje kao i sofisticiranu tehniku. Cilj ovog rada je dokazati važnost postojanja tako važnog dokumenta kao što je Pomorska Strategija, i također ukazati na njezine nedostatke koji su nužni za poboljšanje funkcioniranja hrvatskog pomorskog sustava. U usporedbi sa prvom Strategijom, pravovremeno djelovanje i točno postavljanje ciljeva, odnosno, postavljanje strateškog i imperativnog segmenta tržišta, ključno je za razvitak hrvatskog pomorstva.

Ključne riječi: pomorska strategija, pomorska politika, pomorski sustav, praćenje dinamike, pomorski ciljevi

ABSTRACT

With the entrance of Croatia in the European Union, new questions and directives of developing national economy were set out. Strategy on Maritime policy is the fundamental document based on predicting and directing Croatian maritime economy. Strategy is expected to give maritime economy analysis and goal setting for maritime economy essential segments. Maritime market dynamics, national resources and competition are main challenge for positioning the Republic of Croatia as one of the most powerful maritime countries on Mediterranean.

In this paper, most essential maritime economy parts have been highlighted which also national economy strategic products. Besides, it has been emphasized that education and sophisticated engineering are important to be equally invested. The main objective of this paper is set off to prove the importance of Strategy on maritime policy existence, but also to indicate the imperfections which are necessary for improving the whole Croatian maritime system. In comparison to the first Strategy, timely actions and objectives setting, respectively, strategic and imperative market segment developing, is the key for Croatian Maritime improvement.

Key words: Maritime strategy, maritime policy, maritime system, dynamics signalizing, maritime objectives

SADRŽAJ

1. UVOD 1

1.1. Predmet diplomskog istraživanja 1

1.2. Svrha i ciljevi analize Strategije pomorske prometne 1

1.3. Hipoteza 2

1.4. Znanstvene metode 2

1.5. Struktura rada 2

2. POMORSKA STRATEGIJA REPUBLIKE HRVATSKE 4

2.1. Relevantni čimbenici za izradu Strategije 6

2.2. Relevantni čimbenici za nastanak Strategije 9

2.3. Kontekst Strategije 11

2.4. Sadržaj Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine 15

2.5. SWOT analiza, ciljevi i mjere 17

3. ANALIZA DOSADAŠNJEG RAZVOJA POMORSTVA 23

3.1. Razvoj hrvatskog morskog brodarstva 27

3.2. Obalni linijski pomorski promet 34

3.3. Hrvatski pomorci 40

3.4. Razvoj lučkog sustava u RH 43

3.4.1. Luka Rijeka 46

3.4.2. Luka Split 48

3.4.3. Luka Ploče 51

4. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA I ZAŠTITA OKOLIŠA UZ ODRŽIV RAZVOJ, TE SIGURNOST PLOVIDBE 54

4.1. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj 55

4.2. Zaštita morskog okoliša uz održiv razoj 62

4.3. Sigurnost plovidbe i zaštita ljudskih života te brodova i imovine 65

ZAKLJUČAK 69

LITERATURA 72
POPIS SLIKA 75
POPIS GRAFOVA 76
POPIS TABLICA 77

1. UVOD

1.1. Predmet diplomskog istraživanja

Pomorstvo je specifičan oblik nacionalnog gospodarstva. Ukoliko se ističe kao bitan čimbenik određenog gospodarstva, kao što je to slučaj u Republici Hrvatskoj, potrebno ga je, sukladno tome, i valorizirati. Pomorska politika predstavlja skup smjernica koji se odnose na upravljanje pomorskim resursima. Vrlo je bitno da te smjernice počivaju na analizi segmenata svih oblika pomorstva. Skup smjernica predstavlja dokument koji se naziva Strategija pomorske politike.

U Republici Hrvatskoj dugo vremena nije postojao dokument koji bi obuhvatio područja pomorstva na način da se njima može upravljati. Direktivom Europske Unije, takav je dokument postao nužno sredstvo za usmjeravanje pomorskog gospodarstva.

Stoga, predmet istraživanja ovoga rada je Strategija pomorske prometne politike Republike hrvatske, koja uključuje sve sastavnice hrvatskog pomorskog gospodarstva.

Pomorstvo kao sastavni dio prometnog sustava sa strateški značajnom pozicijom za budućnost Republike Hrvatske važno je da se djeluje u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s Europskim državama kako bi se valorizirao povoljan geostrateški položaj Republike Hrvatske, a za postizanje takvog cilja nužno je istražiti usklađenost prometnog i pomorskog sustava Republike Hrvatske u kontekstu prometne i pomorske politike Europske unije.

1.2. Svrha i ciljevi analize Strategije pomorske prometne

Svrha istraživanja je utvrđivanje prednosti i nedostataka Strategije pomorske prometne politike s naglaskom na hrvatskog pomorca i hrvatske pomorske industrije na koje se spomenuta strategija najviše i odnosi te pokušaj iznalaženja strateškog proizvoda hrvatskog pomorstva.

Cilj istraživanja je dolazak do novih stručnih i znanstvenih spoznaja koje su rezultat primjene Strategije pomorske prometne politike korištenjem znanstvene metodologije.

1.3. **Hipoteza**

Strategija pomorske prometne politike definira prednosti , nedostatke i slabosti hrvatskog pomorstva te daje smjernice poboljšanja razvoja hrvatske pomorske industrije i pozicioniranja hrvatskog pomorca na svjetskom pomorskom tržištu rada.

1.4. **Znanstvene metode**

Znanstvene metode korištene u ovome radu jesu: metoda deskripcije kojom je opisano trenutno stanje pomorskog gospodarstva u Republici Hrvatskoj. Zatim, induktivna metoda kojom se polazi od pojedinačnih slučajeva koji se primjenjuju na opće stanje. Metoda analize korištena u raščlanjivanju sadržaja Strategije i dovodi do jednostavnijih pojmova. Metoda sinteze korištena je u slučaju objašnjavanja stvarne situacije sinteze hrvatskog pomorstva ikoja dovodi do složenijih sudova, od jednostavnijih. Metoda apstrakcije korištena je u postupku izdvajanja strateških proizvoda, odvojeno je opće od posebnog, metoda konkretizacije korištena je slučaju definiranja konkretnih i stvarnih problema. Korištene su još: metoda specijalizacije kojom su izdvojene glavne karakteristike pomorstva u Hrvatskoj. Metoda klasifikacije korištena je u radu prilikom razrade pojma pomorstva na njegove posebne dijelove. Metoda dokazivanja koristila se prilikom utvrđivanja točnosti postavljenih ciljeva *Stretegije pomorske i prometne politike RH*. U radu se također koristila i metoda generalizacije u zaključku rada, njome se utvrdila točnost postavljenih parametara o Strategiji.

1.5. **Struktura rada**

Diplomski rad koji se temelji na rezultatima analize, prezentiran je u pet međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, u uvodnom dijelu rada, definiran je predmet i objekt istraživanja, također njegova svrha i ciljevi samog istraživanja. Navedena je radna hipoteza i obrazložena struktura rada.

U drugom dijelu rada opisana je Strategija pomorske prometne politike Republike Hrvatske, njezina uloga u pomorstvu kao djelu nacionalnog gospodarstva i opisa značaja pomorske strategije za Hrvatsku kao zemlju orijentiranu na more. Definirani su čimbenici koji

su doveli do stvaranja i izrade strategije, te je objašnjen kontekst strategije. Navedena je i SWOT analiza hrvatskog pomorstva.

Treći dio rada odnosi se na analizu sadašnjeg stanja pomorstva u Hrvatskoj. Promatrani su segmenti pomorstva zasebno: morsko brodarstvo, obalni linijski pomorski promet, stanje s hrvatskim pomorcima, razvoj lučkog sustava, te su istaknute najvažnije hrvatske morske luke.

Razvoj nautičkog turizma uz održiva razvoj, naziv je četvrtog dijela rada. Obrađen je nautički turizam u Republici Hrvatskoj, posebno zaštita okoliša s održivim razvojem, i također definirane smjernice sigurnosti plovidbe koji uključuju zaštitu ljudskih života i imovine na moru.

U posljednjem djelu rada, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja koja je dokazala pretpostavku radne hipoteze.

2. POMORSKA STRATEGIJA REPUBLIKE HRVATSKE

Pomorska strategija Republike Hrvatske punog naziva *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine* (u daljnjem tekstu Strategija)[Prilog 1.] usvojena je od strane Republike Hrvatske 22. srpnja 2014. godine, na sjednici Vlade Republike Hrvatske. Na temelju članka 6. Stavka 7[1]. Pomorskog zakonika („Narodne Novine“ br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13) te članaka 31.[2] Stavka 2. Zakona O Vladi Republike Hrvatske („Narodne Novine“ br. 150/11) Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj u srpnju 2014. donijela: Odluku o donošenju strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, NN 93-1879/2014. (Slika 1) [3]

Na temelju članka 6. stavka 7. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11 i 56/13), te članka 31. stavka 2. Zakona o Vladi Republike Hrvatske („Narodne novine“ br. 150/11) Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj __. srpnja 2014. godine donijela:

ODLUKU

O DONOŠENJU STRATEGIJE POMORSKOG RAZVITKA I INTEGRALNE POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2014. DO 2020. GODINE

I.

Donosi se Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (u daljnjem tekstu Strategija), koja je sastavni dio ove Odluke.

Slika 1: Odluka o donošenju Strategije pomorskog razvitka i integralne politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine. [3]

Razlozi za donošenje Strategije prvenstveno su bile potrebe za daljnjim razvitkom pomorskog gospodarstva.

[1] (7) Vlada Republike Hrvatske donosi Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske.

[2] Vlada donosi odluke, rješenja i zaključke o pitanjima koja se ne uređuju uredbama. Odlukom se uređuju pojedina pitanja iz nadležnosti Vlade ili određuju mjere, daje suglasnost ili potvrđuju akti drugih tijela i pravnih osoba, te odlučuje o drugim pitanjima o kojima se ne donosi propis. Zaključkom se utvrđuju stajališta Vlade u pitanjima provedbe utvrđene politike te određuju zadaće tijelima državne uprave. Rješenjem se odlučuje o imenovanjima i razrješenjima te o drugim pojedinačnim stvarima iz djelokruga Vlade.

Sama Strategija predstavlja smjernice, ciljeve i planove djelovanja u smjeru stvaranja temeljnih uvjeta za razvitak pomorstvenosti, pomorskog prometa, održivog rasta i razvoja pomorskog gospodarstva, podizanja konkurentnosti, promicanju i očuvanju pomorske kulture i tradicije te razvoja nautičkog turizma. Vlada Republike Hrvatske to je prepoznala u Odluci o donošenju Strategije: „*Želeći definirati jasne pravce razvoja pomorstva kao jedne od najznačajnijih gospodarskih grana, u cilju povećanja bruto nacionalnog proizvoda, definiranja razvoja na načelima održivosti, promicanja kulture, sigurnosti i zaštite morskog okoliša, Vlada Republike Hrvatske donosi strategiju pomorskog razvoja i integralne pomorske politike Republike Hrvatske. Strategija uzima u obzir opća načela sadržana u strateškim smjernicama Vlade Republike Hrvatske, pojedinim sektorskim strategijama, te strateškim smjernicama Europske Unije u području pomorstva*.“ [2]

Temelji nastanka Strategije nalaze se u pomorskoj politici Europske Unije koje nalaže da su pomorske aktivnosti međusobno ovisne te da se njihovo međusobno djelovanje može optimizirati ukoliko su one pravilno definirane i određene. Takvu vrstu politike Europska Unija definira zajedničkim nazivom „Integrirana pomorska politika“[3]. Integrirana pomorska politika predstavlja skup svih aktivnosti poduzetih na subjekte koji vrše pomorske aktivnosti kako bi se optimizirao i uredio njihov utjecaj na more i priobalje, i sukladno s tim ostvarili veći prinosi.

Strategija je nastala u programskom razdoblju od 2014- 2020, što znači da je definirana u sklopu Zajedničkog strateškog okvira[4] (*engl. Common Strategic Framework*).

To označava da bi se većina financiranja strateških djelatnosti obavljala iz fondova Europske Unije, što bi značajno olakšalo priljeve financijskih sredstava i ubrzalo sam

[3] Integrirana pomorska politika cjelovit je pristup svim politikama EU-a koje se odnose na more. Polazeći od ideje da usklađivanjem svojih politika Unija može ostvariti veće prinose od mora i oceana uz manji utjecaj na okoliš, integrirana pomorska politika obuhvaća raznovrsna područja kao što su ribarstvo i akvakultura, brodski prijevoz i morske luke, morski okoliš, istraživanje mora, izvori energije na otvorenom moru, brodogradnja i pomorske industrije, pomorski nadzor, pomorski i obalni turizam, zapošljavanje u pomorskom sektoru, razvoj priobalnih regija i vanjski odnosi u pomorstvu.

[4] To je opsežna investicijska strategija koja prevodi ciljeve dokumenta Europa 2020 u ključne aktivnosti za kohezijske i strukturne fondove, uspostavlja koordinacijske mehanizme između fondova, olakšava teritorijalnu i sektorsku koordinaciju intervencija s drugim relevantnim politikama i instrumentima EU. Zajednički strateški okvir je prilog regulativi za strukturne i kohezijske fondove, dakle obvezujući je.

postupak provedbe s obzirom na mogućnost primjene iskušanih zakonodavnih praksi razvijenih pomorskih zemalja.

Za provedbu Strategije zaduženo je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u suradnji s drugim tijelima državne i javne vlasti s nadležnostima u području pomorstva, prema Odluci o donošenju Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, točka II., NN 93-1879/2014.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je zaduženo donijeti i Akcijski plan za razvoj pomorstva, do 30.04.2015., koji bi trebao utvrditi odgovarajuće provedbene aktivnosti, zatim nositelje i sudionike i načine financiranja, za svaku stratešku mjeru. Zatim, Ministarstvo se obvezalo osnovati odbor za praćenje provedbe Akcijskog plana i Strategije.

2.1. **Relevantni čimbenici za izradu Strategije**

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju 1. srpnja 2013. godine otvorile su se nove mogućnosti za razvoj pomorstva u Republici Hrvatskoj. Otvaranjem samih pregovora za ulazak u Europsku Uniju, 3. listopada 2005. godine, značilo je razdoblje za postavljenjem ciljeva i smjernica u kojem bi se pomorsko gospodarstvo moglo, a i trebalo razvijati. Otvaranje pregovora predstavlja vodeći čimbenik u izradi dokumenta i reformi smjera kretanja kako pomorskog gospodarska tako i ostalih društvenih i gospodarskih djelatnosti.

Tadašnje ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka, razvilo je *Pretpristupnu pomorsku strategiju* kao misao vodilju za budući razvitak pomorstva Republike Hrvatske. Polazna stajališta u Republici Hrvatskoj kao zemlji usmjerenoj ka razvoju pomorstva postavljeni su u objektivnim činjenicama i analizi obale, te višestoljetnoj tradiciji bavljenja pomorskim djelatnostima.

Strategija navodi: „*Da je pomorstvo kao ekonomska, ali i uopće društvena kategorija od iznimnog značenja za Hrvatsku nije potrebno naglašavati ako se zna da je duljina naše obalne crte kopna i otoka 6278 kilometara, da je hrvatska obala s 1246 otoka i hridi jedna od*

najrazvedenijih obala u Europi, da je u hrvatskim upisnicima danas upisano 104 491plovilo od malih brodica do prekooceanskih brodova, ako znamo da se u hrvatskim lukama godišnje prekrca oko 17 milijuna tona tereta i oko 7 milijuna putnika, da Hrvatska sa svojih 4 milijuna stanovnika ima oko 22 000 pomoraca, da u Hrvatskoj djeluje sedam srednjih pomorskih škola i tri pomorska fakulteta, te da je, uopće rečeno, hrvatski čovjek u bitnome povezan s morem." [3]

Glavni načela za razvoj pomorstva postavljena u strategiji jesu:

- Bezrezervna primjena najviših standarda sigurnosti na moru i zaštite pomorskog okoliša,
- Konkurentnost utemeljena na visokoj kvaliteti usluga (modernizacija flote, ulaganje u lučku infrastrukturu, postavljanje luka kao modernih logističkih središta),
- Umrežavanje luka u europske prometne koridore i njihovo pozicionirane u mreži pomorskih autoputova,
- Prihvaćanje i implementacija standarda Europske Unije.

Drugi, veoma važan dokument, koji je prethodio izradi Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike jest *Europa 2020, Strategija za pametan, održiv i uključiv rast*. Radi se o desetogodišnjoj strategiji koja svoje reforme europske ekonomije vidi u pametnom, održivom i uključivom rastu. [4]

1. Pametan rast- razvoj gospodarstva utemeljenog na znanju i inovacijama ,
2. Održiv rast promicanje zelenijeg, konkurentnijeg gospodarstva temeljenog na učinkovitom korištenju resursa,
3. Uključiv rast poticanje ekonomije visoke stope zaposlenosti, uz rezultat ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije.

Europa 2020 postavila je glavne ciljeve za ekonomski rast i napredak u kojima ističe da, ukoliko bi bili održivi, treba imati potporu od svih država članica. To znači da države članice moraju sustavno primijeniti politiku razvoju na sve svoje gospodarske segmente i uključiti ih u nacionalne strategije. Suradnja će se očitovati u povratnim informacijama o djelovanju i implementaciji pojedinih zadanih ciljeva. Ciljevi Europe 2020 jesu:

1. Osiguravanje ekonomskog rasta
2. Smanjenje stope nezaposlenosti
3. Smanjenje emisije stakleničkih plinova za 20% u odnosu na 1990.; za 30% ukoliko to dopuštaju uvjeti; povećati energetsku učinkovitost za 20%

4. Zaštita okoliša i promicanje učinkovitih resursa
5. Unaprijediti konkurentnost u odnosu na glavne trgovinske partnere
6. Borba protiv klimatskih promjena
7. Poticati obrazovanje; razvoj novih vještina
8. Uklanjanje uskih grla i stvaranje jedinstvenog tržišta
9. Ulaganje u rast, financiranje projekata od osobite važnosti
10. Jačanje institucionalnih kapaciteta; učinkovita javna uprava

Najveći doprinos definiciji smjera kretanja i jačanju pomorstva u Hrvatskoj imaju ciljevi strategije koji se tiču ekonomskog rasta, smanjenje stope nezaposlenosti, jačanje konkurentnosti, smanjenje emisije stakleničkih plinova, zaštita okoliša, unaprjeđenje konkurentnosti i svi ostali navedeni, govore o snazi pomorstva u Hrvatskoj tj na njegov sveukupni učinak na cjelokupno hrvatsko gospodarstvo.

Bijela knjiga- plan za jedinstveni europski prometni prostor- put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima, još je jedan vrlo važan dokument Europske Unije za razvitak pomorstva kao veoma važnog prometnog puta u Republici Hrvatskoj. Republika Hrvatska je vrlo važan tranzitni put za povezivanje Istoka i Zapada, a s obzirom na koridore, uključenost u važne prometnice i riječne putove , ima mogućnost razvitka multimodalnog prijevoza.

Zelena knjiga; Nova europska pomorska politika (engl. *Green Paper; The New European Maritime Policy,* važna je strategija Europske Unije, kojom je određen strateški razvoj pomorstva. *U Zelenoj knjizi proklamirana je opća ideja objedinjavanja pomorskog sektora (brodarstvo, luke, agenti, špediteri, opskrbljivači brodova, klasifikacijski zavodi, znanstvene i obrazovne ustanove, brodogradilišta, ribarstvo, nautički turizam)*. Prometna politika EU teži preusmjeravanju cestovnoga prometa na jeftinije i ekološki prihvatljivije oblike prometa, kao što su pomorski promet i promet unutarnjim plovnim putovima (rijeke, jezera, kanali).

Za izradu strategije koristile su se i druge strategije poput: *Strategija EU-a za jadransko-jonsku regiju 2012., Komunikacija Europske Komisije- Održivi razvoj transportnog sustava, Strateški ciljevi i preporuke za EU pomorsku prometnu politiku do 2018., Komunikacija o zajedničkoj politici europskih luka, itd.*

Svi ti dokumenti ključni su za razvoj strategije pomorske politike i integralnog razvoja Republike Hrvatske, ali njezina glavnina proizlazi iz svepristupne strategije iz 2005. Godine, te *Europe 2020* koja je temeljni dokument nastanka ostalih dokumenata razvoja ekonomskih politika Europske Unije.

2.2. **Relevantni čimbenici za nastanak Strategije**

Hrvatska je na prijelazu u 21. stoljeće, točnije osamostaljenjem 1991. godine počela doživljavati proces tranzicije. To je značilo da je konačno dobila mogućnost samostalnog upravljanja vlastitim prirodnim, društvenim i gospodarskim resursima. Usporena ratnim događanjima, uvelike je zaostajala za svjetskim silama. Dugo je vremena trajao oporavak jer su bile nužne visoke investicije kako bi se nadoknadili gubici te su znatno iscrpljene vlastite rezerve. *Taj proces tranzicije vrlo je složen, dugotrajan i bolan, jer zahtijeva velike institucionalne i sistemske reforme, promjenu čitavog zakonodavstva, privatizaciju državnih poduzeća, uvođenje tržišnih kriterija u gospodarsko poslovanje, prestrukturiranje poduzeća i glavnih gospodarskih grana, racionalnu organizaciju novih trgovačkih društava, izgradnju tržišnih i razvojnih institucija i, naročito, povećanje proizvodnje i izvoza roba i usluga.* [6]

U 10 godina samostalnosti sve su više bili vidljivi poslijeratni ostaci u vidu smanjivanja tržišta, pada nacionalnog dohotka, visokih troškova same obnove i troškova socijalne skrbi, rastuće zaduženosti, nelikvidnosti, odsustva stranih ulaganja, nesređene političke prilike. Gospodarstvo Republike Hrvatske bilo je u teškom općem stanju.

Kako bi pomorstvo opstalo koristili su se razni instrumenti pomorske politike poput stimuliranja deviznog priljeva morskog brodarstva, gradnja brodova za domaće brodare (u brodogradilištima izgrađenim za vrijeme Jugoslavije), poticanje brodogradnje i izvoza brodova, stimuliranje deviznog priljeva turizma, pomaganje morskog ribarstva povlaštenom cijenom goriva. [5]

1991. godine donesena je *Deklaracija o pomorskoj orijentaciji zemlje* koja je svojim mjerama spašavanja ključnih pomorsko- gospodarskih djelatnosti i održavanja ključnih pomorskih gospodarskih djelatnosti, stvorila uvjete za budući razvoj pomorstva. Republika Hrvatska je oduvijek pokušavala spasiti i valorizirati svoju neospornu pomorsku komponentu.

Glavne osobine Republike Hrvatske kao pomorske zemlje nisu samo njezin prirodni geografski položaj, orijentiran ka moru, već i istaknuta pomorska tradicija. O dugoj pomorskoj tradiciji svjedoči *Dubrovački Statut*[5] iz 1272. godine.

[5] Najstariji dubrovački pravni zbornik, pravna je kodifikacija sastavljena od osam knjiga, koju je1272. godine proveo tadašnji dubrovački knez Marko Justiniani nakon borbe domaće vlastele protiv mletačkog patricijata. Pomorskom pravu i plovidbi posvećena je sedma knjiga sa 67 poglavlja.

Izuzetno razvedena hrvatska obala koja iznosi 6.278 km, uključujući i 1.244 otoka, otočića, grebena i hridi, samo je pogodovala razvoju pomorstva i pomorskih kultura na Jadranu.

O bogatom pomorskom životu svjedoče podaci da je, prije pisanja Strategije, 1. siječnja 2005. godine u Hrvatski upisnik brodova bilo upisano 1.575 brodova, a u Hrvatski očevidnik jahti tj brodica bilo upisano 102.916 jahti, odnosno brodica. Hrvatska brodogradnja je 2005. godine bila na 4. mjestu prema svjetskoj knjizi narudžbi što govori o snazi i kvaliteti hrvatskog brodovlja. Također prema pretpristupnoj strategiji imamo podatke da se u hrvatskim lukama godišnje prekrcavalo oko 17 milijuna tona tereta i oko 7 milijuna putnika, da Hrvatska sa svojih 4 milijuna stanovnika imala oko 40.000 pomoraca, te da u Hrvatskoj djelovalo sedam srednjih pomorskih škola i tri pomorska fakulteta.

Velike mogućnosti za razvitkom pomorskog gospodarstva proizlaze, i tada su proizlazile iz izuzetno povoljnog prometnog položaja Republike Hrvatske. Jantarski put[6] koji je prolazio u blizini regije i povezivao južnu Skandinaviju s jadranskim lukama (u smjeru sjever-jug teritorijem Poljske i tadašnje Kraljevine Ugarske), utjecao je na razvitak prometnog puta koji je danas vrlo važan za uspostavu Srednjoeuropskog prometnog koridora. Hrvatski tranzitni prometni položaj povoljan je razvitak multimodalnog prijevoza. U južnoj je Dalmaciji smještena većina cestovnih veza između Bosne i Hercegovine i morskih luka, također tu je i Jadransko jonski pravac koji je dio Transeuropske mreže prometnica (engl. *Trans European Network Transport- TEN-T*) koji je osnovan u cilju uklanjanja uskih grla i povezivanju udaljenijih regija u zajednički sustav prometnica.

Hrvatska je strateški smještena u središnjoj i jugoistočnoj Europi, a graniči s Mađarskom na sjeveroistoku, Slovenijom na sjeverozapadu, Bosnom i Hercegovinom te Crnom Gorom na jugoistoku, omeđena je Srbijom na istoku, a Jadranskim morem i Italijom na jugozapadu. Kopnena površina Republike Hrvatske iznosi oko 56.594 km^2 1.400 km dugom obalom ili obalom od 6.287 km ako se u obzir uzme i 1.246 hrvatskih otoka. Republika Hrvatska podijeljena je na 20 županija u kojoj živi približno 4,5 milijuna stanovnika koji su koncentrirani u nekoliko regionalnih centara. Glavni grad Zagreb je najveći grad s populacijom od 828.621 stanovnika, a prate ga Split (183.796), Rijeka (135.385) i Osijek (115.441). Karakterističan oblik RH i raspodjela stanovništva unutar države utječu na razvoj

[6] Jantarski put je vjerojatno najstarija europska komunikacijska trasa između sjevera i juga, nastala za trgovinu jantarom. To je trgovački put kojim se prenosio jantar s obala Baltičkog mora preko europskog kontinenta do Sredozemlja.

pomorske prometne infrastrukture i servisa. Istovremeno, strateški položaj Hrvatske na Jadranu i njena povezanost sa susjednim zemljama pokazuju ključnu važnost Hrvatske u regionalnom razvoju i potrebi za uspostavom efikasnih pomorskih i intermodalnih veza sa Srednjom i Istočnom Europom.[9]

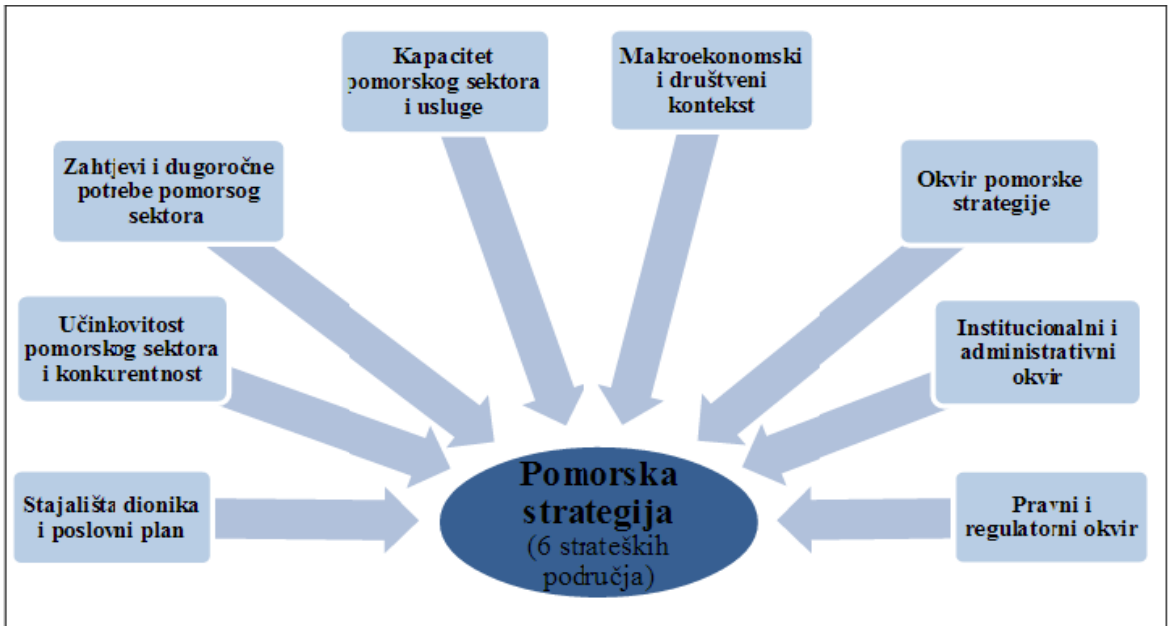
Otočna naseljenost, posebice u Južnoj Dalmaciji koja je oduvijek bila najbogatija u smislu otočke naseljenosti, tako je i dobra povezanost između otoka i kopna bila vrlo važna. Govoreći o otočnoj povezanosti, može se usmjeriti na činjenicu da je 1947. godine osnovana *Jadrolinija,* hrvatska prijevozna brodarska tvrtka, koja i danas održava linije sa skoro svim hrvatskim otocima te nekim lukama u Italiji.

Pomorsko gospodarstvo odlikuje se specifičnim obilježjem da multiplikativno djeluje na razvoj kopnenog gospodarstva i to daleko više nego što to gospodarstvo utječe na pomorsko gospodarstvo. Zbog te dvije očevidne vrste djelovanja može se pretpostaviti da davanje prioriteta razvoju pomorskog gospodarstva pruža dovoljno jamstvo da će ono povući brži razvoj ostalog gospodarstva.[6]

Polazeći od činjenica koje su bile potrebne pri analiza za ostvarivanje dugoročne Strategije može se zaključiti da hrvatsko pomorsko gospodarstvo imalo vrlo obećavajući segment u razvitku cjelokupnog hrvatskog gospodarstva, te da samo po sebi, je od izuzetne važnosti za ostvarivanje svog punog potencijala.

2.3. **Kontekst Strategije**

Kontekst strategije se odnosi na cjelovitu i koherentnu pomorsku politiku RH koja obuhvaća detaljnu analizu ciljnih područja pomorstva. Pomorsko gospodarstvo segmentirano je na ključne čimbenike koji utječu na samo postojanje pomorstvu, njegov cilj i razvitak. Kontekst je rezultat istraživanja[10], a glavni cilj i rezultat je svrhovita, integrirana i sustavna Strategija.



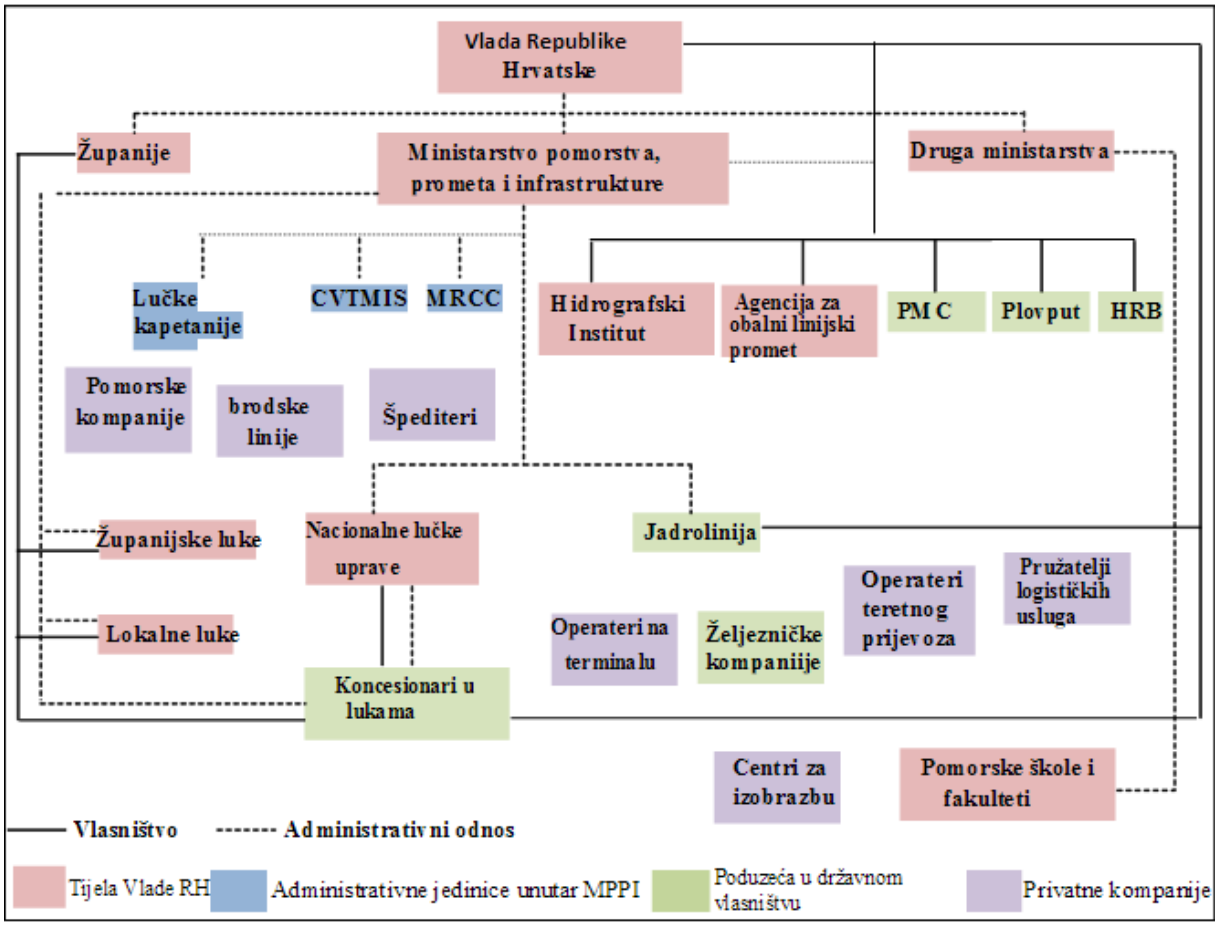
Slika 2. Metodološki pristup planiranju strategije [9]

Na slici dva, prikazan je metodološki pristup planiranju, odnosno definiranju dugoročnih ciljeva. Kako bi se obuhvatilo cjelokupno pomorsko gospodarstvo, u istraživanju je bilo potrebno obuhvatiti sve segmente koji na njega utječu, a to su:

- stajališta dionika i poslovni plan; na koji način dionici vide pomorsko gospodarstvo u budućnosti i što od njega očekuju te koje su mjere ideje potrebne za realizaciju posla,
- učinkovitost pomorskog sektora i konkurentnost; gdje se nalazi pomorstvo RH naspram ostalih pomorskih gospodarstava i na koji im način može parirati, koliko snažno djeluje;
- zahtjevi i dugoročne potrebe pomorskog sektora; što je potrebno pomorskom sektoru da se izdigne iz sadašnje situacije, na željenu razinu i na koji način to dugoročno postići;
- kapacitet pomorskog sektora i usluge; koje područje pomorski sektor zauzima i koliko još može širiti svoje kapacitete s obzirom na resurse, te koje se usluge nude i mogu i trebaju razvijati u budućnosti;
- makroekonomski i društveni kontekst; na koji način pomorstvo utječe na proizvodnju, prihode, zaposlenost, BDP, te na razvoj društva;
- okvir pomorske strategije; na koji način ukomponirati međunarodne i domaće strateške dokumente i ciljeve u nacionalni strateški okvir;

- institucionalni i administrativni okvir; ključna javna tijela za provedbu strategije i opća pitanja pomorske administracije, administrativne procedure za hidrografske aktivnosti, sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša, pomorsko dobro, objekte sigurnosti plovidbe, usluge svjetionika i pomorski radio-komunikacijski servis, brodski registar, plovidbu i lučke djelatnosti, registraciju pomoraca, mirovinski i zdravstveni sustav, itd.
- pravni i regulatorni okvir; u HR uređen kroz razne oblike zakonodavstva podijeljen na pet glavnih kategorija. Pomorstvo je uređeno kroz Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11). Pomorska sigurnost i sigurnosna zaštita regulirana je slijedećim zakonima: Zakon o lučkim kapetanijama (NN 124/97), Zakon o 19 sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka (NN124/09, 59/12), Zakon o Plovputu, Split (NN73/97), Zakon o hidrografskoj djelatnosti (NN 68/98, 110/98, 163/03), Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru (NN 164 / 98), Pravilnik o 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 mjestima zakloništa (NN 08/03), Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prijevozu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (NN 51/05, 127/10). Sprječavanje onečišćenja mora regulirano je Zakon o zaštiti okoliša (NN 110/07) i Plan intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj (Narodne novine 92/08). Javni obalni pomorski promet, Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11), te Zakon o propisima i postupcima za dodjelu koncesija za obavljanje javnog prijevoza u obalnom pomorskom prometu, pravilnik o zahtjevima za brodove i operatere koji obavljaju te usluge, kao i odluka Vlade RH kojom se definiraju i utvrđuju linije javnog prijevoza. Pomorsko dobro i morske luke, Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 141/06, 38/09), Zakonom o koncesijama (NN 143/12) i Zakon o javno-privatnom partnerstvu (JPP) (Narodne novine 78/12).

Strategijskim kontekstom su definirani glavni nositelji i provoditelji Strategije, kao i njihove ključne uloge u pomorskom sektoru, slika 3.



Slika 3. Provoditelji pomorske politike [10]

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) je tijelo zaduženo za izradu prometnih politika i praćenje njihove provedbe.

Lučke kapetanije su područne jedinice pod MPPI čiji su glavni zadaci: kontrola plovidbe i unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH, obavljanje inspekcijske zaštite i sigurnosti plovidbe, pomorskog dobra, registracije i brisanja brodova i organizacije registra plovila, mjerenje tonaže, izdavanje i pregled dokumenata o sigurnosti plovidbe i broda, određivanje i praćenje standarda pomorskog obrazovanja i osposobljavanja (MET), uključujući nadzor pomorskih škola i certificiranje špeditera.

Središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja (MRCC) sa sjedištem u Rijeci. koordinira aktivnostima traganja i spašavanja (SAR) gdje je to potrebno, što predstavlja i dio odgovornosti RH koja je potpisnica Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju (SAR 1979). SAR akcije se provode u suradnji s lučkim ispostavama lučkih kapetanija, uz pomoć obalnih radijskih postaja (Rijeka radio, Split radio i Dubrovnik radio) i drugih državnih tijela.

SAR akcije imaju na raspolaganju 48 plovila u lučkim kapetanijama uz 44 plovila pomorske policije, devet plovila i 6 zrakoplova hrvatske obalne straže.

Hrvatski sustav upravljanja i nadzora pomorskim prometom (engl. *Croatian vessel traffic monitoring and information system*- CVTMIS) je tehnički, pravni i institucionalni sustav koji ima za cilj prikupljanje, analiziranje i podjelu podataka i informacija o pomorskom prometu u svrhu olakšavanja i praćenja kretanja plovila u hrvatskom dijelu Jadrana, te s ciljem uspostave jednoobraznog koncepta za pomorsku bazu podataka. To je jedinica unutar MPPI, a organiziran je u okviru Nacionalnog kontrolnog centra (NCC) u Rijeci, tri regionalna kontrolna centra (RCC), te osam lokalnih kontrolnih centara kroz lučke kapetanije u suradnji s lučkim upravama i Hrvatskim hidrografskim institutom.

Agencija za obalni linijski pomorski promet (AOLPP) osnovana je 2006. godine kao javno tijelo zaduženo za organizaciju i regulaciju javnog obalnog pomorskog prometa. Konkretno, Agencija izdaje, dodjeljuje i nadgleda javne natječaje za koncesiju za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu te upravlja državnim potporama za održavanje pomorskih linija između otoka i kopna. Agencijom upravlja Upravno vijeće koje se sastoji od predsjednika i šest članova koje predlaže MPPI, a imenuje Vlada RH.

2.4. Sadržaj Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine

Strategija je sadržajno podijeljena u sedam cjelina od kojih svaka predstavlja pojedini strateški cilj definiran Strategijom. Strateški ciljevi, odnosno cjeline, definirane su prema važnosti, odnosno prema postojećem stanju hrvatskog pomorstva naspram onoga što se želi postići Strategijom.

Drugo poglavlje Strategije odnosi se na održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva. Smatra se da će se isto postići uspješnim postizanjem posebnih ciljeva unutar sastavnica pomorskog gospodarstva koje čine brodarstvo i druge usluge u pomorskom prijevozu, lučka infrastruktura i lučke usluge, te ljudski resursi, a posebnu pozornost treba obratiti na konkurentnost hrvatskih brodara na međunarodnom tržištu pomorskog prijevoza, tako i u segmentu domaćeg i međunarodnog linijskog prometa s ciljem povećanja udjela pomorskog prometa. Hrvatski pomorci su visoko pozicionirani i respektirani na međunarodnom tržištu radne snage. Strategija vidi održivi rast i konkurentnost u povećanju dostupnosti i stručnosti hrvatskih pomoraca.

Težište razvoja hrvatskog lučkog sustava ogleda se u zadovoljenju potreba domaćeg pomorskog prijevoza te rekreacijskog segmenta u obliku nautičkog turizma. Posebni ciljevi unaprjeđenja obalnog linijskog pomorskog prijevoza bitni su za održivost gospodarskog rasta i kvalitete življenja na otocima i priobalju, te razvoj brodarstva kao dodana vrijednost. Pozicioniranje Republike Hrvatske kao najznačajnijeg nautičkog odredišta u Europi i na Mediteranu, Strategija navodi, može utjecati na rast pomorskog gospodarstva i posljedično na razvoj lučkog sustava za taj segment.

Strategija u svom trećem poglavlju ističe siguran i ekološki održiv promet , pomorsku infrastrukturu i pomorski prostor Republike Hrvatske kao strateški cilj koji je moguće postići usklađenim dostizanjem posebnih ciljeva iz područja Sigurnosti plovidbe, sigurnost ljudskih života i imovine, te sigurnosne zaštite morskog okoliša pri čemu ciljevi sigurnosti pomorskog prometa i infrastrukture, sigurnosti plovnih objekata opće sigurnosti u morskom prostoru republike Hrvatske čine osnovicu i preduvjet za postizanje ciljeva zaštite morskog okoliša.

Uslijed povećanja ljudskih aktivnosti na moru i povećanja broja vozila na moru, kao glavna prednost pri uvođenju održivog prometa i infrastrukture, Strategija navodi sigurnost i tehničku ispravnost pomorskog objekta, sigurnost uređenog plovnog puta i luke kao osnovne prometne infrastrukture, nadalje govori o poboljšanju kvalitete brodova u međunarodnoj plovidbi, poboljšanju i tehnološkom razvoju u hidrografskoj djelatnosti, razvoju i modernizaciji sustava obveznog javljanja brodova, sustava usmjerene i odijeljene plovidbe, kao i podizanju kvalitete i dostupnosti u pružanju pomoći na moru.

O odgovornoj zaštiti morskog okoliša govori se u smislu kombiniranja elemenata zaštite morskog eko-sustava i obalnog područja kao nedjeljive cjeline, te poduzimanju mjera sprječavanja onečišćenja mora i zraka s brodova i drugih izvora onečišćenja okoliša u pomorskom prometu.

Poglavlje četiri govori o jačanju administrativne sposobnosti kao okosnice za postizanje svih posebnih ciljeva. Jačanje administrativne sposobnosti usmjereno je na zajedničko korištenje raspoloživih resursa, bolju koordinaciju javnih službi i organizacijsku prilagodbu sustava pružanja javnih usluga na način koji bi doveo do njegove učinkovitosti. Glavni kriteriji su funkcioniranje pojedine države glede ekonomičnog i učinkovitog pružanja javnih usluga i usmjerenost na krajnjeg korisnika kroz proaktivan pristup stvaranju zakonodavnog, organizacijskog i tehnološkog okvira pomorskog gospodarstva. Fokus je na ljudskom faktoru, kao bitnom kompetentnom elementu za pružanje usluga.

Jačanje pomorskih znanja i kulture, poglavlje je pet ove Strategije i odnosi se na hrvatsku nacionalnu povezanost s morem i dugu tradiciju pomorstva. Težnja je ka revitalizaciji hrvatskog pomorstva i pomorske kulture.

U šestom poglavlju definiraju se načini provedbe i financiranje izvršavanja Strategije.

2.5. **SWOT analiza, ciljevi i mjere**

Strategijom su definirani vizija, misija i strateški ciljevi. Prije svega potrebno je definirati značenje tih pojmova. Tako vizija (lat. *Visio* – viđenje, pogled, izgled) označava dalekosežnu zamisao ili predodžbu o željenom ili predvidljivom razvoju događaja ili pothvata. Misija označava glavni zadatak ili glavni cilj postojanja, poduzeća ili organizacije. Kako bi definirali značenje strateških ciljeva, prvo moramo definirati značenje riječi Strategija. Strategija dolazi od starogrčke riječi *strategos* i u doslovnom prijevodu znači *vođenje vojske* (grč. *stratos- voditi; ago- vojska; strategos- vođenje vojske).* Kroz vrijeme je to značenje izgubljeno i koristi se u smislu postupanja usmjerenog ka ostvarivanju određenog cilja, uz duže planiranje. U smislu politike, to se može definirati kao djelovanje u cilju postizanja vlastitih zacrtanih ciljeva, gdje ciljevi moraju biti jasno određeni, a također i ograničenja i prepreke vezane uz te ciljeve.

Strategija je definirala svoju viziju, misiju i strateške ciljeve. [1]

Vizija- *Hrvatska- razvijena i prepoznatljiva pomorska država.*

Misija- *Osnažiti ulogu pomorstva u razvoju i konkurentnosti Republike Hrvatske kroz politike i inicijative održivog rasta gospodarske aktivnosti na moru i u priobalju, jačanja utjecaja hrvatskog pomorskog sektora na europskom i svjetskom tržištu, vrednovanja iznimnog geografskog položaja Jadranskog mora i njegovih ekoloških značajki, kao i razvoja visokih tehnologija i usluga u pomorstvu na temeljima tradicionalnih znanja i usvojenih sposobnosti, vodeći osobitu brigu i visokoj dostupnosti učinkovitih i modernih javnih usluga u pomorstvu. Zaštiti morskog okoliša i sigurnosti plovidbe.*

Opći cilj- *Razvijeno i konkurentno pomorstvo Republike Hrvatske*

Strateški ciljevi:

1. *Održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarskog sustava u području:*
   - *Brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu,*

- *Lučke infrastrukture i lučkih usluga*
- *Obrazovanja, te životnih i radnih uvjeta pomoraca.*

2. *Siguran i ekološki održiv pomorski promet, pomorska infrastruktura i pomorski prostor Republike Hrvatske*

Prilikom utvrđivanja ciljeva, bilo je potrebno napraviti potpunu analizu dosadašnjeg stanja i kretanja hrvatskog pomorstva, te predvidjeti kretanje u budućnosti, uz ostvarivanje zadanih hipoteza. Jedan od instrumenata takve vrste je i SWOT[7] analiza. SWOT analiza je preduvjet za ispravan odabir strategije. Pravi odabiri ciljeva određuju načine na koje će se boriti s konkurencijom, odnosno boriti protiv sadašnjeg stanja, odnosno razvijati pomorsko gospodarstvo.

Strengths- Snage	**Weaknesses- Slabosti**
- Geografski položaj i geomorfološke osobine obale - Uključenost pomorskih prometnih pravaca u europsku prometnu mrežu - Lučka infrastruktura odgovara potrebama međunarodnog pomorskog prometa - Znanje i tradicija u pomorskom gospodarstvu, kod pomoraca i poslovođa u brodarskim društvima - U primjeni visoki standardi sigurnosti plovidbe - Uspostavljen sustav obrazovanja pomoraca u skladu s najvišim svjetskim standardima - Visoko očuvan morski okoliš - Uspostavljen sustav sigurnosti	- Mali udio pomorskog prometa u ukupnom prometu RH(22%) - Nedostatni kapacitetu luka županijskog i lokalnog značaja - Nerazvijeno financijsko tržište za brodarstvo u RH - Nedovoljno razvijen multimodalni promet - Nepovoljna starosna struktura flote u nacionalnoj plovidbi - Nedostatak klasterskog povezivanja znanosti, brodogradevne industrije i brodarstva - Mali udio klasičnog trgovačkog prometa u odnosu na promet rekreacijskih plovila - Nedovoljni kapaciteti za rekreaciju u

[7]SWOT (eng. strengths, weaknesses, opportunities, threats; snage, slabosti, prilike i prijetnje) analiza označava analizu vanjskih i unutarnjih čimbenika važnih za ostvarivanje određenih ciljeva.

plovidbe RH - Dobro razvijene elektroničke usluge pomorske javne uprave	slučaju većeg zagađenja i ostalih izvanrednih događaja većih razmjera - Neusklađenost smjernica i kriterija za utvrđivanje opravdanosti, prioriteta i odobravanje infrastrukturnih i drugih razvojnih projekata u pomorstvu - Nedovoljna medijska zastupljenost pomorskog gospodarstva - Neučinkovitost javnih usluga - Fragmentacija i preklapanje nadležnosti javnog sektora nadležnih za pomorstvo - Nedovoljna učinkovitost javnih usluga u sektoru pomorstva - Slabljenje sposobnosti pomorske administracije u pružanju javne usluge - Nemogućnost promjene zaključenih koncesijskih ugovora na pomorskom dobru s neadekvatnom koncesijskom naknadom - Nema kontrolnog praćenja ekonomskog doprinosa pomorskog sektora u gospodarstvu RH
Opportunities – Prilike	**Threats – Prijetnje**
- Atraktivnost priobalja kao mjesta života i rada - Članstvo u EU i širenje EU na susjedne zemlje - Mogućnost financiranja iz fondova EU - Pomorski promet je siguran, energetski učinkovit i ekološki	- Velika opasnost od onečišćenja mora na gospodarski razvoj i održivost - Sve veća opasnost od rizika za ljude i okoliš zbog povećanja ljudskih aktivnostima moru i u priobalju - Dugogodišnja kriza u brodarstvu i pad potražnje za pomorskim prometom i uslugama

prihvatljiv vid prijevoza - Mogućnost većeg korištenja kapaciteta razvoja pomorstva - Porast trenda korištenja putničkog prijevoza i prijevoza na kružnim putovanjima - Poticajna porezna politika za brodare i pomorce - Mogućnost značajnog povećanja učinkovitosti uprave poboljšanjima u upravljanju i koordinaciji - Bolje korištenje potražnje stranih brodara za sekundarnim uslugama u pomorstvu - Razvoj i primjena modernih tehnologija - Uređen sustav socijalnih prava pomoraca - Potražna za lučkim uslugama dodane vrijednosti	- Kontinuirani pad bruto tonaže hrvatske trgovačke flote - Povećanje konkurencije na međunarodnom tržištu radne snage u pomorstvu - Depopulacija i smanjenje gospodarske aktivnosti na otocima - Rizici daljnjeg razvoja brodogradnje - Tehnička neusklađenost hrvatske flote sa svjetskim standardima izvrsnosti - Neusklađeni razvoj željezničke i pomorske infrastrukture

Tablica 1. SWOT analiza hrvatskog pomorskog gospodarstva [1]

U navedenoj tablici definirane su snage, slabosti, prijetnje i prilike hrvatskog pomorskog gospodarstva. Iz tablice je vidljivo da je slabosti više nego snaga, što znači da se RH mora koncentrirati na rad kako bi dosegla međunarodne standarde i postala konkurentnija na tržištu. Slabosti uvelike proizlaze iz ratnog doba i ostavštine koje zahtijeva prestrukturiranje pomorstva od ulaganja u infrastrukturu do slaganja i postizanja učinkovitosti javne uprave u pomorstvu. Ulaskom u Europsku Uniju otvorila se mogućnost financiranja projekata od Europskih Fondova.

Sve slabosti koje zahtijevaju velika ulaganja predstavljaju moguće projekte kojima bi se nadoknadili nedostaci u infrastrukturi, prostorima za manipulaciju tereta, izgradnju željezničke pruge u teretnim lukama i povezivanjem na prometnice velike važnosti, izgradnju novih sirišta, izgradnja kapaciteta za reakcije u slučajevima izvanrednih situacija, jačanje javnih usluga i stvaranje usluga dodanih vrijednosti izgradnjom novih i optimizacijom postojećih luka nautičkog turizma, ulaganje u razvoj brodogradnje za domaće i strane brodare, brodskih dijelova i razvojem industrije.

Kako bi se omogućili ti uvjeti, potrebno je dovesti kompetentne i stručne ljude iz područja pomorstva, mlade snage i iskusne umove, na mjesta javne uprave i ključnih mjesta ponuditelja raznih aktivnosti i sadržaja. Razvijanje usluga dodanih vrijednosti privuklo bi razne investitore, ali i potencijalne nove korisnike usluga, čime bi se stimulirao rast BDP-a.

Razvoj multimodalnog prometa stimulirao bi razvoj svih vrsta prijevoza, utjecao na smanjenje troškova prijevoza i potencijalno privukao terete u hrvatske luke.

.Kod kreiranja vizije, misije i strateških ciljeva, prije svega, da je Hrvatska obala jedna od najrazvedenijih obala, ukupne duljine 6.278 km, sa 1244 otoka, otočića grebena i hridi, od kojih je 49 otoka naseljeno. Nacionalni linijski brodar Jadrolinija godinama dobro povezuje hrvatsko kopno s otocima, čime stimulira masovni turizam na otocima, koji iz godine u godinu raste, a ljeti doživljava svoj vrhunac. Sezonalnost je odlika hrvatskog turizma koji je relativno proporcionalan pomorstvu, budući da se većina turizma odvija na moru i u odnosu s morem. Turizam na moru se odnosi na dvije komponente, nautiku, odnosno korištenje brodova za prenoćišta i putovanje, ali i na turizam „plaža“ gdje ljudi odlaze na ljetovanje iznajmljuju apartmane i koriste plaže u donosu s morem. Hrvatskoj je velika prednost upravo ta odvojenost plaža od sidrišta i prostora luka te luka nautičkog turizma. U budućnosti se upravo taj segment ne bi smio zanemariti jer je hrvatsko čisto more, nosioci *Plave zastave,* jedan od najvećih čimbenika privlačnosti na kojima bi se trebalo graditi pomorsko gospodarstvo. Odvajanje lučkih prostora i očuvanje okoliša i mora smjernice su na kojima treba počivati razvoj pomorskog gospodarstva.

Nedostatak brodograđevne industrije u Hrvatskoj ne leži samo u nedovoljnoj povezanosti sa znanošću i brodarstvom, već u nemogućnosti konkuriranja jeftinoj i brzoj japanskoj brodograđevnoj industriji. Hrvatska brodogradnja u svijetu je prepoznata kao jako kvalitetna, ali i skupa, te u nedostatku financijskih sredstava, ugovora koji nisu dovršeni u brzini koja se može dobiti na svjetskoj razini.

Moguće rješenje je u brendiranju hrvatskog proizvoda, raznih jedrenjaka, guleta, jahti, specifičnog oblika i namjene. Hrvatska je budućnost svojih brodogradilišta prepoznala u privatizaciji.

3. ANALIZA DOSADAŠNJEG RAZVOJA POMORSTVA

Pojam pomorstvo obuhvaća brojne djelatnosti koje se mogu razvrstati u dvije skupine:

- gospodarstvene i
- negospodarstvene.

Pomorstvo uključuje sve osobe i sredstva, njihove međusobne odnose i znanstvene discipline, a podrazumijeva sve djelatnosti i sadržaje i vještine u vezi s morem ili na moru. Pomorska enciklopedija najpotpunije definira pojam pomorstva: ...*sve djelatnosti i vještine na moru i u vezi s morem. Sastoji se od iskorištavanja mora kao plovnog puta (brodarstvo), eksploatacije morskih bogatstava (ribarstvo, ribolov, marikultura, eksploatacija nafte i plina) i eksploatacije luka, brodogradnje, pomorske privrede, pomorskog sporta i sl*.[5]

Pomorstvo je specifičan skup djelatnosti koje se nalazi u vrlo burnom i dinamičnom okruženju. U RH se nakon osamostaljenja 1991. godine pomorstvo nalazilo u vrlo teškom poslijeratnom stanju, ali je država prepoznajući njegov multiplikativni efekt pokušavala učiniti sve da se pomorstvo održi kao nacionalna prepoznatljiva djelatnost. To je desetogodišnje razdoblje, sve do 2000. Godine bilo označeno pokušajima održavanja izgrađenih kapaciteta za u vremenu Jugoslavije od 1960.- do 1990. Godine. Pokušaji očuvanja pomorstva vidljivi su i u naporima pokušaja osnutka Ministarstva pomorstva, ali kratkoročno i neuspješno.

Bolji počeci za razvoj pomorstva u RH počinju od 2000. godine. *Demokratskom promjenom vlasti početkom 2000. god. i uspostavljanjem boljih odnosa s međunarodnom zajednicom stvoreni su povoljniji uvjeti za razvoj pomorskog gospodarstva, za ulazak stranog kapitala i za uspješnije rješavanje dugoročnih problema pomorskog gospodarstva*.[6]

Fluktuacije na pomorskom tržištu su veoma česte, a prema tablici 2. Vidljivo je kako se mijenjala struktura pomorskog gospodarstva u desetogodišnjem razdoblju, od 1990. godine te nakon osamostaljenja, do 2000. godine. Pomorski promet robe, bio je na vrhuncu 1995. godine, a već idućih godina do 1998. godine je lagano zaostajao sa 2,3 za 1995. godinom. Međunarodni promet robe u lukama bio je najveći 1990. Godine, točnije prije osamostaljenja što se pripisuje kasnijim ratnim previranjima, nakon raspada Jugoslavije sve do 1995. godine, kada su hrvatske luke bile manje poželjne u sustavu svjetskih prometa roba. Nakon 1995. godine međunarodni promet robe u lukama lagano počinje rasti. Trgovačka mornarica u RH

sve od 1995 godine bilježi lagani pad, zbog nedostatka financijskih sredstava i laganom propadanju hrvatskih brodara.

Pomorska grana	**1990**	**1995**	**1998**	**2000**
Pomorski promet robe (Mln t)	29.1	38.1	35.8	32.5
- indeks	477	625	587	533
Međunarodni promet robe u lukama (izvoz, uvoz, tranzit) Mln t	26.5	11.7	12.6	14.2
- indeks	414	183	197	222
Trgovačka mornarica (000 brt)	2460	2480	2036	1529
- indeks	452	426	367	265
Isporučeni brodovi (000 brt)	873	158	262	291
- indeks	467	85	140	156
Ulov morske ribe (000 t)	34.9	15.4	24.7	24.3
- indeks	81	80	128	126
Proizvodnja morske soli (000 t)	24.0	21.8	24.1	31.2
- indeks	444	404	446	578
Primorki međunarodni turizam (Mln noćenja)	34.0	8.5	26.0	27.2
- indeks	1478	370	1130	1183

Tablica 2. Pomorsko gospodarstvo u desetogodišnjem razdoblju [6]

Daljnje želje RH za formiranjem pravilnog gospodarstva općenito, a posljedično i za razvojem pomorstva dolaze na značaj 2001. godine, kada je Vlada RH donijela *Zaključak* u čijem je kontekstu *Strategija razvitka- Hrvatska u 21. stoljeću- makroekonomija (302-01-02/03-503115-02-18).* Vlada je to objasnila riječima: *Da je Hrvatska u proteklih deset godina imala idealne zakone, idealnu vlast i idealno okruženje, te da je devedesete završila s recesijom, s pravom bismo se zapitali što je to u nama što nam ne da naprijed. Međutim, stvarnost je u proteklih deset godina prema ovoj zemlji bila dovoljno gruba, da nam to može biti isprika za novi pokušaj. Proteklih deset godina obilježeno je ratom, »prijateljskom privatizacijom«, nezaustavljivim bujanjem državnih funkcija i potrošnje (1995. – 1999.). Prijetnja da će se isti obrazac vladanja državom koja je dovoljna sama sebi nastaviti, još uvijek nije otklonjena. Doživjeli smo kulminaciju koncepcije državnog paternalizma, što je sprječavalo razvoj elemenata tržišta, posebno u procesu privatizacije, s jednom od najskupljih država u Europi, s još uvijek velikim dijelom neprivatiziranoga gospodarstva, s*

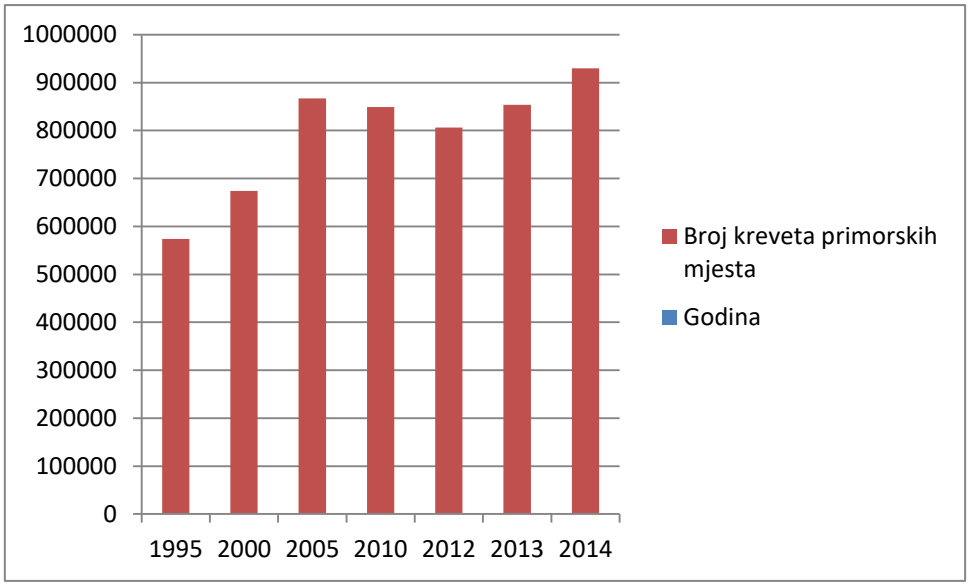
razgranatim i obilatim mehanizmima preraspodjele koji najčešće prikrivaju slabosti. Stoga će Hrvatska napredovati samo onoliko koliko će biti sposobna razumjeti korijene svojih tegoba. [11] Iz teksta je jasno vidljivo da je nedostatak pravih ciljnih politika i prirodnog okruženja, onemogućavao napredak, te da je stvaranje Strategije bilo ključno.

Unutar Strategije razvitka, strategija razvitka pomorstva, utvrdila je nova načela, ciljeve i mjere razvitka pomorskih djelatnosti u novom desetljeću koji se odnose na:

- Koncepciji dugoročnog razvoja pomorskog razvitka;
- Pomorstvo je složen sustav raznih tehničko-tehnoloških, ekonomskih i pravnih obilježja koji su u sinergiji;
- Međuzavisnosti pomorskog i prometnog sustava.

Nadalje, težnja ka razvoju hrvatskog pomorstva pripisuje se Pretpristupnoj strategiji iz 2005. godine, tj. otvaranju pregovora za ulazak u Europsku Uniju te Europi 2020, i samoj Strategiji pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine.

O razvoju pomorskog turizma može se govoriti usporedno s brojem kreveta u primorskim mjestima, graf 1. Kako u definiciji pomorstva stoji: aktivnosti na moru ili u vezi s morem, tako se i turizam u primorskim mjestima temelji na aktivnostima uz more. Iz grafa je jasno vidljivo kako broj kreveta u primorskim mjestima, od svog pada 2012. godine, s obzirom na prethodnu 2010. godinu, nastavlja rast sve na 2014. godinu. Atraktivnost obale i rast sadržaja te marketinška popraćenost uvjetuju trend stalnog porasta dolaska turista.



Graf 1. Rast broja kreveta primorskih mjesta [Izradila autorica prema: http://business.croatia.hr/Documents/3676/Turizam-u-brojkama-2014.pdf]

Specifične pomorske djelatnosti i pregled njihovog razvoja dati će se u slijedećim razmatranjima.

3.1. **Razvoj hrvatskog morskog brodarstva**

Morsko brodarstvo ima veliku i značajnu ulogu u pomorskoj politici i ukupnom pomorskom razvitku zemlje. Osnovna ekonomska zadaća morskog brodarstva jest poznavanje tržišnih zakona potražnje za brodskim prostorom. *Morsko brodarstvo ima višestruke funkcije u narodnom gospodarstvu: ono izravno valorizira geoprometni položaj pomorske zemlje, prevozeći terete nacionalne vanjske trgovine i tranzita susjednih kopnenih zemalja najjeftinijim pomorskim prijevozom; time pridonosi njihovu razvoju i povećanju međunarodne konkurentnosti domaćih proizvoda*.[6]

Hrvatsko morsko brodarstvo je nakon rata, posebice 1996. godine do 1999. godine, proživljavalo veliku krizu, s obzirom na velike konjukturne krize na svjetskom brodarskom tržištu. Raspadom Jugoslavije Hrvatska je dobila flotu brodova od ukupno 2.594.283 BRT-a, a 1998. godine flota je bila smanjena na nešto manje od 2.000.000 BRT-a. Smanjenje cijena vozarina i ukidanje državnih subvencija brodarima, osim Jadroliniji, natjerali su brodare na reorganizaciju i redukciju troškova. Vlada je pružala pomoć davanjem jamstva u stranim bankama, no bez obzira na to, brodarska poduzeća, Dalmatinska plovidba 1995. godine, Slobodna Plovidba Šibenik 1998. godine te Croatia Line Rijeka 1999. godine, pala su u stečaj. Lošinjska Plovidba je 1998. godine pokušala uspostaviti rentabilnu liniju *feeder servisa* između Rijeke, Ploča, Gioie Tauro, Venecije, Taranto, Malte i Kopra, međutim i ta linija je ukinuta 2008. godine. [16]

Brodarstvo u periodu od 2004. Godine do 2008. Godine doživljava veliki polet, kao posljedica snažnog porasta svjetske trgovine. To se odrazilo na hrvatsko brodarstvo tako da su 2004. godine hrvatski brodari imali flotu od 2.480.000 DWT-a. Snaga hrvatskih brodara o to doba vidljiva je i na tržištu dionica, gdje su njihove vrijednosti naglo počele rasti i prodavale se za preko 150% njihove tadašnje vrijednosti dionica Atlantske plovidbe, 600% dionice Tankerske plovidbe i 500% dionice Uljanik Plovidbe.

Uzlet na pomorskom tržištu nastavio je sve do 2008. godine, kada nastupa jedna od najtežih i najdugotrajnijih kriza. Hrvatski brodari su se tijekom 2009. Godine uspješno borili protiv krize, što je vidljivo prema podacima Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, gdje navodi da su tada planirali nabavku 31 novog broda, od kojih 12 u Hrvatskoj. Hrvatski brodari su za vrijeme poleta na pomorskom tržištu povećali flotu za 720000 DWT-a, a starost brodova je smanjena sa 16,7 na 11,7 godina.

Najznačajniji hrvatski brodari okupljeni su u udruzi *Mare Nostrum* koja broji njih deset članica, od kojih je devet brodarskih poduzeća i pridruženu članicu Udruge, Hrvatski

registar brodova. Na dan osnutka, 1991. godine, *Udruga Mare Nostrum* brojala je 14 članica. Cilj Udruge je zastupanje interesa hrvatskih brodara na svjetskom i europskom tržištu pred nadležnim tijelima, te promicanje svijesti o značaju pomorstva, posebice brodarstva i stvaranje povoljnih uvjeta poslovanja. Broj stanja flote na kraju uzletovnog razdoblja, 2008. godine, prikazan je u tablici broj 3.

Stanje flote na dan 31.12.2103				
Redni br.	Ime članice	Br. brodova	GT	**DWT**
1.	TANKERSKA PLOVIDBA, d.d Zadar	17	613.951	1.094.090
2.	ATLANTSKA PLOVIDBA, d.d DUBRONIK	16	513.997	911.688
3.	ULJANIK PLOVIDBA, d.d PULA	8	271.573	466.172
4.	JADROPLOV, d.d SPLIT	6	168.402	292.933
5.	JADROLINIJA, RIJEKA	48	99.838	-
6.	BRODOSPAS, d.d SPLIT	22	17.746	17.868
7.	JADRANSKI POMORSKI SERVIS, d.d. RIJEKA	15	4.907	3.178
8.	RAPSKA PLOVIDBA, d.d RAB	5	2.128	-
9.	BRODOSPLIT-PLOVIDBA, d.o.o SPLIT	1	232	-
Ukupno=		138	1.692.774	2.785.929

Tablica 3. Stanje flote članica Mare Nostrum 2008. Godine [Izradila autorica prema: http://www.zadarskilist.hr/clanci/17022009/sa-172-broda-na-31-milijun-dwt-a]

Impresivne brojke govore o tome koliko je hrvatsko brodarstvo uznapredovalo za vrijeme konjukture na svjetskom pomorskom tržištu. S početnih 2.480.000 DWT-a, na početku 2004. godine broj se popeo na 3.078.000 DWT-a, na kraju 2008. godine. U tom razdoblju RH je pružala potporu brodarima isplatom subvencija za gradnju novih brodova u hrvatskim brodogradilištima.

Današnjih deset ostalih članica Mare Nostrum-a, koje izvršavaju razne pomorske gospodarske djelatnosti, upravlja sa 138 brodova i ukupno 1,75 mil. GT. Stanje u Tablici 4. opisuje stanje flote članica Mare Nostrum na dan 31.12. 2013.

Stanje flote na dan 31.12.2103				
Redni br.	Ime članice	Br.brodova	GT	DWT
1.	TANKERSKA PLOVIDBA, d.d Zadar	14	579.283	1.060.869
2.	ATLANTSKA PLOVIDBA, d.d DUBRONIK	15	488.503	872.985
3.	ULJANIK PLOVIDBA, d.d PULA	10	332.229	575.163
4.	JADROPLOV, d.d SPLIT	8	217.468	378.101
5.	JADROLINIJA, RIJEKA	49	103.802	-
6.	BRODOSPAS, d.d SPLIT	22	17.746	17.868
7.	JADRANSKI POMORSKI SERVIS, d.d. RIJEKA	15	4.907	3.178
8.	RAPSKA PLOVIDBA, d.d RAB	5	2.128	-
9	BRODOSPLIT-PLOVIDBA, d.o.o SPLIT	-	-	-
Ukupno=		138	1.746.066	2.908.164

Tablica 4. Stanje flote članica Mare Nostrum [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/o_nama/clanice/]

Prema tablici broj 4. Može se primijetiti da je 2013. godine uznapredovala kriza u brodarstvu znatno smanjila broj nosivosti flote hrvatskih brodara.

Osim toga, uspoređujući tablice, vidljivo je da je Mare Nostrum ostala bez tri svoje članice, odnosno tri brodarska poduzeća: Mediteranske plovidbe, Splitske plovidbe i Lošinjske plovidbe.

U 2015. godini, struktura flote hrvatskih brodara i dalje se mijenjala. Tako je na dan 31.12.2015. godine struktura izgledala kao što je prikazano u tablici 5.

Stanje flote na dan 31.12.2105				
Redni br.	Ime članice	Br. brodova	GT	DWT
1.	TANKERSKA PLOVIDBA, d.d Zadar	17	613.951	1.094.090
2.	ATLANTSKA PLOVIDBA, d.d DUBRONIK	16	513.997	911.688
3.	ULJANIK PLOVIDBA, d.d PULA	8	271.573	466.172
4.	JADROPLOV, d.d SPLIT	6	168.402	292.933
5.	JADROLINIJA, RIJEKA	48	99.838	-
6.	BRODOSPAS, d.d SPLIT	22	17.746	17.868
7.	JADRANSKI POMORSKI SERVIS, d.d. RIJEKA	15	4.907	3.178
8.	RAPSKA PLOVIDBA, d.d RAB	5	2.128	-
9	BRODOSPLIT-PLOVIDBA, d.o.o SPLIT	1	232	-
Ukupno=		138	1.692.774	2.785.929

Tablica 5. Struktura flote članica Mare Nostrum 2015. godine [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/]

Iz tablice 5. Može se vidjeti da se od 2013. godine struktura flote i dalje mijenjala. Hrvatska najveća dva brodara ostala su u vodećem položaju sa povećanjem broja brodova, dok su ostali brodari smanjivali svoju flotu ili su ostali nepromijenjeni.

Krajnji rezultat ostao je nepromijenjen u odnosu na broj brodova iz 2013. godine, ali se smanjio GT i DWT. Može se zaključiti da su se hrvatski brodari rješavali većih brodova, i gradili manje brodove. Tankerska plovidba je smanjena za jedan veći tanker, a povećala flotu za četiri manja tankera. Uljanik plovidba je smanjila svoje kapacitete za dva broda za rasuti teret, dok je Jadrolinija smanjila kapacitete za dva trajekta, ali povećala za jedan katamaran. Jadroplov je smanjio svoje kapacitete za dva boda za rasute terete, dok je Brodosplit izgradio jednu jahtu. Atlantska plovidba nije smanjivala svoje kapacitete već povećala za jedan brod za rasuti teret.

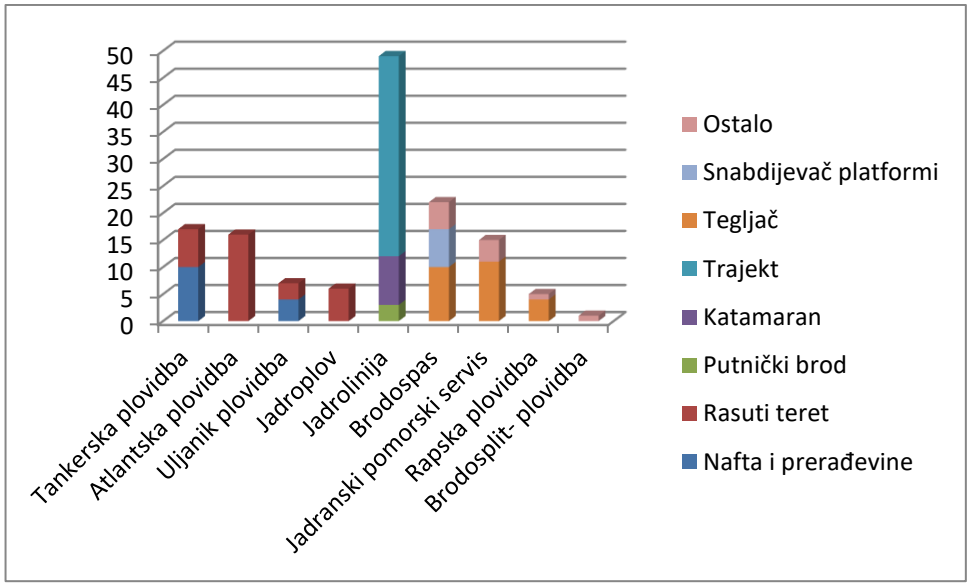
Hrvatsko brodarstvo u 2015.-oj godini je daleko iza stanja 2008. godine i poleta na svjetskom tržištu. Padom vozarina na tržištu rasutih tereta, hrvatski brodari bilježe velike minuse na svojim bankovnim računima. Dubrovačka Atlantska plovidba 2015. godine je ostvarila 365,8 milijuna kuna ukupnih prihoda, što je za 28,7 posto niže nego 2014. Zbog dugotrajne krize na tržištu suhih tereta samo u posljednje dvije godine Atlantska je uknjižila minus veći od milijardu kuna**.** 2015. je poslovala s gubitkom od 232,1 milijun kuna dok je godinu ranije, kada je provedeno vrijednosno usklađivanje flote, minus dosegnuo čak 815,4 milijuna kuna. Jadroplov, brodarska kompanija u većinskom državnom vlasništvu, koja raspolaže flotom od sedam brodova za rasuti teret, bilježi pad prihoda od 31,4 posto, na 179,8 milijuna kuna. Splitski brodar već godinama gomila gubitke, a lani je minus dosegnuo rekordnih 157,6 milijuna kuna. Poslovanje brodara u 2015. godini prikazano je na slici 4.

Poslovanje brodara u 2015. godini.			
TVRTKA	**UKUPNI PRIHODI (000 KN)**	**PROMJENA (15/14) U %**	**DOBIT/GUBITAK (000 KN)**
Atlantska plovidba	365.850	-28,7	-232.150
Jadroplov	179.815	-31,4	-157.571
Tankerska NG	149.691	/	34.520
Uljanik plovidba	260.119	-4,77	-474.960

Tablica 6. Poslovanje hrvatskih brodara u 2015. godini [11]

Koliko je poslovanje ovisno o fluktuacijama na pomorskom tržištu, može se vidjeti iz grafa 2. gdje je prikazana struktura flote hrvatskih brodara na dan 31.12.2015. Iz grafa je jasno vidljivo da su brodari koji posluju s rasutim teretima bilježili najveće gubitke. Najgore je prošla Atlantska plovidba čija je temeljna funkcija prijevoz rasutih tereta. Tankerska

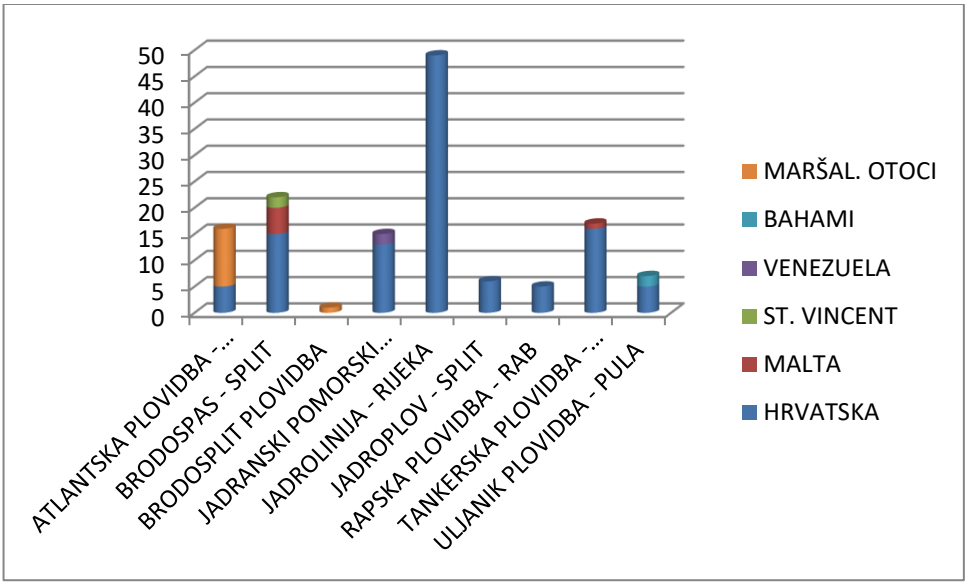
plovidba i Uljanik plovidba diversifikacijom djelatnosti, odnosno postojanju i na tržištu nafte i naftnih prerađevina relativno lakše relativno lakše odolijevaju krizi, ali također u poslovanju s gubitcima. Međutim, tržište nafte je 2015. godine zabilježilo lagani porast vozarina pa se na tom tržištu ostvaruje solidna zarada. Kćer tvrtka Tankerske plovidbe, Tankerska *Next Generation*, koja raspolaže flotom od šest tankera, 2015. godinu je zaključila sa čistom dobiti od 34, 5 milijuna kuna. Trenutno na tržištu najbolje posluju tankeri, ali dugoročno gledano, specijalizacija brodara za pojedine vrste tereta predstavlja problem, upravo zbog nemogućnosti prekvalifikacije brodova i prelaska u drugu djelatnost, na veoma promjenjivom pomorskom tržištu. Može se također zaključiti da je za razvoj morskog brodarstva, ali i pomorstva općenito, budući da promet proizlazi iz potražnje za teretima, ovisan o fluktuacijama svjetskog pomorskog tržišta te da se predviđanje ili simulacija treba uvesti kao bitan element Strategije.



Graf 2. Struktura flote članica Mare Nostrum na dan 31.12. 2015. [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/]

Veoma bitna odlika hrvatskog brodarstva je i zastava broda pod kojom plove. U zadnjem desetljeću većina je brodova hrvatskih brodara prešla pod strane zastave, odnosno zastave pogodnosti, koje im omogućavaju oslobađanje od poreza i carina, te rezultiraju jeftinijim poslovanjem. Na grafu 3. prikazana je struktura flote hrvatskih brodara prema zastavama broda. Na dan 31.12.2015. Vidljivo je da Hrvatski brodari pokušavaju ostati pod hrvatskom zastavom, ali su i oni pogođeni krizom bili primorani dio flote prebaciti pod zastave pogodnosti. Atlantska plovidba ima najviše brodova pod zastavom pogodnosti i to

njih 11, slijedi Brodospas sa 7 brodova pod zastavom pogodnosti, dok Tankerska plovidba ima 1 brod pod zastavom pogodnosti, a Jadroplov, Rapska plovidba i Jadrolinija imaju sve brodove pod hrvatskom zastavom.



Graf 3. Struktura flote hrvatskih brodara prema zastavi broda: [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/]

MPPI je 2009. godine razvilo program gradnje brodova za domaće brodare u hrvatskim brodogradilištima do 2011. godine. Potpora je je iznosila 240 mil kuna za do 30 % ulaganja u gradnju novih brodova, a brodovi su upisani u hrvatski upisnik brodova sa hrvatskom posadom. Program je obuhvatio gradnju devet brodova s dvostrukom oplatom za prijevoz nafte, naftnih derivata, ulja, zauljenih i otpadnih voda te dva broda za rasute terete.

Godina	Teretni brodovi	GT u (000)	DWT u (000)	Tereti (ukupno)	Međunarodni prijevoz
2005.	69	1353	2276	29975	28699
2006.	69	1425	2398	31423	30150
2007.	67	1502	2564	32420	31120
2008.	68	1586	2740	30768	29592
2009.	64	1561	2707	31378	30578
2010.	68	1631	2845	31948	31151
2011.	67	1656	2862	30348	29571
2012.	64	1612	279	25636	24860

2013.	46	1225	2143	24744	24021
2014.	45	1212	2078	20335	19629

Tablica 7. Teretni brodovi roba prevezena u razdoblju od 2005. do 2014. godine [Izradila autorica prema: 13]

Iz tablice broj 6 vidljivo je kako se kretao broj teretnih brodova u razdoblju od 2005. do 2014. godine. Može se primijetiti da se broj brodova mijenjao u ovisnosti o tržišnoj situaciji. Budući da, prema voluminoznosti i kapacitetu, ne možemo primijetiti da su se gradili veći brodovi, jasno je da je ovaj dio brodarstva jako ovisan o fluktuacijama na tržištu. Prema GT- u i DWT-u je jasno vidljivo da su brodovi ostajali isti, odnosno, da su se brodari rješavali brodova, odnosno nabavljali nove brodove. Od 2011. godine, kada je kriza pogodila i hrvatsko brodovlje, broj brodova se smanjuje i opada sve do 2014. godine. Sukladno opadanju broja brodova, smanjuje se i teret prevožen našim brodovima u ukupnom i međunarodnom prijevozu, koji čini veliku većinu nacionalnog prijevoza. Iz tablice se također može primijetiti da razvijanjem luka, multimodalnog transporta, prometnica i uključivanje cesta u međunarodne koridore, predstavlja prekretnicu u teretnom brodarstvu jer se tako povećava konkurentnost, ali i postiže zanimljivost u prometu teretima, posebice u povezivanju Istoka i Zapada.

3.2. **Obalni linijski pomorski promet**

Prema zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13, 56/16), članak 2., javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila, u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama , prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenika usluga. Segment povezivanja obale s otocima vrlo je važan u sustavu pomorstva, a provodi se radi stvaranja boljih uvjeta za život na otocima i poticanja njihovog razvitka.

U putničkom brodarstvu, odnosno obalnom linijskom prometu, situacija je bila jednaka kao s morskim brodarstvom nakon 1991. godine. Nacionalni hrvatski brodar Jadrolinija je u razdoblju od 1996. do 1999. Godine jedina primala vladine subvencije za održanje svojih linija.

Hrvatsko putničko brodarstvo se razvijalo u skladu s turizmom, iako najveći broj turista u hrvatsku dolazi cestom otoci postaju sve poželjnija turistička destinacija, a pomorsko putnički prijevoz dobiva na važnosti. Može se zaključiti da je potražnja za putničkim obalnim linijskim prijevozom izvedena potražnja koja nastaje potražnjom turističkom potražnjom odlazaka na otoke, turista koji su već došli u hrvatsku. U tablici broj 7 prikazani su dolasci turista u odnosu na pomorski obalni prijevoz putnika.

Godina	**Dolasci turista u (000)**	**Pomorski i obalni prijevoz putnika u (000)**
1995.	2610	5591
1996.	4180	5979
1997.	5585	6715
1998.	5852	6923
1999.	5127	6647
2000.	7137	8009
2001.	7860	9009
2002.	8320	9721
2003.	8878	10429
2004.	9412	10908
2005.	9995	11440
2006.	10385	12079

Tablica 8. Pomorski obalni prijevoz putnika u odnosu na dolaske turista u razdoblju od 1995. Do 2006. godine [12]

U tablici broj 7 je vidljivo da se sukladno povećanju broja dolazaka turista, povećavao i broj korisnika pomorskog obalnog prijevoza. Može se zaključiti i potvrditi težnja da se pomorski obalni prijevoz razvija u skladu s povećanjem broja dolazaka turista.

Iz tablice se može zaključiti da je pomorski obalni prijevoz u razdoblju od 1995 do 2006. godine porastao dvostruko, dok se broj dolazaka turista povećao za skoro četiri puta. Pomorski obalni prijevoz se ne razvija apsolutno iz broja dolazaka turista, što znači da ne koriste svi turisti obalni pomorski prijevoz. Nakon izlaska iz poslovnih problema u koje je zapala u razdoblju od 1990. do 2000. godine hrvatska putnička flota se sve više i brže obnavlja. Najveći promet u 2006. godini ostvarila je riječka Jadrolinija čija je flota prevezla 8.962.064 putnika i 2.272.754 vozila što čini 81 % sveukupnoga ostvarenja hrvatskih brodara iste godine. Slijedili su Rapska plovidba s prevezenih 1.057.602 putnika i 352.909 vozila, te Mediteranska plovidba iz Korčule s prometom od 437.460 putnika i 106 tisuća vozila.

Godina	Putnici u (000)	Putničke milje, mil	Putnički brodovi	Putnička mjesta	KW
2005.	11.440	233	86	31.124	204.182
2006.	12.079	245	86	31.116	208.299
2007.	12.723	265	91	34.730	223.878
2008.	12.861	265	88	34.025	225.324
2009.	12.550	263	88	34.261	218.437
2010.	12.506	266	85	33.568	211.065
2011.	12.926	315	80	32.498	201.297
2012.	12.474	325	91	32.685	200.539
2013.	12.770	331	85	32.416	198.477
2014.	13.029	335	84	33.830	198.076

Tablica 9. Broj putnika i plovni park u pomorskom obalnom prijevozu [Izradila autorica prema: 13]

Iz tablice broj 8. Vidljivo je da se broj putnika u pomorskom obalnom prijevozu povećava u razdoblju od 2006. godine, broj putničkih brodova se smanjuje, ali raste broj putničkih mjesta. To znači da se grade brodovi većeg kapaciteta, ali ponešto sporiji.

Sukladno povećanju broja putnika, osim što se grade brodovi većeg kapaciteta, rastu i pređene milje. To znači da raste i broj ili količina linija koje opslužuju djelatnosti pomorskog obalnog prijevoza.

Jedna od glavnih značajki hrvatskog pomorsko-putničkog obalnog prijevoza je i državno subvencioniranje nerentabilnih brodskih linija. U hrvatskoj postoje tri linije koje u 2013. i 2014. godini nisu ostvarile prosječan godišnji promet od 300.000 putnika ('mali otoci'). To su državnje linije, kojima je *Programom državne potpore za razdoblje od 2015. godine do 2020. godine za usluge od općeg gospodarskog interesa u obliku naknade za obavljanje javne usluge javnog linijskog obalnog pomorskog prijevoza na državnim linijama,* koje je donijela Agencija za obalni i linijski promet 2014.godine. [14]

- 338 Valbiska- Lopar, i obratno, (trajektna linija); potpora od 3,961.200,00 kn za petogodišnje razdoblje
- 501 Brodarica- Krapanj, i obratno, (brodska linija); potpora od 469.741,60 kn za petogodišnje razdoblje
- 612 Komiža- Biševo, i obratno, (brodska linija); potpora od 700.680,00 kn za petogodišnje razdoblje.

Cilj programa je omogućiti brodarima pokrivanje stvarnih troškova poslovanja, ali i očuvati život na otocima, te ujednačeno razvijanje pojedinih regija.

2006. godine je osnovana Agencija za obalni linijski pomorski promet (u daljnjem tekstu Agencija), temeljem *Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13, 56/16.* Cilj utemeljenja Agencije je stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o svim pitanjima linijskog putničkoga prometa na Jadranu. Najznačajniji posao Agencije je raspisivanje javnih natječaja za dodjelu koncesija i sklapanje ugovora o prijevozu na svim državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prometu, te nadzor nad kvalitetnim korištenjem sredstava koji se iz proračuna RH izdvajaju za održavanje pomorskih veza s otocima. Najveći udio djelatnosti Agencije odnosi se na koncesioniranje državnih brodskih linija i uvjetima za ostvarenje prava na koncesiju, te odabir korisnika koncesije. Najznačajniji hrvatski linijski brodari 2015. godine prikazani su u tablici broj 9.

Redni br	Brodar	Udio	Linije
1.	Jadrolinija	85,6%	36
2.	Rapska plovidba	6,81%	1
3.	KTD Bilan	1,7%	1
4.	G&V Line Iadera	1,4%	4
5.	Kapetan Luka	1%	2
6.	Gradski parking Šibenik	0,7%	1
7.	Bura Line	0,7%	1
8.	G&V Line	0,6%	1
9.	LNP	0,5%	2
10.	Miatrade	0,5%	1
11.	RPZ Vrgada	0,5%	1
12.	Porat Ilovik	0,1%	1
13.	NC Komiža	0,1%	1

Tablica 10. Udio brodara u linijskom obalnom prometu RH 2015. godine [Izradila autorica prema: http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2014-2015.pdf]

Jadrolinija koja drži preko 85 % državnih linija, od čega su 24 trajektne linije, 8 brzobrodskih te 4 brodske (klasične linije). Slijede ju Rapska plovidba koja ima udio od 11 % u prijevozu putnika i vozila sa 1 trajektnom linijom, te ostali.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je 2005. godine razvilo program potpore za obnovu putničke i izletničke flote za male brodare- privatne poduzetnike, sa ciljem stvaranja uvjeta za poboljšanje kvalitete pomorske prometne povezanosti i proširene turističke ponude kroz organizirane izlete brodovima hrvatskih poduzetnika, vlasnika privatnih brodova. Glavni ciljevi su, prema programu, razvoj malog poduzetništva na obola i otocima, povećanje zaposlenosti,razvoj turizma i očuvanje malih drvenih jedrenjaka i brodova, gradnja u

hrvatskim brodogradilištima. Sredstva državne potpore uključuju putničke linijske brodove do 100 GT-a i izletničke brodove do 300 GT-a, a brodar mora imati hrvatsku posadu, djelatnost u hrvatskoj, biti upisan u hrvatski upisnik brodova te najmanje pet godina hrvatsku zastavu.

U tablici br 9 prikazan je program potpore MPPI-a.

Godina	Potpora (mil. kn)	Gradnja brodova	Rekonstrukcija	Gradnja trupa
2005.	2,27	10		
2006.	3		8	7
2007.	1,8		6	6
2008.	4.605.720		2	10
2009.	3.2		2	10
2010.	3,9		3	8
2011.	3,3	11		
2012.	3,9		4	10

Tablica 11. Program MPPI za obnovu putničke i izletničke flote privatnih poduzetnika [Izradila autorica prema: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3110]

Ulaskom u Europsku Uniju, hrvatskim se brodarima nametnula nova prijetnja u opsegu pružanja djelatnosti pomorske kabotaže. Tako je Hrvatska pristupanjem, potpisala ugovor gdje je definirano da se od 2015. godine i strani brodari mogu natjecati za pružanje usluga prijevoza između hrvatskih luka, a od 2017. godine i za prijevoz putnika između hrvatske obale i otoka. To znači da će se od 1. siječnja 2017. godine na natječaj za dobivanje koncesija za pružanje javnog linijskog prijevoza moći javiti odgovarajući brodar iz bio koje države članice Europske Unije. To hrvatskom putničkom linijskom brodarstvu predstavlja ozbiljnu prepreku, a pitanje je hoće li, naši linijski prijevoznici biti dovoljno jaki da se odupru konkurenciji?

3.3. **Hrvatski pomorci**

Hrvatska je u svijetu poznata po svojim kvalificiranim pomorcima. Tradicionalno pomorska zemlja oduvijek je imala pomorce koji su u svijetu bili prepoznati po svojim radnim kvalitetama i umijeću. Danas Republika Hrvatska, prema MPPI, broji oko 22.000 pomoraca, koji plove na domaćim i pretežito na svjetskim kompanijama, što nije mali broj s obzirom na ukupnu populaciju RH. Tablica 11 prikazuje udio pomoraca u svjetskim državama u odnosu na populaciju.

Država	**Populacija (u mil.)**	**Postotak pomoraca (u %)**
Hrvatska	4,3	0,47
Filipini	98,4	0,47
Bugarska	7,3	0,45
Norveška	5,1	0,45
Rumunjska	19,9	0,12
Turska	77,6	0,11
Grčka	11,0	0,11
Ukrajina	45,5	0,084
Poljska	38,5	0,059
Rusija	143,5	0,045
UK	64,1	0,036
Italija	59,8	0,035
Francuska	66,0	0,021
SAD	318,9	0,012

Tablica 12. Postotak pomoraca u odnosu na populaciju države [Izradila autorica prema: 15]

Iz tablice 11 je jasno vidljivo da s obzirom na ukupne postotke drugih država, RH ima, zajedno s Filipinima najveći postotak pomoraca. Uzimajući u obzir da je u svijetu 1.800000 pomoraca, Hrvatska sudjeluje s 1 posto pomoraca u ukupnom udjelu. Omjer pomorske profesiju u odnosu na populaciju RH pokazuje važnost pomorstva kao zanimanja, ali indirektno pokazuje i širinu primjene pomorskih znanja što se može pripisati kvaliteti i kompetencijama hrvatskih pomoraca.

Broj pomoraca Republike Hrvatske relativno je novitet, s obzirom da se do 2008. godine nije moglo izračunati koliko točno pomoraca broji Republika Hrvatska. Poznato je da je RH oduvijek imala značajan broj pomoraca, ali se sve do uvođenja obveznog sustava poreza i mirovinskog osiguranja 1. siječnja 2008. godine, tj. donošenjem Pomorskog zakonika, taj broj nije mogao naći jer se oni nisu vodili ni u kakvom upisniku, s obzirom da je određeni broj pomoraca plovio na stranim brodovima.

Nakon raspada Jugoslavije i propašću velikih brodarskih firmi, i upadanjem svjetskog pomorskog brodarstva u krizu, broj nezaposlenih pomoraca se povećavao. Sve do raspada najvećih hrvatskih brodarskih firmi poput Jugolinije, tadašnje Croatia Line, većina hrvatskih pomoraca je plovila na domaćim brodovima. Croatia Line je u floti imala oko pedesetak brodova i oko 3000 zaposlenih. Posljednji pokazatelj i razlog za zabrinutost hrvatskih pomoraca bila je propast Lošinjske plovidbe, sa svojih 27 brodova i hrvatskom posadom. Nakon raspada tih brodarskih poduzeća veliki je broj pomoraca ostao bez posla. Pomorci su bili prepušteni sami sebi i traženju novih poslova na svjetskom pomorskom tržištu- trbuhom za kruhom, a smatrani su najboljim hrvatskim izvoznim proizvodom.

Većina hrvatskih pomoraca je u razdoblju do 1995. godine još uvijek plovila na domaćim kompanijama, a brodari su im još uvijek uplaćivali doprinose za zdravstveno i mirovinsko osiguranje, kada su odlučili tu obvezu jednostrano prebaciti na pomorce. To je značilo da će pomorci sami sebi uplaćivati doprinose ukoliko žele ostvariti pravo na mirovinu. Budući da nikakav zakon nije rješavao takvo pitanje, pomorci su prepušteni na vlastitu savjet, prihvatiti takvo što ili ne. Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika 1. siječnja 2008. godine počele su i socijalne reforme za pomorce koji plove i na stranim brodovima, izjednačeni su u svojim pravima i obvezama u odnosu na mirovinsko i zdravstveno osiguranje kao i u odnosu na porezni sustav. Ta reforma je konačno označila početak socijalne sigurnosti hrvatskih pomoraca. Tako u *Informaciji o socijalnoj reformi* iz 2007. godine, stoji:

1. Svi hrvatski pomorci bit će osigurani u obveznom mirovinskom i obveznom zdravstvenom osiguranju
2. U sustav obveznog zdravstvenog osiguranja mogu biti uključeni i članovi obitelji pomorca
3. Trajanje obveznih osiguranja (za vrijeme ukrcaja na brodu)
4. Osnovice za plaćanje doprinosa (prema osnovici koju bi ostvario u nacionalnoj plovidbi)

5. Svi hrvatski pomorci imat će hrvatsku pomorsku knjižicu (to je osnovni dokument i vodit će se baza podataka)
6. Za pomorce u međunarodnoj plovidbi predviđene su brojne porezne olakšice (183 ili više dana plovidbe oslobađa od plaćanja poreza, ukoliko je plovidba manja, primjenjuje se *pomorski dodatak*[8], izdaci za zdravstveno i mirovinsko osiguranje su porezno priznati izdaci, te pomorac ima pravo na sve olakšice i oslobođenja propisana zakonom.)

Pretvaranjem pomorskih knjižica u osnovni dokument pomoraca, bez obzira na kojim brodovima pomorci plovili, oni imaju hrvatsku pomorsku knjižicu. Omogućeno je vođenje baze podataka o pomorcima u RH. Tako danas Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture raspolaže podacima o točnom broju pomoraca, broju pomoraca koji plove na domaćim i stranim brodovima, te koliko je pomorskih knjižica izdano. Bazu podataka pomoraca *ENEL* sustav, vode nadležne lučke kapetanije, odnosno sjedište registracije pomoraca, te oni prosljeđuju podatke ministarstvu. Pomorci su dužni prijaviti svaki ukrcaj i iskrcaj s broda u roku od 10 dana, a to obavlja posrednik, lučka kapetanija ili sam pomorac u odnosu na pravila prema Zakonu.
11. lipnja 2011. godine, nastavljaju se reforme, te oni dobivaju beneficirani radni staž, bez obzira na državnu pripadnost i vrstu broda te svojstvo ukrcaja na brodu.

Nakon velike konjunkture na pomorskom tržištu, do 2010. godine, hrvatski su pomorci relativno lagano nalazili poslove jer je povećan kapacitet brodova označio i potrebu za većom radnom snagom. Međutim, nakon te godine i padanjem u krizu svjetskih brodara, veliki broj pomoraca opet je ostao bez poslova. Tu se razvio još jedan gorući problem, a to je i uvoz jeftinije radne filipinske i kineske radne snage. Norveški brodar *Gearbulk* je 2013. Godine najavio da će u potpunosti hrvatsku posadu zamijeniti jeftinijom posadom iz Azije, a njegov primjer su slijedile i ostale svjetske brodarske kompanije. Hrvatska posada velikim brodarima predstavlja veliki trošak, te su uvozom jeftinije radne snage odlučili sniziti troškove poslovanja. Hrvatski pomorci, daleko veoma cijenjeni, zadržali su svoje pozicije na visokim časničkim i zapovjedničkim mjestima, te ih je Sindikat Pomoraca Hrvatske dobro zaštitio kolektivnim ugovorima. Najveći problem predstavlja služba kadeture, gdje hrvatski pomorci jako teško pronalaze svoje mjesto za svoj prvi ukrcaj na brod i stjecanje daljnjih zvanja.

[8] Neoporeziva naknada –do 250.000, 00 kn dnevno; do 400.00, 00 kn dnevno na brodovima međunarodne plovidbe; naknada za odvojeni život od obitelji do 1.600, 00 kn mjesečno)

Promatrajući pomorsko tržište, može se reći da su pomorsko zapošljavanje uvelike zavisi od prilika na tržištu. Dokazi jesu kriza u *off-shore* brodarstvu, 2015. godine, kada je također veliki broj pomoraca zaposlenih u tim brodarskim kompanijama i naftnim platformama ostao bez posla. Na tržištu trenutno najbolje stoje brodovi za ukapljeni zemni plin (engl. *Liquified Natural Gas- LNG)*, gdje sve više pomoraca pokušava naći posao i prekvalificira se, radi sigurnosti zaposlenja, a i visokih plaća u odnosu na ostale segmente tržišta brodskog tereta.

Trenutno u Hrvatskoj djeluje 2 fakulteta i 2 sveučilišna pomorska odjela, osam srednjih pomorskih škola te specijaliziranih učilišta, koji djeluju u skladu sa najvišim svjetskim standardima, tj *Međunarodnom Konvencijom o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca* (*The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers- STCW*), izdavanja svjedodžbi i držanja straže pomoraca te nacionalnim zakonodavstvom. Interes za pomorskim zanimanjima je sve veći, čak i u vidu prekvalifikacije, upravo zbog visokih zarada, međutim, zbog sve teže mogućnosti ukrcaja pomorci bivaju primorani baviti se drugim poslovima, i ne uspijevaju stječi viša svojstva u navigaciji kojih svijetu nedostaje.

Broj pomoraca u RH s ne odnosi samo na pomorce ukrcane na brodovima trgovačke mornarice, već i na pomorce koji su ukrcani na brodove za, recimo kružna putovanja, te vrše razne djelatnosti poput, menadžmenta, doktora i drugih profesija. Pomorci su svi oni koji posjeduju pomorsku knjižicu i rade u pomorskom sektoru. U RH je 2014. godine bilo 5540 časnika palube, te 4439 časničkih zvanja, što je 45 posto od ukupnog broja 22000 pomoraca, prema Ministarstvu.

3.4. **Razvoj lučkog sustava u RH**

Morske luke predstavljaju glavnu kariku u lancu za razvitak pomorskog prometa, a time i cjelokupnog pomorskog gospodarstva. Morske luke predstavljaju i mogu predstavljati početne ili završne točke prometnih putova, te predstavljaju važnu trgovinsku poveznicu pomorskih, cestovnih i/ili riječnih putova. Njihova je uloga mnogostruka, a razvitak luke temeljni je za razvitak pomorskog sektora jedne pomorske države. Osim svojih primarnih funkcija, prometne, trgovačke i industrijske, luke su s godinama postale važna distribucijska i logistička središta.

Hrvatske morske luke su nakon Drugog svjetskog rata obnovljene te su uvelike ovisile o trgovinskom prometu bivše Jugoslavije i tranzitnom prometu bliskih srednjoeuropskih zemalja. Hrvatske morske luke su u tom razdoblju pa relativno sve do danas, najveće nedostatke brojale u modernim prometnicama između luka i zaleđa, nedovoljnom pomorskom orijentacijom, propuštanjem ciklusa ulaganja u modernizaciju, a posebno u to vrijeme konkurentnim lukama u Kopru i Baru. Ratna zbivanja su uvelike nazadovala promet luka, te je on bivao preusmjeren ka drugim lukama.

Zakon o morskim lukama donesen je 1995. godine, i njime je hrvatsko zakonodavstvo pravno reguliralo položaj luka i lučkih djelatnosti. Zakonom o morskim lukama pokušalo se objediniti sve zakonske i pravne propise i norme koji su do tada regulirali tj upravljali lučkim sustavom, a to su: Ustav RH, Zakon o koncesijama, Pomorski zakonik. Nedosljednosti u definiranju lučkih radnika, položaja, te pomorskog dobra, doveli su do rasprava za potrebom za stvaranje novog zakona koji će obujmiti oba dijela. Novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN br. 158/03, 141/06) donesen je 2003. godine. U novom Zakonu definiran je značaj pomorskog dobra i dodjeljivanje koncesija na pomorskom dobru, koje su nasljedno sa novim sustavom države, stvarali velike probleme u organizaciji djelatnosti na lučkom područje te ostalim područjima pomorskog dobra.

Prema Strategiji, Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet, od čega je 95 luka najmanje s jednom brodskom linijom, a šest je glavnih luka, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik, koje su od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Lukama od gospodarskog interesa mogu biti proglašene one luke čiji je promet 50.000 t tereta ili 100.000 tisuća putnika godišnje, u petogodišnjem razdoblju, koje imaju odgovarajuću cestovnu povezanost sa zaleđem, instalirane lučke kapacitete za promet od 50.000 t tereta, odnosno gatove i obale za prihvat brodova do 8o m, gaza do 4 m. Republika Hrvatska još ima 42 luke od županijskog značaja, te 285 luka od lokalnog značenja.

Nacionalni lučki sustav je godinama, posebice u prošlom desetljeću zaostajao za svjetskim zbog:[5]

- Neodgovarajućih i zastarjelih željezničkih i cestovnih prometnica
- Ratnih događanja
- Nerazvijenog pročelja luka

- Nedostatka konzistentne pomorske i lučke politike i nedefiniranog procesa litoralizacije, koje su dovele do viška lučkih kapaciteta i neusklađenosti sa stvarnim prometnim potrebama
- Neprimjerene politike financiranja prometa i politike cijena prijevoznih usluga (nekoordiniranje i neusklađivanje tarifa i usluga)
- Zastarjelosti i nedostatka suprastukturnih kapaciteta, marketinške aktivnosti i kompetentnog stručnog osoblja, te niske proizvodnosti.

Nedostatak konkurentnosti i negativni uvjeti rezultirali su opadanjem prometa hrvatskih morskih luka jer je promet uvelike skretao svoje tokove u druge europske luke, nisu s izgradile suvremene prometne tehnologije, itd. Poslovanje hrvatskih morskih luka, odnosno njihov promet u prošlom desetljeću prikazan je u tablici broj 12.

Godina	**1989.**	**1995.**	**1999.**	**2000.**
Teretni promet (u 000 t)	30.871	13.268	14.706	15.554
Putnički promet (u 000 t)	14.845	9.493	13.125	14.940

Tablica 13. Promet hrvatskih morskih luka od 1989. do 2000. Godine [5]

Prema tablici 12 vidljivo je da je teretni promet iz 1989. godine bilo teško nadmašiti nakon velikog pada 1995. godine, Iako se teretni promet do 2000. godine lagano oporavljao. Kod putničkog prometa je situacija drukčija. Promet je već 2000. godine bio na razini onog iz 1989. Međutim , upravo iz međuodnosa teretnog i putničkog prometa, vidljivo je koliko je trebalo i gdje biti ulagano kako bi se postigao balansu razvitku hrvatskog lučkog sustava. Hrvatska je zbog mora i otoka uvijek bila zanimljiva turistima, a zbog bogato otočkog života, uvijek je postojala potreba za brodskim linijama. Hrvatska je imala nacionalnog brodara sa flotom i izgrađene vezove, dakle nakon ratnog doba, turisti su se samo vratili hrvatskom moru. Dok, s druge strane, za teretne luke potrebno je puno više. Izgraditi lučke kapacitete, spojiti područje luke na važne prometnice i osigurati neometan protok roba i tereta. Tek je u tom segmentu vidljivo koliko je Hrvatski lučki sustav zaostajao za razdobljem prije osamostaljenja.

Promet u morskim lukama u zadnjem desetljeću, prikazan je u tablici broj 13.

Godina	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013	2014.
Promet robe	26.201	26.326	30.097	29.223	23.377	24.329	21.862	18.972	19.366	18.603

Tablica 14. Promet morskih luka u razdoblju od 2005. do 2014. Godine [Izradila autorica prema: 13]

Uspoređujući tablice 12 i 13. vidljivo je da razina prometa robe još uvijek nije dostigla onu iz 1989. Godine. Razina prometa kroz hrvatske luke podizala se sve do velike konjunkture na pomorskom tržištu 2008. Godine, ali se nije uspjela održati. To govori kako hrvatske luke još uvijek nisu spremne konkurirati svjetskim, i potrebno je razviti visoke standarde ulaganja u infrastrukturu, suprastrukturu, povezivanju sa zaleđem , ali i organizirati poslovanje pojedine tj specijalizaciji.

S druge strane, vraćajući se na tablicu broj 8. Jasno je kako putničke luke odolijevaju i nadilaze vremenski period nedostatnog ulaganja. To znači da je područje Republike Hrvatske, primorsko, zanimljivo samo po sebi, no pitanje je hoće li ostati bez dodatnih ulaganja u dodane vrijednosti.

3.4.1. **Luka Rijeka**

Luka Rijeka najveća je luka na istočnom dijelu Jadranu, a i najvažnija teretna luka Republike Hrvatske. Njezina se najveća uloga ogleda u privlačenju tranzitnog prometa. Njezin položaj, u prirodno zaštićenom Kvarnerskom zaljevu, ima mogućnost kvalitetnog povezivanja sa Zagrebom, Podunavljem i Središnjom Europom. Osnovna prednost luke Rijeka je prirodna dubina mora, kako u samoj luci, tako i njezinim lučkim bazenima.



Slika 4. Gravitacijsko zaleđe luke Rijeka [16]

Na slici 4. prikazana je važnost položaja luke Rijeka u europskom transportnom lancu. Prema Strategiji razvoja luke Rijeka, luka je stekla afirmaciju glavne tranzitne luke za susjedne države (Mađarsku, Slovačku, Češku i Austriju), ali i za prometni pravac prema Mediteranu, Crnom moru, Bliskom i Dalekom istoku te Africi, kopnom i morem. Većina predviđenih prometnih pravaca RH prolazi kroz riječko područje, zbog čega korisnici lučkih usluga iz zaleđa se više orijentiraju na luku Rijeka nego na konkurentne luke. Luka Rijeka je i integralni dio dva paneuropska koridora V, ogranak Vb koji obuhvaća pravce Venezia – Trst/Kopar – Ljubljana – Budimpešta– Uzgorod – Lvov i Koridor X s pravcima Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd– Skopje – Thessaloniki.

Modernizacijom lučke infrastrukture i povećanjem kapaciteta riječke luke ubrzava se protok robe između glavnih tranzitnih središta, srednjoeuropskih zemalja. Danas su u riječkoj luci uglavnom vrši prijevoz roba u kontejnerima za što je moderniziran terminal na Brajdici, a svojim *feeder* servisom Rijeka – Ploče – Bar – Taranto – Malta– Gioia Tauro – Rijeka i Rijeka – Venecija – Damietta – Pirej – Ploče – Rijeka dobila je izravnu vezi s Grčkom, Egiptom i zemljama Dalekog istoka. Pravilnom valorizacijom, odnosno specijalizacijom za kontejnerski promet luka Rijeka postala je konkurentna na pomorskom tržištu.

Godina	Brodovi	Putnici	Roba,t
2006.	2771	223689	2418045
2007.	2569	214622	2767173
2008.	2419	219811	2773206
2009.	2251	204025	2277695
2010.	2169	186673	2095058

Tablica 15. Promet riječke luke u razdoblju od 2006. Do 2010. [Izradila autorica prema: 17]

Promet luke Rijeka prikazan je u tablici 14. Iz koje je vidljivo da promet brodova, putnika i roba postupno opada sve do 2010. godine. Razlog opadanja putničkog prometa je sve veća specijalizacija riječke luke za kontejnerske brodove, tj. teret uopće. Prema statističkim podacima, od 2006. godine pa do 2010. godine, jedino se povećao promet kontejnerskih brodova koji je 2006. bio na 119, a 2010. na 282 broda koji su uplovili u riječku luku. Uz njih povećao se broj ribarskih brodova sa 179 na 375.

U godišnjem planu za razvoj luke Rijeka za 2015. godinu predvidio se novi prostorni raspored u luci Rijeka gdje je dio za koncentraciju generalnih tereta, drva i žitarica u zapadnom dijelu luke, prenamjena kuke Sušak i Delte u putničke i turističke, proširenje i unaprjeđenje kontejnerskog *Ro-Ro* terminala, koncentraciju rasutih tereta u bazenu Bakar, afirmaciju bazena Raša za lučke kapacitete pogodne za smještaj izvan gusto naseljenih područja te koncentraciju tekućih tereta u bazenu Omišalj. To su odluke koje bi riječkoj luci trebale donijeti konkurentnost naspram ostalih mediteranskih luka, ali i za privlačenje tereta.

Ukupan promet riječke luke u 2015. godini povećan je za 21 % i iznosio je 10,9 milijuna tona, a najveću zaslugu za takav rast ima tekući teret u luci Omišalj, gdje je zabilježeno 6,6 milijuna tona (povećanje 35 %), što čini čak 60 % od ukupnog prometa riječke luke. Promet suhih tereta ima bitno skromniji trend rasta te su ove godine dva koncesionara, a riječ je o Luci Rijeka d.d. i tvrtki Jadranska vrata, zajedno ostvarili 4,3 milijuna tona, što je 4 % više u odnosu na 2014. godinu. Sve vrste tereta bilježe pozitivan trend, a izuzetak je samo generalni teret koji je 11 posto manji nego prošle godine.

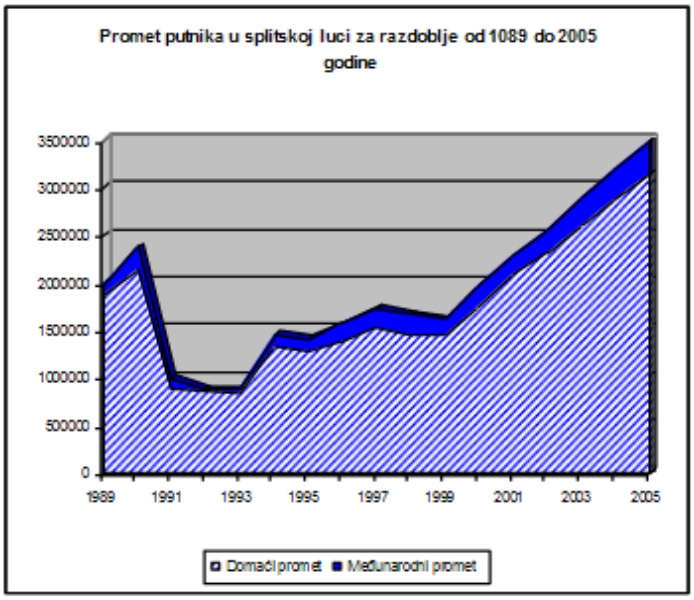
3.4.2. **Luka Split**

Luka Split najveća je putnička luka u Republici Hrvatskoj. Njezina glavna svojstva jesu usmjerenost ka prijevozu putnika i vozila, teritorijalna podijeljenost na više jedinica;

- Gradska luka Split koja je usmjerena prihvatu kruzera, ro - ro brodova, te većih i manjih brodova, odnosno prijevozu putnika i vozila;
- Vranjičko- solinski bazen za potrebe manjih industrijskih pogona
- Kaštelanski bazen A koji služi za potrebe kemijske industrije;
- Kaštelanski bazen B, za potrebe cementne i metalurške industrije;
- Kaštelanski bazen C, namijenjen potrebama cementne i naftno- prerađivačke industrije
- Kaštelanski bazen D Resnik.
- Komiški bazen koji služi za ribarske potrebe.

Luka Split je povezana sa zaleđem, u cestovnom prometu: autocestom Zagreb- Split i Jadranskom magistralom, u željezničkom prometu: prugom Knin- Split i dalje na sustav željezničkih pruga u Hrvatskoj. Zračna luka Split, koja se nalazi u Kaštelima, udaljena je od centra grada 20 minuta vožnje (20 km), te povezana novijom cestom čija je druga pruga, u izgradnji, koja će povećati protok u izuzetno zagušenim ljetnim mjesecima. Prilazi luci s morske strane su bez većih zapreka, a to su plovni putovi kroz Drvenički, Šoltanski, i Brački kanal te Splitska vrata koja su ujedno i najbliži prilaz Splitskoj luci. Najmanja dubina u Splitskim vratima iznosi 21m što znači da kroz njega mogu proći i najveći svjetski brodovi. Jedna od većih prednosti za razvitak luke Split je i veliki broj naseljenih otoka u priobalju, a posebice u turističkoj sezoni jer su ti otoci veoma popularne svjetske destinacije, a također i trajektna povezanost s Italijom. Gradska luka Split raspolaže sa 2136, 5 km operativne obale i 25 vezova od kojih 5 ima 8,2 m gaza.

Odlukom Vlade Republike Hrvatske (na temelju članka 31. stavka 1. i 2. Zakona o morskim lukama Narodne novine br. 108/95) od 24. travnja 1997. godine osnovana je Lučka uprava Split, radi upravljanja, izgradnje i korištenja luke Split. Splitska luka, prema namjeni kojoj služi je otvorena luka za međunarodni javni promet, a prema veličini i značaju je luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.
Splitska luka je kroz svoj putnički dio prometa nakon 1990.-te godine, te poslije rata, naglo počela rasti. Slika 5.



Slika 5. Promet putnika u Splitskoj luci od 1989 do 2005. godine [18]

Prema slici 5. vidljivo je da su predratne godine ostvarivale određeni, zadovoljavajući promet putnika kroz splitsku luku. Nagli pad putničkog prometa vidljiv je za vrijeme ratnih zbivanja, sve do 1993. godine kada je stanje relativno stabilizirano. Sve do 2005 godine putnički promet je porastao za više od 50% prometa iz 1995. godine. Iz slike je također jasno vidljivo da putnički promet u Splitskoj luci nikada nije bio na nuli, a to se pripisuje bogatom obalnom životu u tom području i potrebitim dnevnim vezama s otocima. Splitska gradska luka, svoju budućnost trebala bi graditi na putničkom prometu i specijalizaciji. Uspoređujući podatke iz slike s najnovijim podacima koji govore da je u svibnju 2015. te godine u splitsku luku prispjelo 353305 tisuća putnika, a u lipnju 2016. te godine 504 652 tisuće putnika, može se zaključiti da je putnički promet u daljnjem porastu.

Trenutno infrastrukturno i suprastukturno stanje u luci Split može s opisati ovako: još uvijek zastarjela infrastruktura, slaba rješenja za spajanje na vodu i struju, koja onemogućuje neometan prolaz ljudi operativnom obalom, te nedovoljna voltaža, koja ne može opskrbiti dovoljan broj brodova, posebice u ljetnim mjesecima. Zatim, oštećeni dijelovi gatova, posebno rubni, koji predstavljaju veliku opasnost putnicima u prolazu, koncentracija suprastrukturnih jedinica na već ograničenom području, koja izaziva zagušenost u prometu i izaziva stvaranje velikih rednih linija i duga čekanja, te nedovoljna uređenost ili nepoštivanje pravilnika luke.

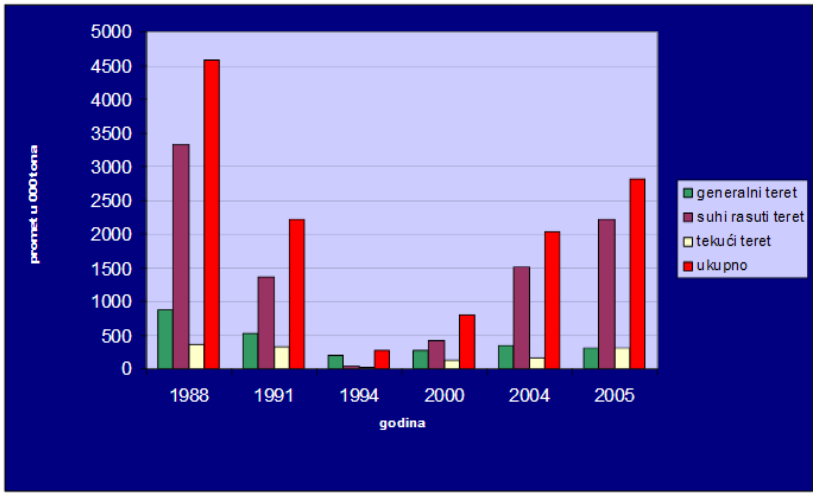
Trenutno je u izgradnji pristan za brodove koji će se nalaziti na južnom dijelu gradske luke, te koji će moći prihvatiti veće brodove. Time se planira smanjiti zagušenost pomorskog prometa u dijelu bračkog kanala te smanjiti opterećenost već postojećih vezova.

Novi pristani za velike brodove trebali bi i financijski pridonijeti gospodarstvu luke, budući da su pristojbe na kopnenim vezovima 50% skuplji od onih koje se nalaze na morskom vezu.

Teretna luka Split vezana je za ostale navedene bazene u ovom poglavlju rada. Najvažniji podatak je da je 1998. Godine osnovana Slobodna zona luke Split, koja se odnosi na dio Vranjičkog bazena. Međutim, teretni dio luke Split je skoro zanemariv naspram putničkog dijela. Prema podacima državnog statističkog ljetopisa, zabilježen je pad prometa u robe u luci Split 2015. godine i 2016. godine. Razlog tomu jesu propasti hrvatske proizvodnje, ali i nedovoljno izgrađeni infrastrukturni temelji, kao što je težak prilaz samoj luci. Teretna luka Split zahtijeva prolazak kroz proces ulaganja i obnavljanja, kako morske tako i kopnene infrastrukture, kako bi postala kompetitivna, a ona je kao takva izostavljena iz Strategije.

3.4.3. **Luka Ploče**

Na luku Ploče najviše su utjecala ratna zbivanja od 1991. godine do 1996. godine. Tomu je razlog njezina neposredna blizina Bosni, a tada je razrušenost gospodarstva utjecala na prekid željezničkih i cestovnih komunikacija između mora i unutrašnjosti. Nakon stabilizacije situacije počela je obnova kapaciteta u gospodarskom području luke što je rezultiralo i porastom prometa. Iako su se kapaciteti obnavljali, luku Ploče je i dalje nazadovalo zastarjelost lučkih kapaciteta, iskoristivosti svega 30% do 50%, prema Zeleniki.
Zadnjih godina, na luku Ploče, nakon luke Rijeka, opada glavnina teretnog prometa Republike Hrvatske.

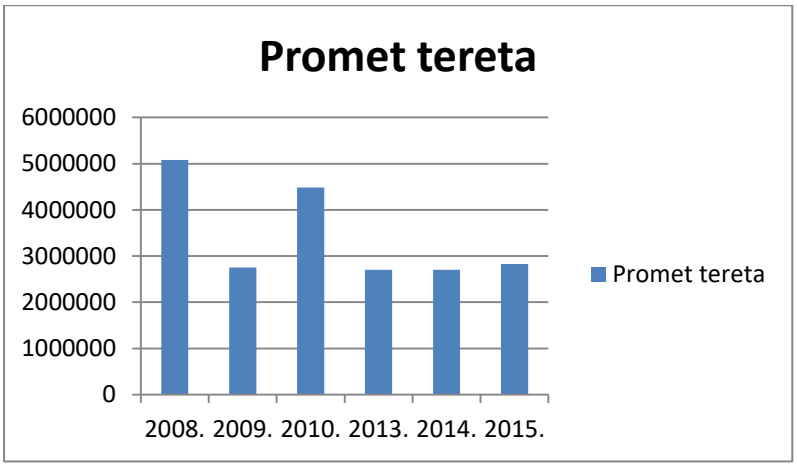


Slika 5. Promet luke Ploče od 1989. do 2005. [20]

Iz slike 6. je vidljivo kako se kretao promet tereta u luci Ploče. Sve do rata 1991 godine, promet je bio snažan, a stanje se počelo popravljati iza 2000. godine. Osim procesa obnove, trebalo je i privući teret u luku.

U projektu integracije trgovine i transporta, luke Ploče, je projicirano je da će se nastaviti rast prometa velike važnosti za luku, ali postavljeni su standard izgradnje strateških terminala za razvoj. [16] To su: višenamjenski kontejnerski terminal i terminal za rasute terete, iz čega je vidljivo u kojem se smjeru treba kretati sam razvoj luke, a tako je i naznačeno u samoj strategiji. Međutim, planovi za ostvarenje samog razvoja postavljeni su prije pisanja same strategije, a ona izričito i spominje luku kroz specijalizaciju za navedeno, bez konkretnih mjera.

Luka poče se 1999. godine, uspostavljanjem *feeder* servisa uključila u svjetske kontejnerske tokove, a 2011. godine je izgrađen i pušten u rad kontejnerski terminal. Iako je 2008. godine luka Ploče doživjela rekordnu godinu od 5 142 milijuna tona tereta, kada je svjetsko pomorsko tržište doživjelo boom, nakon čega je uslijedio pad od kojeg se oporavlja i danas. Graf 4.



Graf 4. Promet tereta u luci Ploče [Izradila autorica prema sakupljenim podacima]

Luka Ploče smještena je na južnom dijelu Jadranske obale u prirodnom zaljevu, sjeveroistočno od ušća rijeke Neretve, s potencijalno velikim gravitacijskim područjem koje obuhvaća sjeveroistočni dio Republike Hrvatske, dio Srbije i Crne Gore, Bosnu i Hercegovinu, dio Austrije, Mađarske, Češke, Slovačke, Rumunjske i Poljske. Luka Ploče najviše posluje tekućim, rasutim i generalnim teretima od kojih su prva dva u laganom porastu dok je potonji u padu.

Kao druga najveća morska luka u Republici Hrvatskoj ima značajnu ulogu u povezivanju svjetskih trgovačkih tokova s Republikom Hrvatskom i jugoistočnom Europom preko koridora Vc (Ploče - Sarajevo - Budimpešta) željezničkom prugom u smjeru sjever - jug. Položaj luke Ploče omogućava kvalitetnu pomorsku vezu s talijanskim lukama na drugoj strani Jadrana, *hub* lukama na Mediteranu, kao i s lukama cijelog svijeta. [19]

Smještaj luke Ploče izuzeto je povoljan za privlačenje tereta iz raznih dijelova svijeta, a uvođenjem novih tehnološkog procesa, modernih specijaliziranih lučkih kapaciteta, razvijanjem stupnja komercijalizacije luke i poboljšanjem međunarodnih odnosa, luka bi trebala postati konkurentija svjetskim lukama.

4. RAZVOJ NAUTIČKOG TURIZMA I ZAŠTITA OKOLIŠA UZ ODRŽIV RAZVOJ, TE SIGURNOST PLOVIDBE

Nautički turizam se kroz literaturu uglavnom promatra kao posebna vrsta turizma. Razlog tomu je samo etimološko značenje sintagme 'nautički turizam', koja sastavljena od dvije riječi označava i dvije njegove sastavnice- pomorsku i turističku. Pomorska komponenta je nedvojbeno ta u kojoj je nautički turizam vezan za more, odnosno odvija se na moru, a turistička je ta u kojoj ljudi napuštaju svoje domove radi nekakvog oblika ugode, odmora ili skupljanja novih saznanja.

Nautički turizam se kroz Strategiju promatra kao pomorska sastavnica pomorstva koja se temelji na visokoj bio raznolikosti hrvatskog dijela Jadrana i kompetitivnoj čistoći mora. U strategiji su određene mjere s prvenstvenom namjerom da se korigira i dovede u prednost morski turizam te da se Hrvatska promovira kao snažno i važno turističko odredište.

Strategija navodi Hrvatsku kao jednu od najznačajnijih svjetskih *charter*[9]destinacija s obzirom na broj aktivnih jahti brodica u RH, ali i s obzirom na posjećenost hrvatske obale tj. Jadrana. Strategija se obavezuje da će realizirati ciljeve kroz:

- Stimulativnu poreznu politiku
- Uspostavljenje sustava svjetskog standarda obrazovanja nautičara
- Poticanje izgradnje novih vezova
- Zalaganje za izgradnju novih luka nautičkog turizma

S druge strane, zaštita mora i morskog okoliša predstavlja planiranu i dugoročnu brigu o morskom djelu te kopnenom djelu okoliša uz obalu. Prema Strategiji ona se navodi iz dva elementa koji jesu morski eko sustav i obalno područje, promatrani kao nedjeljiva cjelina., a poduzimanje potrebitih i sveobuhvatnih mjera za očuvanje okoliša iznalaze se iz specifičnog oblika bazena Jadranskog mora, ali potrebom za dugoročnim očuvanjem prirodnih ljepota i resursa. Jadransko more nalazi se u poluzatvorenom bazenu koje bi uslijed nepogode bilo strašno teško vratiti u prvobitno stanje, a posljedice bi bile dugoročne.

[9] Charter djelatnost je iznajmljivanje plovila ili pružanje usluge smještaja na plovilu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske sukladno posebnom propisu kojim je regulirano pružanje usluga u nautičkom turizmu

Pomorski promet bi, u suštini, mogao predstavljati golemu prijetnju cjelokupnom okolišu, a naspram toga i svim djelatnostima koje uz to idu, posebice nautički turizam ili bilo kakvo gospodarsko iskorištavanje određenog dijela obale ili mora. Nesreće pri prijevozu tereta nisu nepoznanica, ali također i odbacivanje smeća s brodova, ostataka tereta ili nekakvih nusprodukata sagorijevanja brodskog pogona. Veliki problem, osim navedenoga, predstavlja i unos invazivnih morskih vrsta u Jadran, ali i izbacivanje fekalnih i otpadnih voda s brodova. Zbog navedenoga je potrebno provoditi sustavni brigu o okolišu kao jednom od temelja razvitka i opstojanja djelatnosti na moru i uz more.

Globalni trendovi jesu činjenica koja najviše pogađa djelatnost turizma. Budućnost nautike i cjelokupnog turizma, ali i pomorstva u suštini, trebali bi počivati na praćenju, prognoziranju te stvaranju globalnih trendova. Odnosno, kreiranju sadržaja koji bi uz dugoročno prognoziranje mogli biti zanimljivi i prevoditi u gospodarskim djelatnostima, ali najviše u nautičkom turizmu. Nautički turizam jest pomodna djelatnost, a i zabava tj odmor za one „dubljeg džepa“, tako je danas moderno i stvar prestiž otići ljetovati na kruzeru, ali i odmarati na obali. Sve većim razvitkom te djelatnosti, ona postaje bliža širim masama, što je posebno izraženo u RH. Najveći je problem, u stvaranju ponude okosnica glavnog razloga putovanja. Jedan dio putnika želi zabavu dok određeni dio putuje radi odmora, edukacije, sportskih razloga i zdravstvenih pa čak i nekakvih ekoloških standarda.

4.1. Nautički turizam u Republici Hrvatskoj

Nautički turizam se u RH sporo razvijao, te doživio svoj polet tek iza Domovinskog rata. Njegov značaj primijetio je i znanstveni krug, pa su tada na fakultetima zaživjeli i predmeti koji se konkretno odnose na razvoj nautičkog turizma kao bitne gospodarske sastavnice. Danas je nautički turizam u RH jedan od najunosnijih gospodarskih grana, a njegova veličina vidljiva i bez potrebnih posebnih istraživanja. Toga su posebno svjesni ljudi koji žive na moru ili od mora, na ovaj ili onaj način. To su razlozi za predstavljanje nautičkog turizma kao strateškog proizvoda jedne malene , ali nezaobilazne države kao što je RH.

O rastu i razvoju nautičkog turizma neprijeporno govore brojke i stanje plovila u Republici Hrvatskoj, na temelju čega će je napravljena i usporedba kretanja nautičkog turizma u zadnje četiri godine. Broj luka nautičkog turizma prikazan je u tablici broj 15.

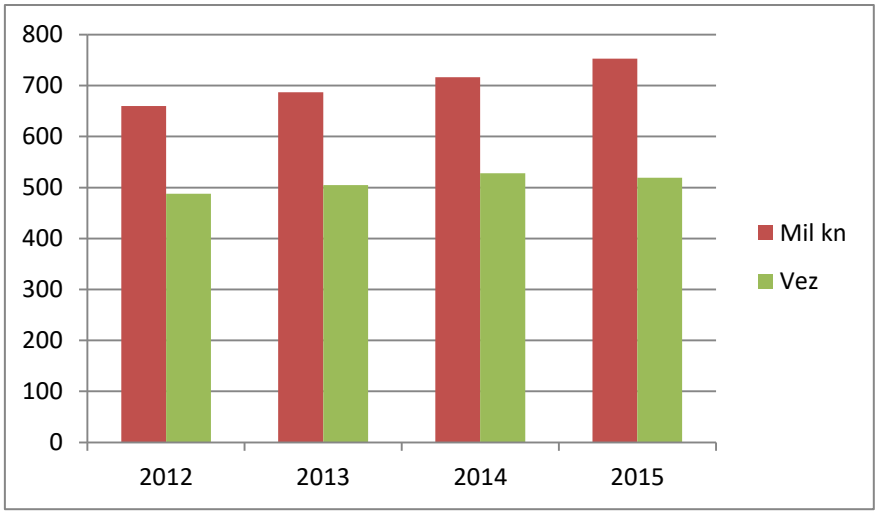
Godina	RH	P - G	Zad	Ši- Kn	St- Dal	Ist	Du-Ner
2012.	98/17/3	29/8/6	19/7/2	13/1/-	16/1/2	15/-/2	6/-/1
2013.	106/22/13	32/10/5	23/9/3	14/1/-	17/2/2	14/-/2	6/-/1
2014.	112/27/10	30/8/5	26/11/2	15/1/-	21/6/1	14/-/2	6/1/-
2015.	121/38/10	27/6/5	36/22/2	17/3/-	20/6/1	14/-/2	7/1/-

Tablica 16. Broj luka nautičkog turizma u RH prema županijama [Izradila autorica prema podacima DZZS-a]

Tablica 15. odnosi se na hrvatske županije: Primorsko- goransku, Zadarsku, Šibensko-kninsku, Splitsko- dalmatinsku, Istarsku te Dubrovačko- neretvansku. Brojevi se odnose na ukupan broj luka/sidrište/privezište. Iz tablice je vidljivo da je kretanje rasta broja luka nautičkog turizma, prema županijama, neravnomjerno. Tako je Primorsko- goranska županija bilježila pad broja luka nautičkog turizma dok Šibensko- kninska županija bilježi konstantan rast, kao i Zadarska županija. Splitsko- dalmatinska županija je nakon konstantnog rasta do 2014. godine zabilježila pad za jednu luku nautičkog turizma. Istarska županija nakon smanjenja broja za jednu luku, stagnira u broju. Dubrovačko- neretvanska županija se povećala za jednu luku, a sidrište je zamijenila privezištem.

Kretanje Primorsko- goranske je relativno logična posljedica koncentracije brodova oko grada Rijeka i na teretni promet. Ta činjenica postavlja i pitanje daljnjeg razvoja nautičkog turizma. Može li se teretni promet razvijati usporedno nautičkom turizmu ili je potrebna specijalizacija područja za određeni vid gospodarstva. Međutim, pitanje je relativno jednostavno. Budući da se pomorsko gospodarstvo Republike Hrvatske odvija u relativno ograničenom prostoru Jadrana, posljedica je toga da će teretna područja manje privlačiti turiste odnosno nautičare, a također i manje bogati otočki život određenog prostora.

Poslovne performanse luka nautičkog turizma najbolje govore o kretanju nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. Poslovne performanse se najjasnije mogu prikazati kroz kretanje prihoda, graf 5.



Graf 5. Prihodi luka nautičkog turizma [Izradila autorica prema podacima DZZS-a]

U grafu, crvenim su stupcem prikazani godišnji prihodi u milijunima kuna, dok su zelenim prikazani godišnji prihodi od najmova veza. Prema grafu broj 5 vidljivo je da prihodi, ukoliko se povuče pravac od stupca do stupca, linearno rastu. Jedino je uočljiv pad prihoda od najma vezova u 2015. Godini, i s obzirom na to se može zaključiti da raste broj plovila u tranzitu dok se smanjuje količina iznajmljenih vezova. Popularnost hrvatskih nautičkih luka će rasti sve do onog trena dokad Hrvatska bude održavala svoj trend čistog mora i dok sadržaji budu zadovoljavali klijentelu. Vrlo je jasan trend putovanja od odredišta do odredišta, a nautičare treba znati zadržati.

Sukladno povećanju broja dolazaka u hrvatske luke nautičkog turizma, može se promotriti i prostorni rast, tj povećanje površina luka nautičkog turizma.

- 2012. godine ukupna površina bila 3 266746 m^2,
- 2013. godine 3 278o63 m^2, 2014. 3 322650 m^2,
- a 2015. godine 3 614784 m^2.

Kako bi s održala određena ravnoteža u u resursnoj preraspodjeli prostora predviđenih za nautički turizam, ali i očuvala razina i standardi okoliša, potrebno je vršiti prostorno planiranje pri povećanju kapaciteta pomorskih djelatnosti.

MPPI je upravo iz tih razloga donijelo *Strategiju razvoja nautičkog turizma za razdoblje od 2009. Do 2019*. Godine koja je i poslužila kao dokument za izradu *Strategije pomorske, prometne politike Republike Hrvatske*. Strategija razvoja nautičkog turizma naglašava prednosti i ukazuje na koje dijelove koji su od velike važnosti i na njih treba čuvati.

U Strategiji se kao jedan od glavnih ciljeva pri razvoju nautičkog turizma kao dio pomorsko- gospodarske djelatnosti spominje izgradnja novih suhih vezova, odnosno suhih marina. Zaključno sa 2013. godinom Hrvatska je imala 106 luka nautičkog turizma (sidrišta, privezišta, suhe marine i marine) na morskoj obali, i to 67 marina (14 suhih marina) i 39 ostalih luka nautičkog turizma. Imala je na raspolaganju ukupno 16.940 vezova u moru i 5473 mjesta za smještaj plovila na kopnu. [22] Do 2019. godine planirano je još novih vezova koji bi osim u moru trebali moći prihvatiti i brodove na kopnu, što znači da se cjelokupna ponuda, a i samim time nautička djelatnost, povećavaju. Osim ponude, potrebno je urediti sustav naplate sidrišta, definirati uslugu i samu cijenu.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je 2005. godine usvojilo program obnove putničke i izletničke flote za privatne poduzetnike odnosno male brodare. Tako je Ministarstvo odlučilo sufinancirati izgradnju trupa novog broda, ali i obnove postojećih, u svrhu poticaja razvoja turizma i revitalizacije malih brodogradilišta. Tako je početkom ove godine u Brodosplitu porinut 10. jubilarni mini kruzer, u privatnom vlasništvu, koji će vršiti sedmodnevna putovanja po hrvatskim otocima. Prema podacima iz Katarina Line turističke agencije, koja se bavi organizacijom turističkih putovanja po hrvatskoj obali, u zadnje dvije godine, izgrađeno je 11 mini kruzera koji će voziti do 36 putnika u luksuzno opremljenim kabinama. Za dogodine se očekuje još 5 novih brodova, mini kruzera.

Najveći voditelji pri realizaciji koncepta razvitka nautičkog turizma u Jadranu, trebali bi biti globalni turistički trendovi. Ponašanje turista i potražnja za određenim aktivnostima, koja je sve raznovrsnija, mogu nam prikazati i pomoći u prognoziranju budućih kretanja i stvaranja dugoročnih planova za razvoj Jadrana. S obzirom na brzo rastuće tržište nautičkog turizma, stvara nova ciljna tržišta unutar nautičkog turizma, a rezultat takve potražnje u odnosu na ponudu mogao bi biti i prezasićenost nautičkih luka, a i negativne posljedice s obzirom na nedovoljnu izgrađenost suprastrukturnih i insfrasturkturnih dijelova luka. Globalni trendovi koji se nameću jesu:

- potražnja za sve većim brojem vezova, radi porasta broja plovila;

- povećanje dimenzija samih plovila, tržište mega jahti;
- potražnja za luksuznim lukama, s raznovrsnom ponudom dodanih, ekskluzivnih aktivnosti;

U nautičkom turizmu u zadnje dvije godine uspjela preteći brojku od 28.000 putnika koji su krstarili na našim brodovima, južnim i sjevernim Jadranom. 2015. godine brojka dolazaka iznosila je 26.000, dok se 2016. godine popela na 28.000, što je rast za 0,93%.[10] To su turisti koji žele uživati u ljepotama Jadrana, ali također zahtijevaju određeni stupanj popunjenosti vremena i raznim drugim aktivnostima. Takva vrsta ponude omogućava malim privatnim poduzetnicima, koji u otočkim i kopnenim turističkim mjestima razvijaju svoju ponudu, rast, razvoj, ali sveukupno dobar život, jer činjenica je da oni koji žive od turizma, u sezoni, cijele godine mogu lijepo živjeti. Takav sinergičan odnos vrlo je važan za cjelokupno gospodarstvo jer osim pozitivno utječe na makroekonomske kategorije razvitka pojedinih regija, povećava i bruto nacionalni dohodak.

Trenutno su u hrvatskoj najtraženija krstarenja po južnoj Dalmaciji, od Splita do Dubrovnika i varijacije na temu tih sadržaja. Putovanja se odvijaju po najpopularnijim i najnaseljenijim južno- dalmatinskim otocima: Šolta, Brač, Hvar, Korčula, te nešto manje poluotok Pelješac i manje luke Trstenik, Slano i otok Šipan. Postoje i Krstarenja po srednjem i sjevernom dijelu Jadrana, ali su ona nešto manje popularna nego ova u južnom djelu hrvatskog primorja. Najzanimljiviji dio cjelokupne ponude je da se rastom nautičkog turizma, odnosno, brojem dolazaka stranih gostiju, razvija i život zajednice na otoku. Tako se kroz godine može promatrati sve veći broj restorana, barova i noćnih klubova. Razvija se i brandiranje, jer su ponuditelji shvatili da je potrebno po nečemu biti „poseban“ kako bi to gostima, odnosno potražiteljima, bilo zanimljivije.

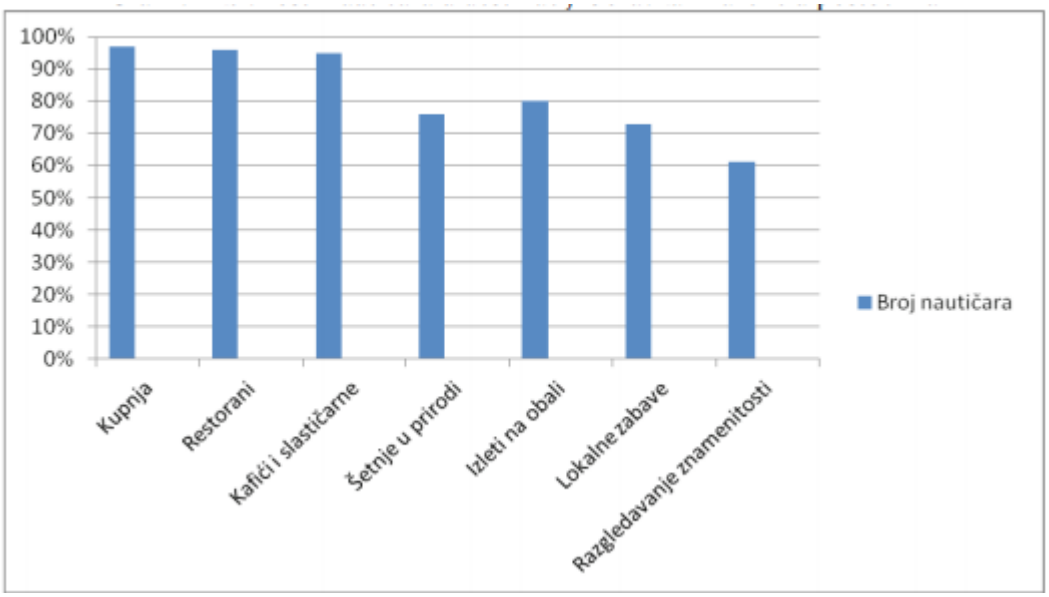
Međutim, osim dobre strane, Hrvatska se susreće i sa negativnom stranom nautičkog, kao masovnog turizma, u kojem se u lučkim priopćenjima jasno vidi da sve više ponestaje mjesta za privezivnje brodova u luci, zbog sve većeg broja malih kruzera, ali i porasta u veličini brodova i gazova i potreba poput komunalnih dijelova, provoda i konzumacije struje, vode i ostalog.

Primjer je, recimo, taj da su do 2000. godine najveći brodovi bili do 27 metara i radilo se o drvenim jedrenjacima na motorni pogon. Slijede ih metalni brodovi do 40 m do 200. Godine,

[10] Prema podacima Katarina Line- Hrvatska receptivna turistička agencija

a danas, 2017. Godine. Flota raspolaže *deluxe* brodovima do čak 50 m dužine preko svega. Brodovi su u lukama privezani jedan na drugoga i služe kao ponton prijelaza od zadnjeg do prvog broda u redu, kojih zna biti i po čak deset. Struju primaju sa kraja, iz strujnih kućica te zbog velikog napona i velike potražnje dolazi do čstih padova i ostajanja bez struje. Vodom se mogu uniti u određenom broju, tako da se sve te stvari moraju unaprijed dobro planirati, a ovise i o volji i pristupačnosti brodara. Još jedan je veliki problem, a to je odlaganje otpadnih voda sa brodova koje se sve vrši u malom poluzatvorenom Jadranskom bazenu, i između posjećenih destinacija. Dugoročno gledajući, sve su to stvari koje utječu na okoliš koji ima svoj kapacitet i moći će se razvijati sve do trenutka kada se taj kapacitet ne zasiti i dođe do njegove prezasićenosti.

Nautički turizam je vrlo važan za Republiku Hrvatsku jer stimulira njezin gospodarski rast. Oim dolazaka nautičara radi prekrasnog mora, on za sobom donosi i izvedenu potražnju za ostalim djelatnostima. To se najbolje može prikazati kroz dnevne aktivnosti nautičara, graf 6.



Graf 6. Dnevne aktivnosti nautičara u Republici Hrvatskoj [Izvor: 21]

Nautičari u vlastitom ili tuđem aranžmanu, zahtijevaju popunjenost programa, odnosno vremena provedenog na brodu.

Tako su uvijek znatiželjni što određena destinacija nudi i koje su njezine posebnosti. Što je više izvedene potražnje, odnosno *value added activites*[11] to će njima biti interesantnije i radije će se vraćati u određene krajeve. Prema grafu je jasno vidljivo da je na prvom mjestu kupnja, zatim kafići, restorani, ali i zabave. Takva vrsta turizma potiče rast otočkog života, zajednice i sveobuhvatno cijele regije.

Ponuda i potražnja su vrlo bitne značajke svakog vršitelja određene usluge. Ovdje je vršitelj usluge odnosno ponuditelj Republika hrvatska zajedno sa malim privatnim poduzetnicima. Prema Strategiji razvoja nautičkog turizma za razdoblje od 2009. do 2019. godine, nedostatak ukupne hrvatske nautičke ponude su posebni elementi ponude su ugostiteljska ponuda, kapacitet, opremljenost luka nautičkog turizma.

Luke Dubrovnik i Split su se posebno istaknule kao nautička središta u Republici hrvatskoj, uz korak im ide luka Hvar, a i Korčula.

Luka Dubrovnik je klasificirana kao luka za prihvat velikih kruzera na međunarodnim i nacionalnim putovanjima. Osim prirodnih resursa, vrlo je zanimljiva povijest stare jezgre grada, ali u najnovije vrijeme njezina popularnost prilikom snimanja svjetskih filmskih hitova i serija. Te činjenice doprinose prirodnom stvaranju svjetske potražnje za Dubrovnikom i pretvaraju ga u još poželjniju destinaciju. Luka Dubrovnik je veoma važno nautičko središte ne samo u Republici Hrvatskoj već i u Europi, a veoma je popularna destinacija diljem svijeta.

S druge strane luka Split je osim što obiluje velikim kruzerima, nešto jača od Dubrovnika u prihvatu manjih brodova za kružna putovanja, i kao takva je vrlo važna polazišna točka hrvatskog nacionalnog proizvoda sedmodnevnih krstarenja Jadranom, a i u smislu razvedenosti obale i bogatog otočkog života puno povezanija trajektnim i katamaranskim linijama s obližnjim otocima.

Uspoređujući poslovne performanse splitsko- dalmatinske i dubrovačko- neretvanske jasno je da splitsko- dalmatinska županija više zarađuje od pružanja lučkih usluga. Prema podacima državnog statističkog zavoda, u 2015. Godini je njezin prihod iznosio 346 473 tisuća kn, dok je dubrovačko- neretvanska godinu završila sa 90 919 tisuća kn. Splitsko-dalmatinskoj županiji osim luke split, doprinose i luka Hvar, te luka Bol i Supetar.

[11] Dodatne aktivnosti koje svojim postojanjem daju dodanu vrijednost određenoj ponudi.

4.2. Zaštita morskog okoliša uz održiv razoj

Zaštita mora i morskog okoliša je skup aktivnosti kojima je glavni cilj sprječavanje onečišćenja i zagađenja mora i njegovog okoliša, a održivi razvoj podrazumijeva uporabu prirodnih resursa koji zadovoljavaju ljudske potrebe, ne ugrožavajući prirodni sustav i životnu sredinu. Jadran je, kao što je u radu već navedeno, poluzatvoreni morski bazen i kao takav je podložan velikim posljedicama od mogućih nesreća. Jadran i kopneni prostor uz Jadran je također i dom mnogim osjetljivim vrstama, koje su jednako važne u cjelokupnom životnom sustavu.

Strategija navodi da je u skladu sa razvojem Strategije upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem republike Hrvatske, kojom se osigurava postizanje i održavanje dobrog stanja morskog okoliša do 2020. Godine, te se temeljem sadržaja poziva na obraćanje posebne pozornosti zaštiti okoliša, očuvanju i omogućavanju oporavka morskih i obalnih okolišnih sustava te zaštiti bio raznolikosti i održivom korištenju mora i obalnog područja, te ekoloških značajki područja Europske Unije NATURA 2000. Iznenadna onečišćenja su predmet međudržavnog plana intervencija za sprječavanje, spremnost za i reagiranje na iznenadna onečišćenja Jadranskog mora većih razmjera, te nacionalnog plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora (Narodne novine, broj 92/2008). Tu je i Pravilnik o upravljanju i nadzoru vodenog balasta kojim je zabranjena izmjena balastnih voda u Jadranu. Prema Konvenciji MARPOL[12] glavni je cilj proglašenje Jadrana posebno osjetljivim morskim područjem[13].

[12] MARPOL (*73/78 is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) Međunarodna Konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, čiji je cilj potpuno eliminiranje ili namjerno ili slučajno onečišćenje morskog okoliša s brodova.

[13] Posebno osjetljivo morsko područje *(PSSA- Particulary Sensitive Sea Area)*- područje koje prema Međunarodnoj pomorskoj organizaciji treba posebnu zaštitu radi veoma osjetljivih ekoloških i socijalno- ekonomskih razloga, te je izuzetno osjetljivo na pomorske djelatnosti.

Zaštita morskog okoliša u Republici Hrvatskoj nužno proizlazi iz Konvencije UN-a o pravu mora[14] koje je Republika Hrvatska, stranka. Poseban interes o zaštiti mora i morskog okoliša ne proizlazi samo iz Konvencije, već i razloga što su turizam, ribarstvo i jedne od glavnih gospodarskih djelatnosti, a na Hrvatsku, od Jadrana, pripada 75, 8% dijela obale.

Prema Konvenciji, njezini su glavni ciljevi:

- sprječavanje onečišćenja okoliša i štetan utjecaj pomorskih objekata na Jadransko more,
- smanjiti štetan utjecaj prijenosa živih vodenih organizama i patogena putem pomorske plovidbe,
- smanjiti štetne posljedice onečišćenja s pomorskih objekata.

Republika hrvatska je 3. listopada 2003. godine proglasila zaštićeno ekološko- ribolovni pojas (ZERP). U skladu s navedenom Odlukom, Hrvatski sabor je proglasio sadržaje gospodarskog pojasa:

- suverena prava istraživanja i iskorištavanja, očuvanja i gospodarenja živim prirodnim bogatstvima voda izvan granica teritorijalnog mora,
- jurisdikciju glede znanstvenog istraživanja mora i
- jurisdikciju glede zaštite i očuvanja morskog okoliša,
- osigurati dosljednu primjenu međunarodnih i europskih standarda zaštite okoliša u pogledu onečišćenja koje proizlazi s pomorskih objekata hrvatske državne pripadnosti.

Glavni nedostatak ZERP-a je ne proglašavanje punog sadržaja gospodarskog pojasa već koncentracija na samo dva segmenta: zaštita okoliša i korištenje živih bogatstava. Prema stavku 5. Odluke, zaštićeno ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske obuhvaća morski prostor od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim međunarodnim pravom (200 nautičkih milja). Vanjska granica utvrdit će se međunarodnim ugovorima o razgraničenju s državama čije obale leže sučelice ili bočno u odnosu na hrvatsku obalu., a zbog male duljine hrvatske obale, posebno se razgraničava dio

[14] Konvencija UN-a o pravu mora (*UNCLOS- The United Nations Convention on Law of The Sea*) donesena na trećem zasjedanju UNCLOS-a si a u pomorsko pravo uvodi novi institut- isključivi gospodarski pojas, koji je već postojao u običajnom međunarodno pravu, ali nije bio do kraja definiran. Konvencijom je predviđeno osniva

nje Međunarodne vlasti za morsko dno, ali i Međunarodni sud za pravo mora.

koji pripada ostalim državama kojima Hrvatska graniči na moru. ZERP je počeo s primjenom 1. siječnja, 2008. godine.

Prilikom plovidbe zaštićenim ekološko-ribolovnim pojasom Republike Hrvatske u skladu sa čl. 41. st. 1. PZ-a, brodovi su dužni poštovati općeprihvaćene međunarodne propise i standarde te hrvatske propise o zaštiti od onečišćenja mora s brodova, kao i drugih ishodišta.

Hrvatski propis, Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu Republike Hrvatske, usvojen je i stupio na snagu 3. svibnja 2008. godine.

Međunarodni standardi sprječavanja i suzbijanja onečišćenja u Pravilniku regulirani su Člankom 3.-10., a to su mjerila ispuštanja te nadzora onečišćenja štetnim tvarima (ulje, štetne tekuće tvari, kao i one koje se prevoze u upakiranom stanju, sanitarnim otpadnim vodama i smećem) sukladno Međunarodnoj konvenciji o sprječavanju onečišćenja mora s brodova iz 1973., kako je izmijenjana Protokolom iz 1978. – MARPOL konvenciji. Treba naglasiti kako su sukladno Prilogu I. i V. MARPOL-a područje Sredozemnog mora, a time i Jadrana kao njegovog dijela, određeni kao posebna zaštićena područja. To podrazumijeva stroži nadzor, odnosno zabranu ispuštanja ulja i smeća s brodova.

Brod u plovidbi zaštićenim ekološko-ribolovnim pojasom dužan je poštovati sustave plovidbe na Jadranskom moru, koje je usvojila Međunarodna pomorska organizacija i koji su propisno objavljeni. Tankeri za ulja od 150 BT ili veći i svi brodovi od 300 BT ili veći, koji prevoze kao teret opasne ili štetne tvari u rasutom ili upakiranom stanju, obvezni su dostavljati odgovarajuće podatke Nacionalnoj središnjici. Svi brodovi na koje se primjenjuje odgovarajuće Pravilo 19, Glava V SOLAS[15] konvencije, dužni su za vrijeme plovidbe zaštićeno ekološko-ribolovnim pojasom imati uključen sustav za automatsku identifikaciju (*AIS- Automatic Identification System*) te njime dostavljati statičke, dinamičke te podatke o putovanju, uključujući podatke o opasnom teretu.

Glede pravilnika o upravljanju balastom, on pripisuje rukovanje balastnim vodama prilikom ulaska u teritorijalno more RH. Pripisuje da brodovi moraju izvršiti određenu radnju balastom koja uključuje, iskrcaj, izmjena, ili zadržavanje balasta na brodu, sve do ulaska u hrvatske vode, nakon toga nije dopušteno manevriranje balastnim vodama. Međutim, pravilnik se ne primjenjuje na trgovačke brodove koji plove ili samo borave u hrvatskim teritorijalnim vodama te to predstavlja njegovu veliku nedostatnost. [23]

Naftne bušotine, odnosno, istraživanje ugljikovodika u hrvatskom dijelu Jadrana također predstavlja veliku opasnost za onečišćenjem okoliša sa dugotrajnim posljedicama.

[15] SOLAS (Safety of life at Sea) Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru

Iako samo 133 bušotina, s obzirom na talijanskim 1358, velika je opasnost i od samih naših bušotina, koliko i sa talijanske strane obale. Jedina stvar koja hrvatskoj obali ide u korist je ta da se glavna morska struja kreće od naše put talijanske obale, ali u ovisnosti gdje se onečišćenje dogodi. Ukoliko se dogodi bliže obali, manje su posljedice prema našoj, ali sve prema sredini teritorijalnog mora, predstavlja veću opasnost, a bušotine se i nalaze u takvom području. Osim toga, opasnost mogu povećati utjecaji ostalih morskih struja i vjetra.

4.3. Sigurnost plovidbe i zaštita ljudskih života te brodova i imovine

Prema Strategiji, a i prema činjenicama navedenim u radu, pomorski promet ljudi i robe, posebno u turizmu godišnje raste, a nekakav zabilježeni prosjek dolazaka je 500.000 brodova u domaćem i međunarodnom pomorskom prometu, pri čemu se najviše radi o ljetnim mjesecima. U toj domeni pomorstva sigurnost ljudskih života te imovine ovo i organizaciji poslova upravljanja osiguranjem neometanih i uređenih plovnih putova u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, postavljanje objekata za sigurnost plovidbe, te održavanje plovnosti pomorskih plovnih putova, sigurnost luke, kao osnovu pomorske prometne infrastrukture, zatim na peljarenje i utvrđivanje sposobnosti za plovidbu pomorskih objekata.

Glavna i temeljna postavka Strategije jest gospodarska aktivnost koja se mora temeljiti na održivosti i učinkovitosti kao ekonomske kategorije, u skladu s održivim razvojem pomorskog okoliša. Iako radi krize u pomorstvu dolazi do smanjenje pomorskog prometa u smislu roba i tereta, najveći trenutno problem jest zapravo regulacija turizma u obliku masovnosti te brodova na kružnim putovanjima. Pad pomorskog prometa utječe i na smanjenje opterećenja po morskom okolišu, dok prijetnju predstavljaju podstandardizirani i stari brodovi u floti ili koji uplovljavaju u hrvatsko teritorijalno more i unutrašnje morske vode. Upravo te prijetnje zahtijevaju primjenu najviših standarda sigurnosti plovidbe. Drugi poslovi sigurnosti plovidbe odnose se na poslove održavanje reda u lukama, izdavanje propisnih isprava, vođenje evidencija te inspekcijski nadzor nad primjenom propisa sigurnosti plovidbe i sposobnosti broda.

U području sigurnosti plovidbe, sigurnosti ljudskih života i imovine proteklih godina učinjeni su značajni iskoraci kako u pogledu regulatornih mehanizama, tako i u pogledu javnih usluga sigurne plovidbe.

Međutim, strateška nastojanja nužno je usmjeriti na podizanju razine učinkovitosti nadzora sigurnosti i sigurnosne zaštite hrvatskih pomorskih objekata, podizanja razine sigurnosti i sigurnosne zaštite luka, te su Strategijom utvrđeni slijedeći ciljevi:

- ukloniti brodove iz unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koji su ispod propisanih standarda
- smanjiti učestalost pomorskih nezgoda za 10 posto
- podići razinu javnih usluga kod ugroze ljudskih života i imovine na moru i time smanjiti učestalost ljudskih gubitaka za 45 posto.

Pod razvojem i modernizacijom cjelokupnog pomorskog sustava, spominje se i *e-Maritime*[16] te *e- Navigation*[17] kao glavne inicijativa primjena naprednih informacijskih tehnologija u poslovanju pomorskog sektora.

Ministarstvo gospodarstva je 201.3 godine, u prilog razvoju pomorstva donijelo Prijedlog strateških smjernica za razvoj pomorske industrije, u kojem su opisana i definirana prioritetna područja djelovanja i ciljevi koji bi trebali biti dosegnuti. Ciljevi koji su njime opisani jesu:

1. Unaprjeđenje poslovnog okruženja i jačanje konkurentnosti sektora pomorske industrije kroz podršku institucija i kreiranje infrastrukture
2. Jačanje konkurentnosti sektora pomorske industrije putem restrukturiranja te pružanja podrške istraživanju i razvoju, primjeni inovacija, tehnološkom razvoju i promocije sektora
3. Ulaganje u razvoj ljudskih resursa
4. Poboljšanje pristupa financiranju

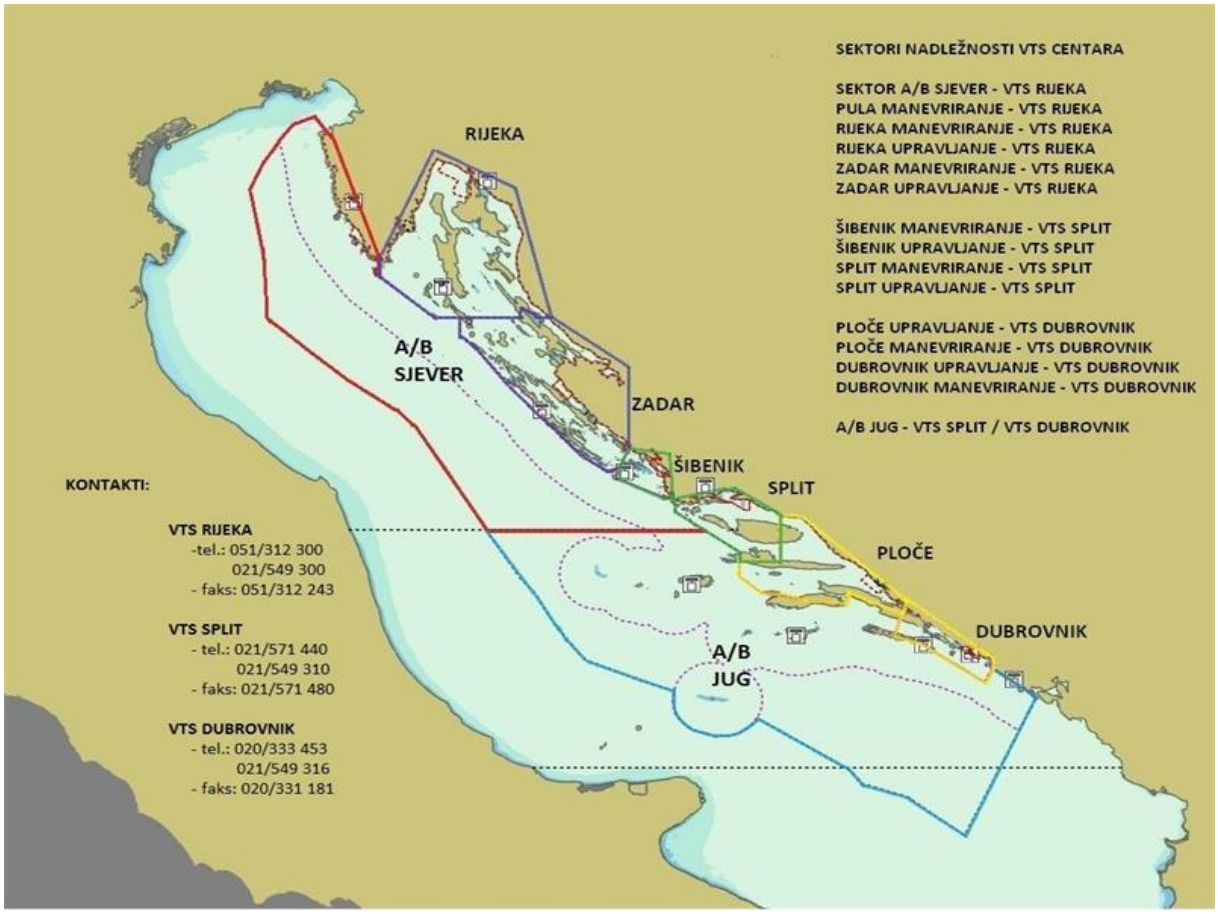
Najinteresantniji dio spomenutih ciljeva je taj da se direktno odnose na informatizaciju cjelokupnog sustava pomorstva te praćenja razvoja i djelovanja unutar istog. Umrežavanje cjelokupnog sektora je definirano kao vitalno za identifikaciju lanca pomorstva te pronalaska „crnih rupa“ u gospodarenju i radu sektora. Umrežavanje bi trebalo pružiti platformu za razvoj uz sinergiju znanstveno- istraživačkog sektora kroz poslovne i konkurentske klastere, koji bi doveli do internacionalizacije poslovanja.

[16] E- maritime je inicijativa za podizanje kvalitete dostupnosti pomorskih informacija te za povezivanjem članova svjetskog pomorskog kruga, s ciljem ostvarivanja i ubrzavanja pomorskih aktivnosti.

[17] E- navigation je strategija koju je razvila Međunarodna pomorska Organizacija za podizanje svijesti o sigurnosti plovidbe u međunarodnom trgovačkom brodarstvu te boljoj izmjeni podataka između brodova te brodova i kopna.

Mjera je kojom bi Hrvatska trebala postati i konkurentnija u svjetovnom pomorstvu, a ujedno se radi i o većoj sigurnosti plovidbe unutar praćenja informacija i podataka o brodovima i njihovom poslovanju. S druge strane, na takav način bi se trebalo postići i bolja povezanost između glavnih infrastrukturnih dijelova pomorstva- morskih luka, a i kompetentnijom radnom snagom unutar pojedinih pomorskih jedinica. Što je znanje veće i sigurnost će biti veća. Takav način poslovanja ujedno bi značio i povećanje energetske i ekološke učinkovitosti unutar pomorskog sustava što bi značilo i poslovanje s održivim razvojem.

Korak bliže informatizaciji Hrvatska je započela 2012. godine uspostavom Hrvatskog sustava upravljanja i nadzora pomorskog prometa (*VTMIS- Vessel Traffic Monitoring Information System)* kojoj je cilj uspostavljanje nacionalnog jedinstvenog sučelja, kao nadogradnji Hrvatskom integriranom pomorskom informacijskom sustavu *(CIMIS- Croatian Integrated Maritime Information system),* i koji kao takav ima svrhu potpore svim pomorskim aktivnostima u smislu sigurnosti plovidbe i razvijanja koncepta održivog razvoja. Područje hrvatske je kroz taj sustav podijeljeno prema slici 6., što u smislu manevriranja a što upravljanja sustavom, vrlo je jasno vidljivo da je područje pokrivenosti cijeli Jadran, a također je u temelju sustava i suradnja sa svjetskim pomorskim informacijskim sustavima.



Slika 6. Područja VTMIS-a [Izvor: 24]

U Hrvatskoj također djeluje služba zaštite i spašavanja prema SAR Konvenciji (*Search and Rescue)* kojoj je glavni zadatak pomoć sudionicima pomorskih nesreća i pružanja usluga podrške, te djelovanje kod drugih nezgoda, poput onečišćenja mora. Njezina aktivnost prikazana je u tablici 16.

Godina	**2008.**	**2009.**	**2011.**
Ukupno akcija	278	373	281
Potonuća	6	20	10
Sudari	2	9	10
Preplavljivanje broda	1	8	11
Nasukanje	32	43	47
Požar	8	8	8
Opasno naginjanje	8	9	1
Nesposobnost za plovidbu	81	105	70
Čovjek u moru	9	14	14
Plivači	5	15	8
Ronioci	15	16	23
Ukupni spašeni	585	944	690
Gubitak brodova	15	27	14
Spašeni brodovi	137	179	188

Tablica 17. Evidencija djelovanja SAR-a [Izvor: Izradila autorica prema http://www.mppi.hr/default.aspx?id=4645]

Iz tablice se može zaključiti da je učinkovitost obavljenih akcija raste, iako nema dovoljno podataka za nastavne godine. 2008 godine broj nesreća bio je manji nego 2009, ali je učinkovitost 2008 veća u odnos na 2008. Godinu. Najveća učinkovitost pri akcijama vidi se u 2011. godini.

ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska je neosporno država koja obiluje predivnom obalom i bogatim prirodnim resursima. Osim svojih prirodnih ljepota, iznimna je važnost njezina duga i razvedena morska obala koja obiluje otocima i otočkim životom. Nakon završetka rata, Hrvatska je u određenim djelatnostima, odnosno u sektoru gospodarska, svekoliko nazadovala i kaskala za državama koje su se profilirale kao svjetske pomorske sile. Međutim, promjene na tržištu, posebno u ponudi i potražnji te preokretu glavnih prometnih putova utjecale su i na stvaranje lajtmotiva za razvitak i hrvatskog pomorskog gospodarstva.

Razvitak određenog područja, cijele države ili pojedinog gospodarstva, sukladno tržišnim utakmicama nije moguć bez strategije, odnosno planskih ciljeva djelovanja i usmjeravanja rasta, razvoja i segregacije pravih proizvoda. Hrvatska je također relativno nova članica Europske Unije koja kao takva podliježe strategijama šireg razmjera i s kojima treba biti u skladu. Nadalje RH je razvila niz strategija iz područja pomorstva, što prethodnice Strategiji pomorske prometne politike RH, a što strategija koje se odnose na pomorstvo a u sinergiji su sa nekakvim drugim djelatnostima kao npr. nautički turizam te zaštita okoliša.

Prema postavljenim tezama u radu, pomorstvo možemo predstaviti kao ključan čimbenik razvoja na razini svih regionalnih, društvenih, ekonomskih i političkih sustava. Gradovi Rijeka, Split, Ploče i Dubrovnik, su se u hrvatskom sustavu pomorstva profilirale kao najznačajnije morske luke u trgovačkom odnosno putničkom sektoru. Luka rijeka, a slijede ju Ploče, najznačajnija je hrvatska teretna luka koja ima mogućnosti daljnjeg razvitka, sustavnim planiranjem i ulaganjem u infrastrukturu te suprastukturu područja kojim raspolažu, a osim toga cestovne veze im u budućnosti predstavljaju okosnicu u međunarodnim prijevoznim putovima. Luka Split prepoznata je kao jedna od 5 najvažnijih na Mediteranu u smislu putničkog prijevoza.

S obzirom da se ovaj rad temelji na izviđajnom istraživanju koje dolazi iz sekundarnih podataka, iz strategije i prikupljenih podataka se ne može prepoznati jasan smjer razvoja pomorstva u Republici Hrvatskoj. Strategija je kao dokument usklađena sa europskim dokumentima i ona daje spoznaje o tome gdje se pomorstvo RH nalazi trenutno, međutim, glavni su njezini nedostaci konkretni primjeri i istraživanja temeljena na prognoziranju kretanja pomorstva i svih njegovih sektora, te je prerano pisati zaključke kojim će se jasno dati kretanje pomorstva u RH.

Prema istraživanju može se utvrditi da još uvijek nije jasno definirano što se od pojedinih regija očekuje i na koji će se način konkretno realizirati ciljevi napisano u Strategiji. Glavni dokaz za iznijeto je nepostojanje akcijskog plana ostvarivanja strategije, koji je prema samoj strategiji trebao biti usvojen do travnja 2015. godine. Brodarstvo je u negativnom trendu zadnjih par godina, odnosno od krize 2008. godine, putnički nacionalni brodar Jadrolinija još uvijek uvelike ovisi o vladinim subvencijama, te nema isplativo pokrivene nerentabilne linije. Hrvatski brodari prema Strategijski ciljevi za brodarstvo u predviđenom razdoblju su previše općeniti i dalekosežni, nisu realno postavljeni s obzirom na platežnu moć, kapital i mogućnosti. Putničko brodarstvo, se najviše temelji na cruising turizmu i malim obalnim krstarenjima, stranih i domaćih ponuditelja, i ti je vidljiv pomak, a i vladine mjere za pomoć njegovom razvitku.

Rast i razvoj određenog gospodarstva može ići do određene granice, a to je trenutak zasićenja kapaciteta okoliša i potreba. Zato bi ciljevi trebali biti usmjereni na diverzifikaciju djelatnosti u pomorstvu te na povećanju stupnja kvalitete i ponude u još uvijek nerazvijenim područjima. Hrvatske luke jesu male, i prirodno ograničene, a kao takvima ni infrastruktura im ne ide u prilog. Krstarenja koja su trenutno jedan od najpopularnijih nacionalnih proizvoda, već su sada zasitili određene prihvatne kapacitete. Promjene ruta i izmjena ruta plovidbe više nije rješenje koje može zadovoljiti opstanak takve vrste usluge. S druge strane, masovni turizam jest onaj koji loše utječe na zaštitu okoliša i održiv razvoj,jer u Hrvatskoj i morskim lukama još uvijek nisu postavljena takva ograničenja, kazne ili nadzor koji bi kontrolirao ispuste vode ili bilo koju drugu vrstu zagađenja u okolišu.

Trenutno stanje u pomorstvu ne vodi ka održivom razvoju, više bi se moglo definirati kao djelatnost koja teče neplanski, dok okoliš još uvijek trpi takvo opterećenje. Osim masovnog turizma, tu je i problem definicije ,odnosno prepuštanju stvarima da se dogode stihijski, kao recimo, definicija luka, kod kojih su se npr. luke Rijeka i Ploče (malo manje prirodno) ostvarile kao veće teretne luke,dok su Split i Dubrovnik se referirale kao putničke luke.

Strategija je dokument čije značenje ima veliku i važnu vrijednost. Bitke se ne dobivaju bez rata. Tako i Hrvatskoj nedostaje dokument koja će njezin strateški priozvod valorizirati na društvenoj razini, u smislu razvijanja jedne nacionalne flote koja će biti od temeljnih gospodarskih vrijednosti s obzirom na njezinu važnost na sveukupno gospodarstvo, ali isto tako i razviti svjesnost o mogućnostima iste. Takav dokument bi trebao imati realnije ciljeve u skladu sa vremenskim periodom za koji je predviđeno

postizanje određenih ciljeva, a koji su temeljeni na istraživanju tržišta, promatranju ponašanja potrošača, te su u skladu s održivim načelima razvoja.

S obzirom na dugu tradiciju pomorstva u Republici Hrvatskoj, jasno je da temelji za kvalitetnu pomorsku flotu, postoje. Naši su pomorci jedan od najboljih izvoznih proizvoda, a broj škola i fakulteta, zavidan je naspram drugih pomorskih gradova i veličine. Međutim, isto je vrlo važno okrenuti se kvaliteti, a ne kvantiteti, jer kao što je već spomenuto, u bilo kojoj okolini dolazi do zasićenja ako nečega ima previše. Fokus treba biti na konceptualno održivim sustavima koji ishoduju standardizirane norme, ali su i drukčiji od ostalih. Vrlo je važno vrednovati vlastite resurse i proizvode te poticati brandiranje koje je možda temelj uspjeha u ovakvim tržišnim uvjetima.

LITERATURA

[1] Belančić Farkaš B; Perko N. ; Radić .; Nikolić J.; Čičovački L.; Ercegovac B.; Marković-Kostelac M.; *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. Godine*; Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Narodne novine d.d., Zagreb, 2014. God

[2] Pretpristupna Pomorska Strategija republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

[3] Vlada Republike Hrvatske, Odluka o donošenju Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike republike hrvatske za razdoblje od 2014. Do 2020. Godine (NN 93/2014; 1879)

[4] Dundović Č., *Pomorski sustavi i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci; Rijeka 2003.

[5] Dundović Č, Poletan – Jugović T, Jugović A, Hess S., *Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske,* Sveučilište u Rijeci, pomorski Faklutet, Rijeka 2006.

[6] Europska komisija, *Bijela knjiga o budućnosti Europe*, Razmatranja i scenariji za EU 27 do 2025. Godine, Bruxelles, 2017.

[7] Jugović A., *Upravljanje morskom lukom*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012.

[8] Luković T., Gračan D., Zec D., Jugović A., Petrinović R., Šerić N., Milošević- Pujo B., Asić A., Horak S., Gržetić Z., Marušić Z., Mađer B., Kundih B., Morgan P., *Nautički turizam Hrvatske*, Nakladnik Redak, Split, 2015.

[9] Mitrović F., Kesić B., Jugović A., *Menadžment u brodarstvu i lukama*, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultete Spli, Split, 2010.

[10] Mitrović F, Sunić D, Plazibat V, *Ekonomika brodarstva*, Sveučilište u Splitu, Pomoski Fakultet, Split, 2013.

[11] Batur T, Projekt integracije i transporta- lučka uprava Ploče, Lučka uprava Ploče, 2006.

[12] Ćorić D, Debeljak – Rukavina S, Zaštita morskog okoliša u zaštićenom ekološko – ribolovnom pojasu Republike Hrvatske

[13] Carević D, Lončar G, Kuspilić N, Tehničko – ekonomski parametri marina u Hrvatskoj, Građevinski fakultet u Rijeci, Građevinar Vol. 66, No.10, studeni 2014.

[14] Hlača B, *Politika Europske Unije i morske luke*, Pomorstvo, god 21, br 1, 2007, str. 221-232, Rijeka

[15] Kasum, Josip; Baljak, Krešimir; Vidan, Pero, Luka Split: Prometna učinkovitost i prijedlozi poboljšanja , International Conference on Protection and Safety of the Adriatic Sea 2008, Book of Proceedings / Britvić, Ranko (ur.). Split : RCADR, 2008.

[16] Kolanović I, Grgas- Oštro, Dundović K, Ocjena i tendencije razvitka prekrcajnih kapaciteta kontejnerskih terminala Rijeka, Ploče i Kopar, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol.3 (2015)no.1 , 221 – 234

[17] Marinov E, Maglić L, Bukša J, Market Competitiveness of Croatian Sefarers, University of Rijeka, Scientific Journal of Maritime Research 29 (2015) 64-68, Rijeka

[18] Perić- Hadžić A, Restrukturiranje hrvatske brodogradnje u kontekstu pristupanja Europskoj Uniji, pregledni rad, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2013.

[19] Vidan, P; Bošnjak R; Mulić R, Planiranje razvoja luke Split, Water transport within regional development context / Bukljaš, Skočibušić M. ; Ćavar, Ivana ; Vidan, Pero (ur.) Zagreb : Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih zannosti, Zagreb, Croatia, 2012. 1-8

[20] Vidan, P; Kasum, F; Jeličić, T, Pomorska orijentacija Bosne i Hercegovine na pomorske luke Ploče i Metković, zbornik radova / Drašković, Danislav (ur.). Travnik : Fakultet za privrednu i tehničku logistiku, 2010. 87-99

[21] Vidan, Pero; Mrvica, Ante; Bošnjak, Rino, Prijedlog modela nadzora putnika i vozila u pomorskom prometu Republike Hrvatske// Pomorstvo : Journal of maritime studies. 26(2012) ; 277-287 (članak, znanstveni).

[22] Žuvela I, *Koncepcija i Strategija razvitka pomorskog gospodarstva hrvatske*, Izvorni znanstveni rad, Rijeka, 2001.

[23] Luka Rijeka d.d., Kvaliteta, Efikasnost, Kapacitet, Razvoj, Novi EU ulaz, Rijeka 2015.

[24] www.lukarijeka.hr

[25] https://bib.irb.hr/datoteka/478635.Mihanovi_Stani_Baljak.pdf

[26] http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/morske-luke_2006-2010.pdf

[27] http://www.eufondia.hr/hr/linkovi/

[28]http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROGRAM_DRZAVNIH_POTPORA_ZA_RAZDOBLE_2015-2020.pdf

[29] http://www.unizd.hr/portals/1/nastmat/pomgeograf/Brodarstvo%20svijeta%20i%20Hrvatske.pdf

[30] http://www.mppi.hr/userdocsimages/2006/061120-T-Batur-w.pdf 21

[31]http://www.tportal.hr/biznis/kompanije/419309/Hrvatske-brodare-potopili-suhi-tereti.html 14

[32]http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROGRAM_DRZAVNIH_POTPORA_ZA_RAZDOBLJE_2015-2020.pdf

[33] Hrvatski-turizam-u-brojkama-2013-Broj-04

[34] http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_en.htm , 15. ožujka 2017.

POPIS SLIKA

Slika 1: Odluka o donošenju Strategije pomorskog razvitka i integralne politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine. [2]

Slika 2. Metodološki pristup planiranju strategije [9]

Slika 3. Provoditelji pomorske politike [10]

Slika 4. Promet putnika u Splitskoj luci od 1989 do 2005. godine [18]

Slika 5. Promet luke Ploče od 1989. do 2005. [20]

Slika 6. Područja VTMIS-a [Izvor: 24]

POPIS GRAFOVA

Graf 1. Rast broja kreveta primorskih mjesta [Izradila autorica prema: http://business.croatia.hr/Documents/3676/Turizam-u-brojkama-2014.pdf]

Graf 2. Struktura flote članica Mare Nostrum na dan 31.12. 2015. [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/]

Graf 3. Struktura flote hrvatskih brodara prema zastavi broda: [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/]

Graf 4. Promet tereta u luci Ploče [Izradila autorica prema sakupljenim podacima]

Graf 5. Prihodi luka nautičkog turizma [Izradila autorica prema podacima DZZS-a]

Graf 6. Dnevne aktivnosti nautičara u Republici Hrvatskoj [Izvor: 21]

POPIS TABLICA

Tablica 1. SWOT analiza hrvatskog pomorskog gospodarstva [1]

Tablica 2. Pomorsko gospodarstvo u desetogodišnjem razdoblju [6]

Tablica 3. Stanje flote članica Mare Nostrum 2008. Godine [Izradila autorica prema: http://www.zadarskilist.hr/clanci/17022009/sa-172-broda-na-31-milijun-dwt-a]

Tablica 4. Stanje flote članica Mare Nostrum [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/o_nama/clanice/]

Tablica 5. Struktura flote članica Mare Nostrum 2015. godine [Izradila autorica prema: http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/]

Tablica 6. Poslovanje hrvatskih brodara u 2015. godini [11]

Tablica 7. Teretni brodovi roba prevezena u razdoblju od 2005. do 2014. godine [Izradila autorica prema: 13]

Tablica 8. Pomorski obalni prijevoz putnika u odnosu na dolaske turista u razdoblju od 1995. Do 2006. godine [12]

Tablica 9. Broj putnika i plovni park u pomorskom obalnom prijevozu [Izradila autorica prema: 13]

Tablica 10. Udio brodara u linijskom obalnom prometu RH 2015. godine [Izradila autorica prema: http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2014-2015.pdf]

Tablica 11. Program MPPI za obnovu putničke i izletničke flote privatnih poduzetnika [Izradila autorica prema: http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3110]

Tablica 12. Postotak pomoraca u odnosu na populaciju države [Izradila autorica prema: 15]

Tablica 13. Promet hrvatskih morskih luka od 1989. do 2000. Godine [5]

Tablica 14. Promet morskih luka u razdoblju od 2005. do 2014. Godine [Izradila autorica prema: 13]

Tablica 15. Promet riječke luke u razdoblju od 2006. Do 2010. [Izradila autorica prema: 17]

Tablica 16. Broj luka nautičkog turizma u RH prema županijama [Izradila autorica prema podacima DZZS-a]

Tablica 17. Evidencija djelovanja SAR-a [Izvor: Izradila autorica prema http://www.mppi.hr/default.aspx?id=4645]