

Osnovna obilježja terminala i luka za prihvat putnika

Perica, Toni

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:997268>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-04**

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](#)



SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET

TONI PERICA

OSNOVNA OBILJEŽJA TERMINALA I
LUKA ZA PRIHVAT PUTNIKA

SPLIT, 2020.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

**OSNOVNA OBILJEŽJA TERMINALA I
LUKA ZA PRIHVAT PUTNIKA**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Danijel Pušić mag.ing.naut.

STUDENT:

Toni Perica

(MB:0171267919)

SAŽETAK

Tema ovog završnog rada su osnovna obilježja luka i terminala. Luke služe kao pristanište za brodove te ukrcaj, iskrcaj ili prekrcaj robe ili putnika sa broda ili na brod. Temeljem toga luke dijelimo na putničke i teretne. Zadatak ovoga rada je navesti osnovna obilježja luka i terminala za prihvat putnika. Osim toga dotaknuti ćemo se pojmova usko vezanih za luke i terminale (turizam, infrastruktura, gospodarstvo itd.). Za republiku Hrvatsku luke i terminali za prijevoz putnika od velikog su značaja za gospodarstvo i doprinos hrvatskome turizmu tako je luka Gaženica proglašena najboljom putničkom lukom 2019.godine. Nagrada potiče daljnje ulaganje u sami sustav putničkih terminala u RH te prometnu povezanost sa tim istim terminalima. O tome i ostatku pojmova susresti ćemo se u nastavku rada.

Ključne riječi: *luke, razvoj, terminali u RH, Gaženica*

ABSTRACT

The topic of this paper are ports and port terminals and their basic characteristics. Ports serve as docking for ships for purposes of embarkation and disembarkation of passengers and transshipment of goods. Accordingly, we distinguish between passenger and cargo ports. The task of this paper is to outline the basic features of ports and passenger reception terminals. In addition, we will refer to concepts closely related to ports and terminals (tourism, infrastructure, economy, etc.). Ports and passenger terminals are of great importance to the Republic of Croatia for its economical value and contribution in tourism. Furthermore, the port of Gaženica was proclaimed the best passenger port in 2019. The award encourages further investment in the system of passenger terminals in the Republic of Croatia and into transport connections to these terminals.

We will discuss this and the rest of the concepts further throughout the paper.

Keywords: *ports, development, terminals in Croatia, Gaženica*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. TERMINALI I LUKE	2
2.1 OPĆENITO O LUKAMA I TERMINALIMA.....	2
2.2 PODJELA LUKA I TERMINALA.....	3
2.3 RAZVOJ LUKA I TERMINALA.....	6
3. OBILJEŽJA LUKA I TERMINALA ZA PRIHVAT PUTNIKA	7
3.1 TEHNIČKO TEHNOLOŠKA OBILJEŽJA LUKA I TERMINALA ZA PRIHVAT PUTNIKA.....	7
3.2 ZNAČAJKE LUKA I TERMINALA ZA PRIHVAT I PRIJEVOZ PUTNIKA.....	8
3.3 ZNAČAJKE I ORGANIZACIJA LUKE I TERMINALA ZA KRUŽNA PUTOVANJA.....	11
4. LUKE I TERMINALI ZA PRIHVAT PUTNIKA U REPUBLICI HRVATSKOJ	14
4.1 OPĆENITO O LUKAMA I TERMINALIMA ZA PRIHVAT PUTNIKA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	14
4.2 PUTNIČKA LUKA GAŽENICA.....	17
4.2.1 IZGRADNJA I RAZVOJ PUTNIČKE LUKE GAŽENICA.....	18
4.2.2 ZADARSKA PUTNIČKA LUKA GAŽENICA – LUKA GODINE 2019.....	22
5. ZAKLJUČAK	23
LITERATURA	24
POPIS SLIKA	25
POPIS TABLICA	26

1. UVOD

U ovome radu obrađuju se osnovna obilježja terminala i luka za prihvat putnika. Luka je mjesto za pristanište brodova te ukrcaj, iskrcaj ili prekrcaj tereta ili putnika sa broda ili na brod. Terminale dijelimo prema kriterijima, a u ovome radu pisati ćemo o putničkim terminalima njihovom razvoju ulozi u turizmu te vezi pomorsko kopnenog prometa. Obradivati ćemo teme tehnološkog razvitka luka i terminala te značaj istih za države s izlazom na more. Modernizacija terminala te prometna povezanost mora s kopnom znatno utječe na daljnji razvoj turizma, prometne infrastrukture i gospodarstva općenito. Spomenuti ćemo zadarsku luku Gaženica koja je proglašena lukom 2019. godine a, ujedno posjeduje i najsuvremenije opremljen putnički terminal u RH. Rad se sastoji od sedam poglavlja. Prvo poglavlje odnosi se na uvodna razmatranja o tematici luka i terminala za prihvat putnika. U drugom poglavlju prvenstveno ćemo analizirati problematiku luka i terminala općenito. Kroz odlomke koji slijede opisati ćemo podjelu luka i terminala prema vrstama, te razvoj luka i terminala. Treće poglavlje donosi tehnološko-tehnički razvoj luka značaj istih za pomorsko gospodarstvo te samim tim i druge grane gospodarstva. Četvrto poglavlje odnosi se na luke i putničke terminale u RH, ponajviše lukom Zadar prijeratnom i poslijeratnom prometu te izgradnjom i osnovnim elementima novoizgrađene putničke luke Gaženica. U petom poglavlju donosimo sažeti zaključak na ovu temu. Šesto i sedmo poglavlje sastoji se od popisa literature, popisu slika te ostalih izvora potrebnih za sastavak ovog rada.

2. TERMINALI I LUKE

2.1 OPĆENITO O LUKAMA I TERMINALIMA

Terminal je mjesto na kraju transportnog puta za prijelaz i prihvat putnika ili robe i rukovanje teretom i njegovom dostavom.[2] To su prometna čvorišta između kopnenog i pomorskog prometa, mjesto susreta dvije ili više prometnih grana a, ujedno i glavna karika na transportnom putu robe od proizvođača do potrošača. Na terminalima se roba skladišti, uzdržava, pakira i ostale usluge vezane uz robu. Slika br. 1. pokazuje terminal rasutih tereta u luci Ploče.



Slika 1. Terminal rasutih tereta, luka Ploče

Izvor slike: <https://www.ppa.hr/hr/terminali/>

Luka je mjesto koje služi kao pristanište za brodove. Ukrcaj, prekrcaj ili iskrcaj putnika ili tereta na brod ili sa broda glavne su zadaće broda u luci. Dijelimo ih na putničke i teretne, a u ovome radu analizirati ćemo putničke luke. Na slici br. 2 nalazi se bazen gradske luke u Splitu.



Slika 2. Bazen-gradska luka, Split

Izvor : <https://portsplit.hr/bazen-gradska-luka/>

2.2 PODJELA LUKA I TERMINALA

Terminali se mogu podijeliti na temelju tri kriterija:

- integralni i granski terminali,
- tehnološko-specijalizirani terminali,
- lučki (pomorski) i kopneni terminali (robno- transportni centri). [2]

Integralni terminali definiraju se kao mjesta sučeljavanja dvaju ili više prometnih grana.

Granski terminali nalaze se u okviru jedne prometne grane.

Granski terminali mogu biti: željeznički, cestovni, zračni, poštanski itd

U integralne terminale mogu se svrstati:

- lučko-željeznički terminali,
- lučko-cestovni terminali,
- lučko-željezničko-cestovni terminali,
- lučko-riječno-željezničko-cestovni terminali,
- željezničko cestovni terminali (i obratno),
- željezničko-cestovno-riječni terminali,

- poštansko-željeznički terminali,
- poštansko-zračni terminali itd. [2]

Drugi kriterij podjele je podjela terminala u dvije osnovne skupine:

- terminali za unitizirane (okrupljene) terete,
- terminali za kombinirane transporte. [2]

U terminale za okrupljene terete svrstavamo: kontejnerske terminale, RO-RO terminali, huckepack-terminali itd. Dok u terminale za kombinirane transporte svrstavamo terminale za suhe terete (različite rude, žitarice i dr.) terminale za tekuće terete (kemikalije, sokovi, nafta i dr.)

Lučki terminali definiraju se kao mjesto susreta morskih i kopnenih prijevoznih puteva. Organizirani su i opremljeni za prihvat i otpremu putnika ili povećih količina terete određenog tipa. Vrše prekrcaj robe s morskih na kopnena prijevozna sredstva i obratno.

Lučki terminali mogu biti:

- višenamjenski i univerzalni terminali,
- kontejnerski terminali,
- Roll-on/Roll-off (RO-RO) terminali,
- terminali za promet teglenica (LASH-terminali),
- terminali za suhe rasute terete (uglje, željezna ruda i dr.),
- terminali za prekrcaj fosfata i kalija,
- terminali za prekrcaj žitarica,
- terminali za prekrcaj nafte i naftnih derivata,
- terminali za prekrcaj ukapljenih plinova
- terminali za prekrcaj opasnih tereta,
- terminali za prekrcaj južnog voća i prehrambenih proizvoda,
- terminali za prekrcaj životinja (stoke),
- putnički terminali,
- ostale izvedbe lučkih specijaliziranih terminala. [2]

Luke otvorene za javni promet:

- luke od osobitog međunarodnog gospodarskog interesa za RH (Rijeka, Ploče, Dubrovnik, Zadar, Split, Šibenik),
- luke županijskog značaja,
- luke lokalnog značaja.

Luke posebne namjene (u posebnoj uporabi pravnih ili fizičkih osoba - nautički turizam, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka):

- luke od županijskog značaja,
- luke od značaja za RH OTVORENE LUKE,
- od osobitog (međunarodnog) interesa za RH.

OTVORENE LUKE

Od osobitog (međunarodnog) interesa za RH

- Radi obavljanja lučkih djelatnosti (privez i odvez brodova, jahti, brodica i plutajućih objekata, manipulacija teretom, ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila):
- uz korištenje ili bez korištenja postojeće podgradnje i nadgradnje te uz ili bez gradnje novih objekata.

Koncesije za obavljanje lučkih i drugih djelatnosti bez gradnje novih ili korištenja postojećih objekata:

- Davatelj: Lučka uprava, na temelju zahtjeva, na rok do 10 godina.

Koncesije za obavljanje lučkih i drugih djelatnosti uz gradnju novih ili uz korištenje postojećih objekata:

- Davatelj: Lučka uprava (koja vodi upisnik koncesija u lukama), na temelju javnog prikupljanja ponuda, na rok od najviše 99 godina (30-50 g. suglasnost Vlade; preko 50 g. suglasnost Sabora)

LUKE POSEBNE NAMJENE

Luke od županijskog značaja

- Davatelj: Županijska skupština, na rok do 20 godina

Luke od značaja za RH

- davatelj: Vlada, na rok do 50 godina, a preko 50 godina, uz suglasnost Sabora,
- ovlaštenik koncesije u sportskoj luci može biti samo sportska udruga (zabrana dobiti). [6]

2.3 RAZVOJ LUKA I TERMINALA

Razvitak jediničnog tereta suvremene tehnologije transporta i nove tehnike rukovanja teretom intenzivno su utjecale na promjenu tehničko-tehnoloških obilježja luka. [2] Radne operacije rukovanja teretom s obzirom da vrsta tereta varira dovodi u kalkulaciju niz različitih čimbenika vezanih za obilježja luke i uvjete rada u luci. Iz toga možemo zaključiti da vrijeme ukrcaja i iskrcaja tereta na brod ili sa broda ovisi o vrsti tereta, broda, načinu slaganja te mnogim drugim čimbenicima. Stoga je bitno da se takvi čimbenici zabilježavaju s ciljem držanja istih unutar određenog prosjeka te po potrebi izlaziti iz prosjeka ovisno o vanjskim uvjetima. Definiranje parametara za što optimalniji lučki proizvodni sustav izvodi se analizom lučkog procesa koja ovisi o fizičkim svojstvima i jedinici veličine protoka robe u pojedinim dijelovima sustava. Za procjenu samog kapaciteta lučkog terminala i potrebne površine vrlo je važno uzeti u obzir etapnost izgradnje u smislu cjelovite izgradnje lučkog sustava.

- U prvoj fazi teretna i putnička luka nisu bile posebno odvojene, a lučki pristani su se koristili za putnički i teretni promet.
- U drugoj fazi razvitka luke odvaja se teretna i putnička luka, ali količine roba u prometu još uvijek ne zahtijevaju izgradnju posebnih terminala.
- Treća faza u razvitku luka najčešće se ogleda kroz izdvajanje zasebnog terminala za rasute terete (žitarice, ugljen, željeznu rudu).
- U četvrtoj fazi razvitka luke, uz veći promet rasutih tereta, obično se javljaju i veće količine jediničnih tereta (kontejneri), ali se prekrcaj još uvijek izvodi obalnim ili mobilnim lučkim dizalicama.
- Peta faza u razvitku luka najčešće se izražava kroz izgradnju višenamjenskih terminala, kao prijelazne faze ka izgradnji specijaliziranih kontejnerskih i ostalih vrsta terminala. [2]

Pojedine luke u svom razvoju preskočile su ovu fazu i odmah posegnule za šestom fazom i izgradnjom specijaliziranih terminala, što se često puta pokazalo slabom procjenom, budući da ostvareni promet nije opravdao očekivanja luka. Lučki terminali najčešće se smještaju u odvojene lučke bazene (zbog potrebe većih kopnenih površina, a često i zbog potreba sigurnosti) te se ukupni lučki promet alocira i usmjerava na prihvatne i prekrcajne kapacitete pojedinih terminala. Za uspješnost planiranja i projektiranja terminala od posebnog značaja je primjena odgovarajuće metodologije procjene kapaciteta terminala. [2]

3. OBILJEŽJA LUKA I TERMINALA ZA PRIHVAT PUTNIKA

3.1 TEHNIČKO TEHNOLOŠKA OBILJEŽJA LUKA I TERMINALA ZA PRIHVAT PUTNIKA

Pomorsko putničke luke i terminali za domaći i međunarodni promet moraju biti osposobljeni za potrebe linijskog obalnog brodarstva, za trajektni promet (prihvat manjih trajekata za lokalni promet, većih trajekata za brzu dužobalnu prugu, trajekata za međunarodni promet), te za prihvat i otpremu putničkih brodova za kružna putovanja. [2] Kada pričamo o budućnosti pomorsko putničkih terminala potrebno je imati na umu kapacitete za prihvat katamarana za lokalni promet, te onih većih katamarana za brze dužobalne linije i međunarodni promet. Moderni pomorsko putnički terminal u doba suvremene turističke potražnje mora imati ili biti u mogućnosti ponuditi sve usluge korisnicima terminala. U korisnike terminala ubrajamo putnike sa jedne te brodare sa druge strane.

Kvalitetna usluga brodaru pretpostavlja:

- brz i siguran prihvat i otpremu broda, tj. odgovarajuće pristane, rampe, akvatorij,
- mogućnost snabdijevanja broda gorivom, hranom, vodom i pićem,
- mogućnost manjih popravaka broda i brodske opreme,
- mogućnost obavljanja špediterskih i agencijskih poslova u sklopu terminala.

Ponuda odgovarajuće usluge putniku u odlasku ili dolasku podrazumijeva zadovoljavanje svih potreba putnika. Stoga bi na terminalu trebali postojati sljedeći objekti:

- parkirališta i garaže za smještaj vozila,
- radionice za popravak vozila,
- poslovnice za iznajmljivanje automobila,
- osiguravajući zavodi,
- benzinska crpka,
- banke i mjenjačnice,
- trgovine s različitim proizvodima,
- ugostiteljski objekti raznih sadržaja,
- hotel za smještaj putnika i za njihov dnevni odmor. [2]

Osim što pomorsko-putnički terminal mora biti opremljen sa svim odgovarajućim i suvremenim nadgradnjama potrebna je dobra povezanost sa cestovnim i željezničkim prometnicama. Kako bi putnici uspješno i u što kraćem roku nastavili putovanje prema određenoj destinaciji poželjno je da su u blizini pomorsko-putničkog terminala nalaze i cestovni te željeznički putnički terminal. Kod ulaza na pomorsko-putnički terminal odvajaju se osobna od teretnih vozila. Dok putnici i vozila slobodno izlaze iz trajektne luke teretna vozila usmjeravaju se na posebne naplatne trake za ukrcaj na trajekt. Na međunarodnim linijama postoji poseban prostor kako za osobna tako i za teretna vozila. Vozila se usmjeravaju na prostor za čekanje na pograničnu i carinsku kontrolu. Ukrcaj putnika na brod te iskrcaj putnika s broda obavlja se pomoću brodskih stepenica, rampi i natkrivenih pokretnih mostova.

3.2 ZNAČAJKE LUKA I TERMINALA ZA PRIHVAT I PRIJEVOZ PUTNIKA

Morske luke i lučki sustavi jedan su od temelja razvoja pomorskog gospodarstva uz brodogradnju i brodarstvo. Jedan su od glavnih čimbenika za poticanje razvoja mnogih drugih gospodarskih grana (turizam, trgovina, industrija itd) i prometnih puteva. Luke osim što povezuju kopneni i pomorski promet igraju važnu ulogu u nacionalnom i svjetskom gospodarstvu te međunarodnoj razmjeni. Luke su čvorišta prometnog sustava zemlje gdje se povezuje promet svih prometnih puteva i prijevoznih sredstava. Luke tako ne pripadaju niti jednoj prometnoj grani, već su važna spona unutar prometnog sustava o kojem ovisi pravilno i učinkovito djelovanje svih ostalih prometnih sudionika. Luke posluju prema temeljnim ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga, sa što nižim izdacima, te uvelike pomažu pri širenju gospodarstva na ostatak svijeta. Kakvu ulogu pojedina luka može imati i na koji će se način razvijati određuje se mjerama lučke i prometne politike pojedine države, te mjerama poslovne politike same luke. U razvoju pojedine luke od velike je važnosti koncept marketinga koji uvelike olakšava provedbu različitih strategija. Vrlo bitna stavka za postizanje optimalnog razvoja prometne infrastrukture, jest lučka politika (zemlje koja ima more). Samim time možemo zaključiti da se bez usklađenog djelovanja prometne i lučke politike ne mogu ostvariti osnovni zadaci i ciljevi prometne politike.

	Mjerna jedinica	2018.		2019.		indeksi	
		IV. – VI.	I. – VI.	IV. – VI.	I. – VI.	IV.-VI. 2019.	I.-VI. 2019.
						IV.-VI. 2018.	I.-VI. 2018.
Promet brodova, prispjeli	broj	96 177	146 601	98 599	149 548	102, 5	102, 0
Promet putnika	tis.	8 950	11 737	9 343	12 281	104, 4	104, 6
Promet robe	tis. t	5 714	10 173	5 272	10 107	92, 3	99, 3

Tablica 1. Promet putnika, robe i broj prispjelih brodova u morskim lukama u RH za razdoblje 2018. i 2019. godine.

Izvor: www.dzs.hr (pristupljeno 20.05.2020.)

U tablici broj 1. uspoređuju se podaci prometa putnika, robe te prispjelih brodova 2018. te 2019. godine. U prvom polugodištu 2019. u usporedbi s istim razdobljem 2018. ukupan broj prispjelih brodova u morske luke porastao je za 2,0%, ukupan promet putnika za 4,6%, a ukupan promet robe pao je za 0,7%. [7]

Mjerama lučke politike treba posebno koncipirati i definirati sljedeće osnovne ciljeve i odrednice:

- mjesto i ulogu lučkog sustava u ukupnome gospodarskom, prometnom i logističkom sustavu zemlje,
- važnost, položaj i djelokrug poslovanja pojedine luke unutar lučkog sustava,
- odnos cjelokupnog lučkog sustava i pojedinih luka prema konkurentnim lučkim sustavima i lukama,
- način upravljanja te način i veličinu financiranja poslovanja i razvitka lučkog sustava, te pojedinih luka u sklopu tog sustava. [4]

Kod luka za linijski prijevoz putnika od velikog je značaja komunikacija s cestovnim prometom zbog koncepcije RO-RO brodova, odnosno trajekata. Veliki značaj imaju površine za smještaj cestovnih vozila, rampe za ukrcaj i iskrcaj vozila, te pristupne ceste. Da bi se pojednostavio ukrcaj/iskrcaj putnika koji brodom putuju bez osobnog vozila, u suvremenim putničkim lukama između pomorskih i kopnenih terminala postavljeni su putnički natkriveni mostovi čime je omogućen izravan protok putnika iz terminala u brod i obrnuto. [4]

Putnički terminal za RO-RO brodove trebaju raspolagati s:

- odgovarajućim pristanom za ukrcaj/iskrcaj putnika i automobila,
- odgovarajućim priključcima na magistralnu mrežu cestovnih prometnica,

- prostorima za boravak putnika, kao i pružanje ostalih usluga putnicima (mjenjačnice, trgovine, uslužni objekti...).

Osnovno prometno obilježje obalnog RO-RO putničkog prometa je izrazita vremenska promjenjivost prometne potražnje, odnosno oscilacije potražnje tijekom promatranog razdoblja. Ovo obilježje posljedica je činjenice da su RO-RO putničke pruge sastavni dio prometnica koje povezuju otoke s njihovim administrativnim, gospodarskim i prometnim središtem pa su stoga izrazito podložne općoj promjenjivosti cestovnog prometa na tim prometnicama. Prema vremenu pojavljivanja razlikuju se dnevne, tjedne i godišnje oscilacije prometne potražnje. Godišnje oscilacije prometne potražnje jesu promjene najvećeg intenziteta. Javljaju se na svim prugama, a posebice na prugama u kojima je turistička djelatnost izrazito naglašena u odnosu na druge grane otočkog gospodarstva. [4]

REP_MAR/TIME	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Helsingør (Elsinore)	9.415	8.534	8.324	7.822	7.721	7.634	7.644	7.526	7.310	7.152
Rødby (Færgehavn)	6.305	6.261	6.028	6.000	5.944	6.003	6.139	6.016	5.869	5.625
Puttgarden	6.305	6.261	6.028	5.963	5.944	6.002	6.141	6.024	5.870	5.580
Tallinn	6.841	7.523	8.043	8.417	8.727	9.098	9.299	9.676	9.969	9.967
Paloukia Salaminas	12.821	12.705	11.662	11.430	10.724	7.016	7.050	6.639	6.881	6.746
Peiraias	10.444	10.944	9.182	7.918	7.704	8.136	8.169	8.038	8.591	8.927
Perama	12.821	12.705	11.662	11.430	10.724	7.016	7.050	6.639	6.881	6.746
Algeciras	4.608	4.663	4.504	4.849	4.812	5.386	5.473	5.599	5.525	5.953
Palma Mallorca	4.692	4.496	4.610	4.292	4.756	4.939	5.496	6.431	6.862	7.338
Santa Cruz de Tenerife	3.887	4.110	4.305	3.923	4.546	4.245	4.320	4.521	5.058	5.368
Calais	10.158	10.237	10.063	9.345	10.372	10.703	9.757	9.090	8.990	9.118
Capri	6.944	6.517	6.576	6.744	6.488	6.054	4.355	3.859	4.253	4.785
Messina	10.441	10.765	8.060	8.126	7.256	6.988	7.021	6.139	9.250	10.604
Napoli	6.932	8.356	7.859	7.964	7.360	7.652	6.484	5.993	6.159	7.066
Piombino	4.987	3.477	3.972	3.618	3.532	3.386	3.517	3.703	3.354	3.662
Portoferraio	3.971	2.769	2.899	2.981	2.839	2.872	2.945	3.218	2.768	2.941
Reggio di Calabria	11.047	9.891	7.704	7.760	6.758	6.187	6.053	5.569	8.602	9.335
Cirkewwa	3.792	4.031	4.125	4.093	4.395	4.643	4.740	5.133	5.384	5.758
Mgarr, Gozo	3.792	4.031	4.125	4.093	4.395	4.643	4.740	5.133	5.384	5.758
Helsinki	9.085	9.849	10.326	10.637	10.756	10.942	11.214	11.565	11.769	11.567
Turku	3.520	3.498	3.306	3.224	3.452	3.245	3.256	3.259	3.250	3.137
Helsingborg	9.415	8.540	8.339	7.841	7.763	7.656	7.670	7.514	7.319	7.136
Stockholm	9.089	9.147	9.184	9.108	8.889	9.933	9.887	9.980	8.631	8.534
Dover	13.265	13.361	12.918	12.076	12.898	13.381	13.082	12.097	11.762	11.857

Tablica 2. Top 25 europskih pomorskih putničkih luka u razdoblju od 2009. do 2018. godine

Izvor: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/> (pristupljeno 21.05.2020.)

3.3 ZNAČAJKE I ORGANIZACIJA LUKE I TERMINALA ZA KRUŽNA PUTOVANJA

U novije vrijeme u svijetu, zbog ekspanzije međunarodnih kružnih putovanja, razvijaju se specijalizirani terminali za tu vrstu prometa. Dosadašnji razvitak luka/terminala za kružna putovanja rezultat je:

- progresivnog rasta standarda država zapadne i sjeverne Europe, Sjeverne Amerike i u zadnje vrijeme Japana, Južne Koreje, Singapura i Tajlanda;
- angažiranja turopatora koji prije negoli ustanove itinerar žele definirati dva parametra:
- ekonomske, tehnološke, kulturološke i infrastrukturne pogodnosti luke ukrcanja i ticanja i
- postojanje dovoljne platežne potencijalne potražnje.
- Tek tada slijedi intenzivna medijska propaganda tijekom duljeg razdoblja, a to predmnijeva upoznavanje s programom putovanja s aspekta pogodnosti i sadržaja. Dakle, terminal za kružna putovanja uvjet je bez kojeg se ne može zamisliti komercijalno iskorištavanje određenog prostora. [3]



Slika 3. Terminal za kružna putovanja u Southamptonu

Izvor : <https://www.cruisesouthampton.com/>

Dosadašnje iskustvo turističkih organizatora na tržištu kružnih putovanja upućuje na to da je ulaganje u terminal osnova ekonomskog vrednovanja kulturne baštine i manifestacija borbe za prestiž u odnosu prema konkurentnoj luci. Na slici broj 3. vidimo jedan od najrazvijenijih terminala te vrste u Southamptonu u Engleskoj. Istoimena luka sadrži čak četiri terminala za prihvat kruzera. Funkcija luke za kružna putovanja je dvojaka ovisno o tome radi li se o polaznoj luci (engl. *home port*) za kružna putovanja i luci ticanja (engl. *port of call*).

Luke ticanja su luke koje spadaju u jednu od turističkih destinacija koje brod na kružnim putovanjima u sklopu svog itinerara (programa putovanja) namjerava posjetiti. Od takvih luka se očekuje da udovolje sljedećim osnovnim zahtjevima:

- prihvate brodove na kružnim putovanjima,
- osiguraju carinske i policijske formalnosti,
- organiziraju izlete na okolna znamenita mjesta ili raznovrsne lokacije (muzeji, restorani, kockarnice i sl.),
- usluge i servisi za popravak i opsluživanje broda,
- ugostiteljski objekti, restorani i prodavaonice. [3]

Iako se ovi zahtjevi čine brojni i sveobuhvatni, oni su ipak puno manji od zahtjeva koje mora zadovoljiti „polazna luka” za kružna putovanja. Polazna luka, osim što mora optimalno poslužiti brod, mora omogućiti putnicima i brodovima dodatne sadržaje i usluge kao što su :

- dobra povezanost sa svim prometnim granama i učestalost veza (cesta, željeznica, brodske linije i dr.);
- prostor za parkiralište osobnih vozila i autobusa;
- budući da putnici dolaze s udaljenih emitivnih tržišta, najčešće zrakoplovom, neophodno je da terminal bude lociran u blizini zračne luke;
- kako putnici mogu biti u situaciji da dulje čekaju na početak putovanja (raniji letovi, razgledavanje grada i sl.), terminali se ponudom sadržaja i vizualnim doživljajem oblikuju na način da turisti već i boravak na terminalu doživljavaju kao sastavnicu turističkog proizvoda;

- u prednosti su lokacije terminala u centru grada jer su turistima na raspolaganju i sadržaji u samom gradu pa će zahtjevi za osiguranjem turističkih usluga na terminalu biti manji, a sama ponuda raznovrsnija i kvalitetnija;
- siguran i stalan vez. [3]

Kružna putovanja nude spoj prijevoznih i turističkih usluga. Pojam turističke usluge odnosi se na turističke destinacije koje sadrže djelatnosti koje pridonose kvaliteti usluge te destinacije (kockarnice, rekreacijski centri, muzeji i dr.). Turističke agencije zbog takvog rasporeda tržišta te relativno velike udaljenosti nude prijevoz zrakom od i do luke polazišta. Prijevozna ili prometna funkcija kružnog putovanja zadatak je brodarskog poduzeća koje je specijalizirano upravo za takve brodarske djelatnosti. Jedno takvo poduzeće stavlja na raspolaganje brod i posadu dok su ostale funkcije prepuštene turističkim agencijama. Luke i terminali važan su element prijevozne funkcije u cjelokupnoj ponudi turističke usluge jer su jedan od prvih čimbenika sa kojim se turisti susreću do određene turističke destinacije. Organizacija kružnih putovanja složen je proces koji iziskuje suradnju osim brodarskih i lučkih djelatnosti usluge poput ugostiteljskih, usluge zračnog prometa, kulturoloških ustanova, trgovine, raznih turističkih agencija i dr. Kružna putovanja predstavljaju jednu međusobnu ovisnost između pomorskog prometa i turizma. Tako na slici br.4. možemo vidjeti kruzere pristale u biseru jadranskog mora Dubrovniku.



Slika 4. Kruzeri u Dubrovniku

Izvor : <http://www.portdubrovnik.hr/>

4. LUKE I TERMINALI ZA PRIHVAT PUTNIKA U REPUBLICI HRVATSKOJ

4.1 OPĆENITO O LUKAMA I TERMINALIMA ZA PRIHVAT PUTNIKA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet od čega je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2013). Šest je luka otvorenih za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku u gradovima Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017). Gospodarski potencijal morskih luka temelji se na povoljnom zemljopisnom položaju. Hrvatske morske luke svoju komparativnu prednost u odnosu na ostale luke Europske unije mogu pripisati dubokom prodoru Jadranskog mora, što omogućuje najpovoljniju i najkraću prometnu povezanost iz hrvatskog zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike. [4]

U Republici Hrvatskoj u porastu je trend kružnih putovanja tako je od ukupnog broja putnika u morskim lukama 6,7% ili 299 tisuća iskrcano upravo s brodova za kružna putovanja, a između ostalog posjetili su luke Dubrovnik, Split, Zadar i Korčulu. U odnosu na isto razdoblje 2018. tih putnika bilo je više za 22.6 %.

U razdoblju od siječnja do prosinca 2019. u morske luke Hrvatske prispjelo je 1,6% više brodova nego u istom razdoblju 2018. Gotovo 36 milijuna putnika ukrcano je i iskrcano u hrvatskim morskim lukama u 2019., što je više za 4,7% u usporedbi s 2018. Ukupan promet robe u morskim lukama od siječnja do prosinca 2019. pao je za 4,6% u odnosu na isto razdoblje 2018. te je iznosio 21,0 milijun tona. [7]

	Promet putnika ukupno	Unutarnji promet putnika	Međunarodni promet putnika
Ukupno	4 444 775	4 132 584	312 191
Od toga: Split	733 749	648 742	85 007
Zadar	409 802	374 670	35 132
Dubrovnik	406 623	233 717	172 906
Preko	334 289	334 289	-
Supetar	305 465	305 465	-
Korčula	294 202	290 052	4 150
Cres	220 458	220 458	-
Krk	177 046	177 046	-
Jablanac	156 290	156 290	-
Biograd	132 938	132 938	-
Pula	122 952	122 670	282
Rab	118 661	118 661	-
Šibenik	115 482	113 412	2 070
Stari Grad	113 320	113 024	296
Rogač	67 743	67 743	-
Hvar	64 666	64 743	199
Novalja	58 983	58 983	-
Makarska	53 501	53 501	-
Rabac	49 080	49 080	-
Ploče	45 032	44 561	471
Trpanj	44 561	44 561	-
Vis	41 994	41 994	-
Vela Luka	39 675	39 675	-
Sućuraj	39 355	39 355	-
Trogir	33 010	33 010	-
Božava	26 442	26 442	-
Sobra	25 399	25 399	-
Poreč	11 201	8 362	2 839
Rovinj	7 165	5 723	1 442

Tablica 3. Promet putnika u izabranim morskim lukama u četvrtom tromjesečju 2019. godine

Izvor: <https://www.dzs.hr/> (pristupljeno 27.05.2020.)

U tablici 3. prikazan je promet putnika u odabranim lukama za četvrto tromjesečje za 2019. godinu. Broj putnika na trajektima i putničkim brodovima u prikazanom periodu

iznosio je 4,1 milijun putnika, što je porast broja putnika za 3,1% više nego u istom razdoblju 2018. Broj putnika porastao je u lukama sa znatnim prometom putnika, kao što su Split, Dubrovnik, Supetar, Korčula, Cres i Krk. Na brodove se ukrcalo i iskrcalo 7,1% više osobnih vozila, dok je autobusa bilo 0,3% manje u usporedbi s istim tromjesečjem 2018. [7]

Nakon što se Hrvatska osamostalila, lučki promet znatno je opao što zbog ratnih događanja što zbog smanjenja ukupne ekonomske aktivnosti. U 2000. godini iznosio je oko 50% prometa iz 1990. godine, a ekstremno je smanjen uvoz i izvoz. Tijekom ratnih zbivanja riječka luka preuzima veći dio prometa ostalih hrvatskih luka koje gotovo da i nisu obavljale promet. Što se tiče tadašnjeg većinskog prometa, on se seli u luke Kopar i Trst. Samim raspadom Jugoslavije sužava se tržište lučkih usluga dok su promjene u državama poput Mađarske, Češke i Slovačke utjecale na smanjenje međunarodne razmjene i tranzita u riječkoj luci. Prema podacima iz 2019. godine u hrvatskim morskim lukama u četvrtom tromjesečju ukrcano je i iskrcano više od 4 milijuna putnika, što je najviše u tom razdoblju u posljednjih pet godina. [7] Kada usporedimo te brojke sa prethodnom odnosno 2018. godinom dobivamo porast od 4.3%. Hrvatske luke umrežene su u europske prometne koridore, što može poslužiti kao razvojni potencijal za uključivanje u trgovinske rute kako na europskom tako i na globalnom tržištu. Osim trgovinskih ruta utječu i na transformaciju lučko-terminalnih sustava u moderne logističke i distribucijske gospodarske centre.

4.2 PUTNIČKA LUKA GAŽENICA

Grad Zadar jedno je od najsnažnijih prometnih čvorišta na Jadranu ne samo za pomorski već i za kopneni te zračni promet. Putničko-trajektna luka Zadar-Grad smještena je u samoj jezgri grada na prostoru dužine od cca. 900m obale. Na tom prostoru odvijao se promet putnika od cca. 2,7 milijuna putnika i oko 350 tisuća vozila sa porastom istog prometa od 8% godišnje. Prilikom razvijanja strategije za promet RH za putničko-trajektnu luku Zadar utvrđeno je da nedostatak prostora u samoj luci uvjetuje premještanje trajektnog prometa u novu putničku luku Gaženica. Izgradnja istoimenog trajektnog terminala bila je prioritetno ulaganje za već preopterećenu luku u Zadru. Razvoj i premještanje terminala u na novoodređenu poziciju gradu Zadru dati će još veće značenje zbog proširenja ne samo morskog nego i kopnenog kapaciteta prometa.

Godina	01.09.2016.	01.09.2017.	01.09.2018.	01.09.2019.
Putnici	102 078	112 874	139 475	145 384

Tablica 4. Promet kruzera za prvih devet mjeseci u razdoblju od 2016. do 2019 godine.

Izvor: <http://www.port-authority-zadar.hr> (pristupljeno 27.05.2020.)

Od osobitog značaja je mogućnost otvaranje luke u matičnu luku velikih kruzera (*home-port*). Tako u tablici br.4 možemo vidjeti promet kruzera od 2016. do 2019. godine. Kruzerski promet za 2019. godinu porastao je za 4,22% u odnosu na razdoblje od siječnja do rujna prethodne godine. Realizirana su 102 ticanja. Prosječna dužina kruzera koji su pristali iznosi 204 metra, a prosječna masa gotovo 50.000 tona. Kao posebnu zanimljivost možemo navesti sljedeću činjenicu: kada bi sve ove kruzere poredali jedan iza drugog, činili bi neprekidnu kolonu dužu od 21 kilometra. [5] Značajne prednosti ovog terminala su dobra poveznica sa aerodromom te veza s mrežom autocesta. Putnički terminal Zadar karakteriziraju razni prometni zahtjevi od otočkog do putničkog prometa mega cruiserima te za sve to potrebna nadogradnja i infrastruktura. Novoizgrađeni putnički terminal u Gaženici pokazao se kao višestruko koristan, ne samo za pomorski promet grada Zadra već za cjelokupnu prometnu mrežu Zadra i okolice (povezanost terminala sa autocestom, željeznicom i zračnom lukom). Terminal Gaženica nudi priliku da se stara gradska luka reorganizira za brzobrodске linije, luksuzne jahte, ribarice, manje brodove na kružnim

putovanjima, ribaricama te drugo. Vrlo važna činjenica je da projekt luke Gaženica znatno rasterećuje staru jezgru zadarskog poluotoka od štetnih utjecaja masovnog prometa te omogućava razvoj dodatnih sadržaja za putnike.

4.2.1 IZGRADNJA I RAZVOJ PUTNIČKE LUKE GAŽENICA

Nova putnička luka u Gaženici daje novi impuls razvoju turizma i prometa te cjelokupnog gospodarstva regije. Na slici broj 5. može se vidjeti interaktivna karta luke Gaženica. Izgradnjom nove putničke luke Gaženica sa svim internim prometnicama, terminalskim zgradama i čekalištima za automobile stekli su se uvjeti za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i to:

- 7 trajekata na lokalnim linijama dužine od 50-150 metara;
- 2 broda u međunarodnoj plovidbi dužine od 150-200 metara;
- 3 broda na kružnim putovanjima dužine od 200-350 metara kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima. [5]



Slika 5. Interaktivna karta luke Gaženica

Izvor : <http://www.port-authority-zadar.hr/>

Novi putničko - trajektni terminal u Gaženici po svim prethodno obavljenim studijama i ispitivanjima ocijenjen je višestruko korisnim. U prvom redu, donosi neograničenu mogućnost razvoja Zadra i šireg zadarskog područja u smislu povećanja prometa i otvaranja novih radnih mjesta te izvrsnu povezanost terminala s autocestom, željeznicom i zračnom lukom.

Izgradnja luke odvijala se kroz tri faze radova i to:

1. LOT I Pomorski radovi: Zemljani radovi i sekundarni lukobran - završetak radova svibanj 2011.
2. LOT II/III a Pomorski radovi, prilazne ceste i osnovna infrastruktura područja terminala - završetak radova svibanj 2014.
3. LOT III b Zgrada terminala i uređenje okoliša - završetak radova svibanj 2018.

Ukupno to je 250.000 m² s ukupno 3.000 m operativne obale i dubinom od 13-15 m što omogućuje prihvat i najvećih plovila. Završetak izgradnje kompletne luke završava kompletiranjem treće faze što je uključivalo izgradnju zgrade terminala do svibnja 2018. godine što se na kraju odgodilo za 2019. godinu s time da su obale otočkog i međunarodnog terminala završene u ljeto 2014. godine dok je luka puštena u promet u travnju 2015. Do ljeta 2015. godine preseljen je cjelokupni lokalni i međunarodni trajektni promet kao i većina cruising prometa na novu lokaciju u Gaženici dok su vezovi u staroj gradskoj luci ustupili mjesto turističkim brodovima, jahtama te manjim cruiserima. Brzobrodske lokalne linije i dalje prometuju iz stare gradske luke. Prilikom izgradnje putničke luke u svrhu tehnologije građenja korišteno je i područje teretne luke, pa je tako nastao nasip površine oko 5 ha, i na tom području (uključujući i dodatno nasipavanje) je planirana izgradnja kontejnerskog terminala sa dvije obale: glavna obala dužine 357 m i bočna obala dužine 250 m. Početak glavne obale u dužini od 117 m izgrađen je u vrijeme izgradnje putničke luke. Ostatak nasipa ostao je nezaštićen. [5]



Slika 6. Obalni zidovi i zaštita nasipa Lot III C

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/>

Nastavno, krenulo se u izgradnju obalnih zidova, te se nova faza radova naziva LOT IIIc Obalni zidovi i zaštita nasipa, a koji su započeli u rujnu 2018. godine. [5]
Na slici broj 6. nalazi se dio izvršenih radova do kraja rujna 2019. godine



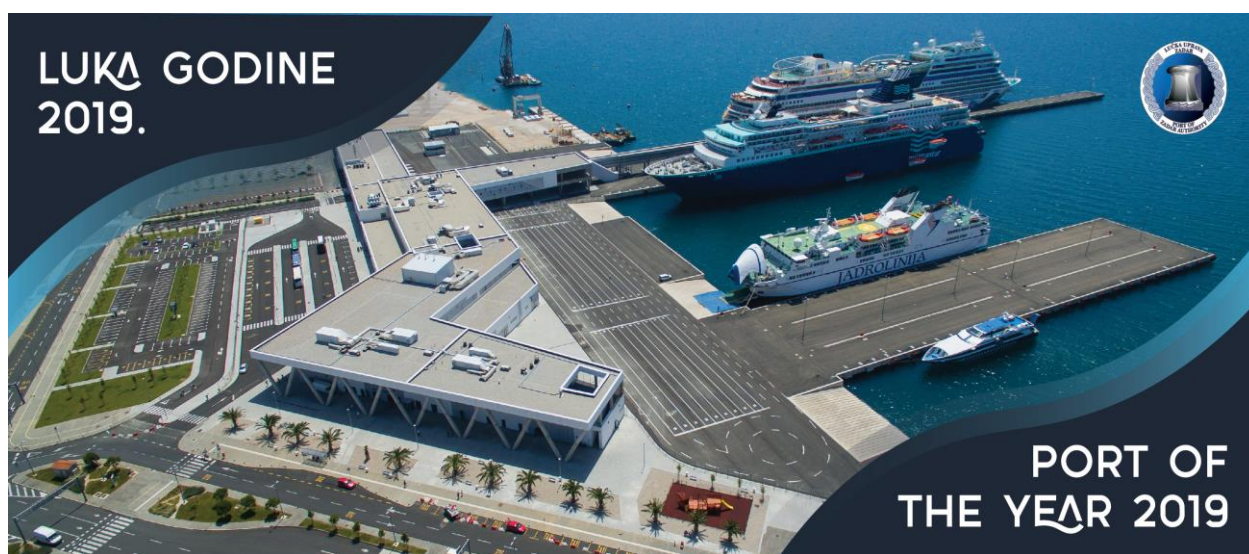
Slika 7. Pokazatelj ukupnog broja putnika za luku Gaženicu u razdoblju 2018. - 2019.

Izvor:<https://www.port-authority-zadar.hr>

U prvih devet mjeseci 2019. godine zabilježeni promet putnika pod upravljanjem Lučke uprave Zadar iznosio 2 165 888 putnika, što predstavlja rast od 1,7% u odnosu na isto razdoblje 2018. godine, kada je prevezeno ukupno 2 129 735 putnika. Na lokalnim linijama prevezeno je 1 982 169 putnika, na međunarodnim linijama 38 335 putnika (Ancona i Pesaro), dok je na kruzerima prevezeno 145 384 putnika. Putnički promet na lokalnim linijama, koji sa svojim brojkama ima najznačajniju ulogu, i dalje nastavlja rasti pa je tako u prvih devet mjeseci 2019. godine zabilježeno ukupno 1 982 169 putnika, što u usporedbi s 1 951 628 putnika u 2018. godini predstavlja rast od 1,56%. Zabilježen je i ukupan promet vozila u iznosu od 412 390 vozila, a u usporedbi s 2018. godinom i tadašnjih 391 304 prevezenih vozila to je rast od 5,39%. Ovdje posebno treba istaknuti brojku prevezenih vozila u razdoblju od siječnja do rujna 2014. godine, godine prije preseljenja trajektnog prometa iz stare gradske jezgre u novu luku Gaženica. Tada je prevezeno 290 833 vozila odnosno skoro 122 000 vozila manje nego ove godine. Teško je zamisliti kakve bi prometne gužve današnji broj vozila prouzročio u središtu Zadra, a da se ne govori o sigurnosnim opasnostima za sve sudionike u prometu. [5]

4.2.2 ZADARSKA PUTNIČKA LUKA GAŽENICA - LUKA GODINE 2019.

Zadarska Putnička luka Gaženica (Zadar Cruise Port) proglašena je Lukom godine 2019. godine kao što se može vidjeti na slici broj 6. na najprestižnijoj dodjeli nagrada lukama za kružna putovanja Seatrade Cruise Awards, održanoj u Hamburgu. Priznanje je to struke koja je ocijenila u kategoriji Luka godine između Zadar Cruise Porta, norveškog OldenLeona te japanske Yokohame da je putnička luka u Gaženici u posljednjih godinu dana postigla najveći napredak u upravljanju lukom za kružna putovanja.



Slika 8. Putnički terminal luke Gaženica

Izvor : <http://www.port-authority-zadar.hr/>

Nagrada Seatrade Cruise Awards dodjeljuje se više od 10 godina najboljima u industriji kružnih putovanja. Svake godine za titulu najbolje svjetske luke konkurira nekoliko stotina luka što pobjedu Zadar Cruise Porta čini izrazito značajnom za zadarski turizam i gospodarstvo, ali i razvitak turizma cijele Hrvatske. Nagrade su dodijeljene u sklopu najvećeg sajma kružnih putovanja Seatrade Europe 2019, a Zadar i Zadarsku županiju predstavljali su Lučka uprava Zadar, Turistička zajednica grada Zadra i Zadarske županije te Zračna luka Zadar. Ta suradnja dovela je zadarsku luku do titule Luke godine, a cilj je uz daljnju suradnju u Zadar i Zadarsku županiju privući još veći broj posjetitelja. [5]

5. ZAKLJUČAK :

U ovome završnom radu obrađene su teme luka i terminala za prihvat putnika odnosno njihova osnovna obilježja. U samim počecima pomorskog prometa teret i putnici prevozili su se zajedno no pojavom posebnih putničkih brodova (trajekti, kruzeri itd.) dolazi do separacije putnika i tereta. Najveći porast pomorskog putničkog prometa dogodio se krajem 90-ih godina 20.stoljeća pojavom kruzera. Samim razdvajanjem prijevoza putnika i tereta javlja se potreba za lukama i terminalima osposobljenima i opremljenima za prihvat putnika. Putnička luka jedna je od glavnih karika u lancu pomorsko-putničkog prometa. U Hrvatskoj najveća putnička luka nalazi se u gradu Splitu. Splitska gradska luka bilježi stalan rast broja putnika tako danas broji oko 5 milijuna prevezenih putnika godišnje. Hrvatske luke doživjele su najveći porast broja putnika u 2019. godini u odnosu na nekoliko prethodnih godina.

Pomorsko-putnički terminali i luke od velike su važnosti za zemlju sa izlazom na more a, u tu skupinu spada i Republika Hrvatska. Osim što pridonose boljitku pomorskog prometa luke za prihvat putnika utječu i na razvoj kopnenog prometa odnosno gdje postoji suvremen i moderno opremljen terminal za putnike postoji i dobra umreženost morske, kopnene pa čak i zračne prometne infrastrukture (primjer luke Zadar). Morske luke i lučki sustavi jedan su od temelja razvoja pomorskog gospodarstva uz brodogradnju i brodarstvo.

S pojavom kružnih putovanja analogno tome pojavljuju se terminali organizirani za kružna putovanja odnosno prihvat kruzera. U svijetu kružnih putovanja Hrvatska je djelomično zanemarena ali pritom bilježi stalni porast iz godine u godinu. Dokaz tome je i novoizgrađena luka Gaženica koja je rasteretila gradsku luku Zadar koja se nalazi u staroj jezgri grada. Ne zaboravimo da dolaskom kruzera dolazi i masovni otpad što ga odlažu putnici i posada kruzera što dodatno opterećuje stari dio grada Zadra a, time i samu luku. Luka Gaženica proglašena je lukom 2019. godine od strane najvećeg sajma kružnih putovanja Seatrade Europe 2019. Među natjecateljima za nagradu nalaze se nekoliko stotina luka što pobjedu Zadar Cruise Porta čini još većom. Luka Gaženica očekuje konstanti prirast broja putnika u svoju luku te daljnji razvoj terminala u smislu kružnih putovanja. Dakle luke i terminali za prihvat putnika usko su vezane za jednu od najjačih grana gospodarstva u RH a, to je turizam uz to bilježe stalan rast broja putnika i sadrže potencijal daljnjeg razvoja.

LITERATURA

- [1] Šarić M.: *Metodologija planiranja razvoja luka i terminala*; Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2015.
- [2] *Tehnologija luka i terminala*, Skripte, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
- [3] Jugović A., Kesić B., Jakomin I.: *Organizacija I razvoj pomorsko-putničkih luka*, Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za pomorstvo i promet, Sveučilište u Ljubljani
- [4] Ačkar I., *Potencijali linijskog pomorskog putničkog prometa u republici Hrvatskoj*.Ekonomski fakultet, Zagreb, 2017.
- [5] <http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php> (pristupljeno 20.01.2020.)
- [6] https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Pomorsko_dobro.pdf (pristupljeno 27.02.2020.)
- [7] https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-02_02_2019.htm (pristupljeno 20.05.2020.)

POPIS SLIKA

Slika 1. https://www.ppa.hr/hr/terminali/	2
Slika 2. https://portsplit.hr/bazen-gradska-luka/	3
Slika 3. https://www.cruisesouthampton.com/places/qeii-cruise terminal	11
Slika 4. http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=14&lan=hr	13
Slika 5. http://www.port-authority-zadar.hr/gazenica/index.html	18
Slika 6. https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-gazenica	20
Slika 7. https://www.port-authority-zadar.hr/statisticki-pokazatelji-putnickog-i-teretnog-prometa-za-period-sijecanj-rujan-2019/	21
Slika 8. http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php	22

POPIS TABLICA

Tablica 1.: Promet putnika u morskim lukama u RH.....	9
Tablica 2.: Top 20 europskih pomorskih putničkih luka u 2015. godini.....	10
Tablica 3.: Promet prispjelih brodova u morskim lukama u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2010. do 2018. godini.....	15
Tablica 4.: Promet kruzera u razbolju prvih devet mjeseci od 2016. do 2019. godine.....	17