Postojeće stanje hrvatskih putničkih luka

Dotur, Klara

Undergraduate thesis / Završni 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:164:895748

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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

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 U SPLITU

KLARA DOTUR

POSTOJEĆE STANJE HRVATSKIH PUTNIČKIH LUKA

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2017.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET U SPLITU

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

POSTOJEĆE STANJE HRVATSKIH PUTNIČKIH LUKA

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Dr.sc. Vinko Vidučić

STUDENT:

Klara Dotur

(MB:0171266878)

SAŽETAK

Pomorski promet je najvažnija pomorska djelatnost koja omogućuje globalno gospodarsko povezivanje. Ono označava prijevoz putnika, njihove prtljage i vozila od luke ukrcaja do luke iskrcaja. Pomorski promet obuhvaća specijalizirani prijevoz putnika morem koristeći se posebnim brodovima. Jedan od najbitnijih elemenata putničkog prometa je udobnost i sigurnost putnika. Kružna putovanja od velikog su značaja za Hrvatsku zato što povezuju otoke te tako omogućuju bolji život ljudi na otocima. Kako bi putnički promet u Hrvatskoj bio od značaja potrebno je poboljšati infrastrukturu zaostalih luka te omogućiti bolju povezanost luke sa ostalim prometnim granama.

Ključne riječi: *pomorski promet, prijevoz putnika, kružna putovanja*

ABSTRACT

Maritime transport is the most important maritime activity that enables global economic interconnection. It means the carriage of passengers, their luggage and vehicles from the port of embarkation to the port of disembarkation. Maritime traffic includes specialized passenger transport by sea using special ships. One of the most important elements of passenger traffic is comfort and safety. Cruise is of great importance to Croatia because it connects the islands and thus enables a better life for people on the islands. In order to make travel in Croatia important, it is necessary to improve the infrastructure of the remaining ports and to facilitate the connection of ports with other transport branches.

Keywords: *maritime transport, passenger transport, cruise*

SADRŽAJ

1. UVOD……...1

2.OSNOVNE ZNAČAJKE POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA……...2

2.1 RAZVOJ POMORSKOG-PUTNIČKOG BRODARSTVA KROZ POVIJEST……2

2.2 PODJELA POMORSKOG-PUTNIČKOG BRODARSTVA……...3

2.1.1 Linijsko putničko brodarstvo……3

2.1.2 Kružna putovanja……..4

3. POMORSKE-PUTNIČKE LUKE I POMORSKO-PUTNIČKO BRODARSTVO……...6

3.1 POJAM I OBILJEŽJE POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA……..6

3.2 RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA……...8

3.2.1 Putnički brodovi……..9

3.2.2 Brodovi za kružna putovanja……9

3.2.3 Ro/Ro putnički brodovi……10

3.2.4 Putnički brodovi velikih brzina……11

4. HRVATSKE PUTNIČKE LUKE……11

4.1 LUKA RIJEKA……13

4.2 LUKA ŠIBENIK……...15

4.3 LUKA ZADAR……..17

4.4 LUKA SPLIT……19

4.5 LUKA DUBROVNIK……...21

5. ANALIZA I SMJERNICE ZA RAZVOJ PUTNIČKOG BRODARSTVA……24

5.1 ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA MORSKIH LUKA……24

5.2 ANALIZA PROMETA GLAVNIH MORSKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE……25

5.3 TENDENCIJE ZA RAZVOJ HRVATSKIH MORSKIH LUKA……26

6. ZAKLJUČAK……29

LITERATURA……..30

POPIS SLIKA…….....32

POPIS TABLICA……..33
POPIS GRAFOVA……34

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj. Putnički prijevoz se odnosi na ukrcaj putnika i vozila te njihov iskrcaj u luci iskrcaja. Putnički promet u svijetu je u značajnom razvoju, a tek u novije vrijeme pojavljuju se krstarenja pomoću kojih putnici obilaze poželjne destinacije u svrhu zabave i ugode. Republika Hrvatska zbog svoje razvedene obale privlači veliki broj kruzera te tako pomaže gospodarskom razvitku države. Kako bi taj doprinos bio od većeg značaja potrebno je modernizirati većinu hrvatskih luka te omogućiti veći broj vezova za kruzere. U traženju najboljih rješenja za izlazak iz krize izrada koncepcije i strategije dugoročnog razvoja Hrvatske prava je prilika da se uoče i pronađu racionalni i efikasni pravci i metode razvoja koji će povući čitavo hrvatsko gospodarstvo da krene uzlaznom linijom izgradnje novih proizvodnih i prometnih objekata koji će modernizirati postojeće kapacitete i primijeniti moderne tehnologije, više valorizirati neiskorištene prirodne resurse i ljudske potencijale te pridonijeti skokovitom porastu bruto domaćeg proizvoda, zaposlenosti i izvoza. Jedna od bitnih stavki koje određuju kružna putovanja je i pružanje dobrih ponuda te ljubaznost i gostoljubivost osoblja. Najvažnije stvari koje će privući i zadržati putnika jesu sigurnost i udobnost. Bitno je da putničke luke budu povezane s ostalim prometnim granama kako bi odlazak i dolazak putnika bio što više olakšan. U Hrvatskoj postoji pet velikih putničkih luka, a to su Rijeka, Šibenik, Zadar, Split i Dubrovnik. Jadrolinija je najveća hrvatska brodarska tvrtka koja posjeduje oko 90% prijevoza putnika morem. Nakon Jadrolinije slijedi Rapska plovidba i Mediteranska plovidba te manje brodarske tvrtke. Kako bi Hrvatska bila u rangu Europe i svijeta potrebno je obratiti pozornost na smjernice strategije održivog razvoja pomorskog prometa. U ovom završnom radu obradit će se teme koje se odnose općenito na pojam putničkog brodarstva. Također u radu su detaljno prikazane putničke luke Hrvatske kao i njihova obilježja te statistički podaci kroz godine. Prikazani su planovi za budućnost koji će doprinijeti gospodarskom razvoj države tako što će se više ulagati u samu infrastrukturu putničkih luka te tako bolje povezati Hrvatsku s Mediteranskim zemljama. Cilj je iskoristiti potencijal koji pruža Hrvatska svojom razvedenom obalom koja privlači mnoge turiste u nadi pozitivnog učinka na gospodarstvo Hrvatske.

2. OSNOVNE ZNČAJKE POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA

Morsko je brodarstvo gospodarstvena djelatnost kojoj je svrha organizirani prijevoz putnika i robe morem. Može se promatrati kao cjelovita djelatnost ili kao pojedine podvrste te djelatnosti (teretno, putničko, linijsko, slobodno, tankersko i dr.). Nositelj djelatnosti morskog brodarstva je brodar. Linijski brodari koji pružaju globalne linijske servise imaju iznimno važnu ulogu u privlačenju tereta i razvitku morskih luka. Sustavnim poticajnim i organizacijskim mjerama pomorska država može utjecati na brojne druge prometne i gospodarske djelatnosti. Takvim poticajnim pristupom, kroz povećanje prometa, drugi prometni subjekti (željeznica, lučke uprave, lučka trgovačka društva, brodogradilišta, agenti, špediteri, cestovni prijevoznici i dr.) mogu ostvariti dodatne godišnje prihode koji premašuju iznose potrebnog subvencioniranja linijskog brodara.

Putničko brodarstvo može se definirati kao posebna vrsta morskog brodarstva koja kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika. Putničko brodarstvo se dalje prema organizacijskim i ekonomskim kriterijima može podijeliti na linijsko i turističko (kružna putovanja).[1]

2.1 RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA KROZ POVIJEST

Povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka ujedno je i povijest razvoja pomorskog prometa. Povijest luka je usko povezana s povijesti civilizacija. Na prve podatke o lukama nailazi se 3500. g. prije nove ere. Brzim razvojem pomorskog prometa i trgovine, brodovi su postali veći, zbog čega je bilo potrebno proširivati i produbljivati luke. Tada se po prvi puta počinju graditi umjetno zaštićene, kamene luke; u to vrijeme najčešće u blizini grada, s kojim su se razvijale i postale centri trgovine i jaka gospodarska središta.

Ponovni razvoj pomorske trgovine počinje tek u 12. st., kada je započela izgradnja većih i jačih brodova, te se razvijaju nova središta pomorske trgovine. U 15. stoljeću promet postaje samostalno gospodarstvo. Tada se javljaju brodovlasnici čija je glavna djelatnost prijevoz, iznajmljivanje brodskog prostora te pružanje prijevoznih usluga.

Na razvoj pomorske trgovine i plovidbe utjecalo je otkriće Amerike i put oko Afrike. Sve veća potreba za pomorskim prijevozom putnika, koja raste do sredine 20. stoljeća,

[1] Dundović, Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003., str. 23.

dovodi do razvoja posebnih putničkih brodara i posebnih linijskih putničkih brodova. Razvijaju se i specijalizirani terminali za pomorsko-putnički promet, čija je funkcija kvalitetan prihvat putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu i efikasan prihvat sredstava drugih prometnih grana. Nakon Drugog svjetskog rata mijenja se trend razvoja putničkog brodarstva.[2]

2.2 PODJELA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA

Prema načinu formiranja vozarina te prema organizaciji poslovanja potrebno je razlikovati linijsko putničko brodarstvo i kružna putovanja. Predmet prijevoza u putničkom brodarstvu su putnici te osobni automobili. Linijski putnički brodovi su nastali zbog potrebe za prijevozom ljudi i vozila. U zadnjih nekoliko desetljeća promet u linijskom brodarstvu znatno je porastao. Kod kružnih putovanja podrazumijeva se prijevoz ljudi prema određenom redu plovidbe.[3]

2.2.1 Linijsko putničko brodarstvo

Glavna karakteristika linijskog brodarstva je prevoženje predmeta prometovanja između dvije pomorske luke prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Predmet prometovanja mogu biti prtljaga, putnici, žive životinje, automobili ili kamioni, po čemu se razlikuje od turističkog prijevoza, gdje su predmet prijevoza putnici, odnosno turisti. Kod linijskog putničkog brodarstva bitnu stavku čini plovidbeni red. On mora redom sadržavati: liniju, tj. rutu, put po kojem brod plovi, vrstu linije, početno i završno mjesto (luka, pristanište i terminal), te usputna stajališta, vrijeme polaska i dolaska, udaljenost između određenih mjesta, razdoblje za koje se odnosi vozni red i njegov rok, i sl. Linijski pomorsko-putnički promet može se podijeliti na javni, nacionalni i međunarodni, te se obavlja prema važećim međunarodnim i nacionalnim pravnim propisima i aktima. Najvažnija karakteristika ovog oblika prijevoza jest da se prevoženje, prenošenje i prometovanje prtljage, automobila i putnika obavlja između početne i završne luke točno

[2] Dundović, Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003., str. 67.
[3] Kesić B., Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 2003., str. 198.

prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport može biti direktni i sa zaustavljanjem na usputnim stanicama.[4]

Slika 1.: Trajektne linije u Dalmaciji [5]



Izvor: www.hvarinfo.com, 7.8.2017

2.2.2 Kružna putovanja

Jedan od oblika pomorskog prijevoza su i kružna putovanja. Riječ je o putovanjima luksuzno opremljenim brodovima čiji putnici koriste usluge prijevoza radi odmora i zabave. Ponudu usluge čini smještaj na brodu, rekreacija, usputna razgledanja, posjeti kulturnim, graditeljskim i drugim znamenitostima, ugostiteljska usluga, itd. Kružna putovanja mogu imati međunarodni karakter ili se mogu odvijati unutar teritorijalnih voda neke države. Realiziraju se na temelju ugovora između brodarskih poduzeća i turističke agencije. Brodarsko poduzeće organizira prijevoznu, a turističke agencije komercijalnu funkciju.
Područja s izrazito razvijenim trajektnim poslovanjem su skandinavske zemlje, Engleska, Italija, Francuska i Grčka. Trajektni promet je razvijen i uz hrvatsku obalu Jadrana kao

[4] Zelenika R., Prometni sustavi: Tehnologija-Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, O linijskom prometu, 2001., str. 263.
[5] www.hvarinfo.com, 7.8.2017

rezultat dugačke i razvedene obale, ali s obzirom na aktualnu organizaciju pomorsko-putničkog prometa i zastarjelost flote, taj oblik prometa zahtjeva poboljšanja.[6]

Kružna putovanja u Hrvatskoj razvijena su s manjim turističkim brodovima koji plove duž Jadranske obale. Brod za krstarenje je brod koji je namijenjen uživanju u putovanju. Brodovi za krstarenje mogu se razvrstati na temelju njihove namjene na morska i riječna plovila. Dijele se prema modelu, veličini i načinu života gostiju.[7]

Prednosti kružnih putovanja su:[8]

- brz i nesmetan pristup do traženih odredišta,
- sigurnost putnika i socijalni moment koji se pruža na brodu,
- visoka razina usluge,
- mobilnost putnika,
- navikavanje putnika na brodski život i
- bijeg od svakodnevnog života i stresa.

Tablica 1.: Promet putnika u morskim lukama [9]

	Ukupan promet	Unutarnji promet			Međunarodni promet		
		ukupno	otputovali	doputovali	ukupno	otputovali	doputovali
2006.	24.535	22.462	11.248	11.214	2.073	1.037	1.036
2007.	26.296	23.913	11.943	11.970	2.383	1.183	1.200
2008.	28.282	25.541	12.793	12.748	2.741	1.373	1.368
2009.	28.257	25.509	12.746	12.763	2.748	1.343	1.405
2010.	27.565	24.495	12.244	12.251	3.071	1.529	1.542
2011.	28.292	26.283	13.175	13.108	2.009	371	1.638
2012.	28.095	26.157	13.022	13.135	1.938	319	1.619
2013.	28.791	26.939	13.439	13.500	1.852	250	1.602
2014.	24.791	22.981	11.337	11.644	1.730	279	1.451
2015.	28.513	26.838	13.060	13.778	1.675	237	1.439

Izvor: www.dzs.hr, 8.8.2017

[6] Mrnjavac E., Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str.116.
[7] Wikipedija, 7.8.20017
[8] Vidučić V., Pomorski turizam, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007., str 102.
[9] www.dzs.hr, 8.8.2017

3. POMORSKO-PUTNIČKE LUKE I POMORSKO-PUTNIČKO BRODARSTVO

U pomorsko-putničkim lukama pruža se usluga brodovima, putnicima i vozilima koji se njima prevoze. Usluga je po svojoj prirodi nematerijalna, proizvodi se na skupim nekretninama lučke podgradnje i nadgradnje koje se trebaju efikasno koristiti kako bi bile gospodarski efikasne.[10] Putničko brodarstvo obavlja otočni i obalni prijevoz putnika i turista i sastoji se od tri društva (Jadrolinija Rijeka, Rapska plovidba Rab i Atlas Dubrovnik) te većeg broja privatnih vlasnika manjih brodova.[11]

3.1 POJAM I OBILJEŽJA POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA

Pomorsko-putnički terminal u funkciji suvremene turističke potražnje, uz zadovoljavajuća tehničko-tehnološka obilježja i potrebnu infrastrukturu za prihvat i otpremu brodova, kopnenih vozila i putnika, mora biti osposobljen i za ponudu svih usluga korisnicima terminala, brodarima s jedne strane i putnicima s druge. Za zadovoljavanje njihovih zahtjeva, kvalitetna lučka usluga zahtjeva i razvijanje mnogobrojnih djelatnosti na samom terminalu, kao što je brz i siguran prihvat i otprema broda, mogućnost opskrbe broda gorivom, hranom, vodom i pićem, mogućnost manjih popravaka broda i brodske opreme i mogućnost obavljanja špedicijskih, agencijskih i carinskih poslova u sklopu terminala.

Kako bi se pružila i puna usluga putnicima na terminalu bi trebali postojati sljedeći objekti:[12]

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

[10] Asić A.: *Analiza efikasnosti putničkih luka u Republici Hrvatskoj*, Scientific Journal of Maritime Research, 25/1, 2011., str. 71-86
[11] Žuvela I.: *Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske,* Pomorski zbornik 38, 2000., str. 11-59.
[12] Ibidem, 8.8.2017

- hoteli za smještaj putnika.

Terminal mora biti dobro povezan s cestovnim i željezničkim prometnicama, također je poželjno da je u blizini cestovni i željeznički putnički terminal, te zračna luka.

Slika 2: Terminal luke Zadar [13]



Izvor: zadarski.slobodnadalmacija.hr, 8.8.2017

Pomorsko-putničke luke jedan su od bitnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba putnika za transportom. Optimalan razvitak putničkoga lučkog sustava moguće je ostvariti jedino pravilno vođenom lučkom politikom usklađenom s ciljevima i mjerama ukupne gospodarske politike. Posebnost je luka u tome da nisu same sebi svrha, već su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju koristi. Porast prosječne veličine putničkog broda i ukupne veličine putničke mornarice odrazio se i na pomorsko-putničke luke. Takav kvalitativan i kvantitativan zamah postavio je pred luke koje su u funkciji putničkog prometa zahtjev za izmjenom fizionomije i načina ponašanja.

[13] zadarski.slobodnadalmacija.hr, 8.8.2017

Od klasičnih putničkih luka nastali su suvremeni putnički terminali koji moraju zadovoljiti potrebe i brodara i putnika. To su terminali čija se funkcija ne iscrpljuje u prihvatu broda, već se proširuje na kvalitetan prihvat putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu te efikasan prihvat sredstava drugih prometnih grana.
Razvoj prometno putničkih luka traje i danas, kako u svijetu, tako i u Republici Hrvatskoj. Postoje razni projekti za nadogradnju, unapređenje i izgradnju sasvim novih putničkih luka i terminala.

Osnovni uvjeti:[14]

- dobra prometna povezanost,
- dobra povezanost s mjestima i njihova ekonomičnost,
- prometna mreža,
- razgranata mreža prometnica/brodskih linija,
- povezanost i integriranost različitih vrsta i grana prometa,
- brzina odvijanja prometa,
- učestalost veza i
- prohodnost, protočnost, nesmetano odvijanje te normalni tijek prometa.

3.2 RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA

Sve do sredine 20. stoljeća dolazi do povećanja prijevoza putnika pomorskim putem. Razvoj putničkog brodarstva temelji se na gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, pa se u prekooceanskom putničkom prometu sve više pojavljuju putnički brodovi za kružna putovanja.

Tablica 2: Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu [15]

	Putnički brodovi[1)] *Passenger ships[1)]*		
	broj *Number*	putnička mjesta *Passenger seats*	kW
2006.	86	31 116	208 299
2007.	91	34 730	223 878
2008.	88	34 025	225 324
2009.	88	34 261	218 437
2010.	85	33 568	211 065
2011.	80	32 498	201 297
2012.	91	32 685	200 539
2013.	85	32 416	198 477
2014.	84	33 830	198 076
2015.	84	33 303	195 994

Izvor: www.dzs.hr, 8.8.2017

[14] Kesić, B.: Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 83.
[15] www.dzs.hr, 8.8.2017

3.2.1 Putnički brodovi

Putnički brod je vrsta trgovačkog broda kojemu je osnovna namjena prijevoz putnika. Ova kategorija ne uključuje teretne brodove koji raspolažu s ograničenim kapacitetom ukrcaja putnika, kao teretnjake sa smještajem za dvanaest putnika, nekada opće prisutne na morima, gdje je prijevoz putnika bio sporedan u odnosu na prijevoz tereta. Do nedavno, svi prekooceanski brodovi osim prijevoza putnika, obavljali su i transport pošte, pakiranog tereta i drugih tovara zajedno s prtljagom putnika, te su bili opremljeni brodskim skladištima, dizalicama i samaricama, ili drugom opremom za ukrcaj-iskrcaj tereta. Tek u najnovijim prekooceanskim brodovima i doslovno u svim brodovima za krstarenje mogućnost prijevoza tereta je ukinuta. Iako su putnički brodovi dio trgovačke mornarice, često su u slučaju rata, u flotama ratnih mornarica, bili korišteni kao brodovi za trupe.[16] Važno svojstvo ovih brodova jest mogućnost ukrcaja i manjih količina tereta, a osnovna koncepcija poslovanja je kratak boravak u lukama. S obzirom na izraženu nejednoliku prometnu potražnju zimskih i ljetnih mjeseci, odnosno dvije osnovne vrste prometa, jednog koji služi mjesnom stanovništvu i onog koji služi za potrebe turizma, ovi brodovi moraju osigurati određenu elastičnost na način da omoguće štednju vožnjom manjih brzina u uvjetima malog prijevoza putnika te veću brzinu tijekom sezone kada postoji velika prometna potražnja.

3.2.2 Brodovi za kružna putovanja

Kružna putovanja podrazumijevaju putovanje kroz više turističkih destinacija koje ne razdvaja velika udaljenost. Vrijeme boravka u svakoj destinaciji je relativno kratko jer suvremeni turisti žele doživjeti što više u što kraćem vremenu. Motivaciju za posjet svakoj turističkoj destinaciji navedenoj u aranžmanu bi trebao imati svaki turisti koji se odluči za kružno putovanje. Takav pristup, od turističke agencije zahtijeva da istraži sve o turističkim destinacijama kako bi aranžman bio zanimljiv za sve tipove turista koji će se naći na tom putovanju. „Cruiseri“ su isplativiji uz što veći broj ukrcanih putnika te ih u skladu s time karakteriziraju vrlo veliko nadgrađe, ponekad pravokutnih oblika, često šire od širine broda na vodenoj liniji. Putnicima se nudi veliki izbor najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu, te unutrašnje uređenje inovativnih stilova. Nositelji su masovnog turizma, a ujedno i prijevozne usluge. Brodovi na kružnim putovanja mogu imati međunarodni karakter ili se njihova plovidba može odvijati unutar teritorijalnih voda neke države. Cilj kružnih putovanja

[16] Wikipedija, 8.8.2017

je povećanje ukupnog broja posjetitelja u svim destinacijama i zadovoljenje potrebe turista pomoću različitih aktivnosti i atrakcija u pojedinim destinacijama. Kružna putovanja mogu biti postavljena unutar jedne zemlje, između dvije zemlje ili više zemalja. Putovanja između više zemalja obično se baziraju na nekoj temi. Teme takvih kružnih putovanja mogu biti religiozne, povijesne, tradicionalne, povezane sa životinjskim svijetom i sl. Brodovi za kružna putovanja moraju biti dizajnirani tako da omoguće brzu protočnost putnika i vozila te da se u njima osigura potreban komfor za putnike.[17]

3.2.3 Ro/Ro putnički brodovi

RO/RO putnički promet obuhvaća promet brodova čije je temeljno obilježje mogućnost istovremenog prijevoza putnika i cestovnih vozila. Ova vrsta brodova se upošljava na stalnim brodskim prugama koje su po svojoj prometnoj funkciji nastavak na cestovne prometnice u pojedinoj državi ili između dviju država. Osnovni cilj ovog oblika prijevoza je povezivanje kopna i otoka do kojeg je izgradnja prikladne cestovne mreže otežana ili neprimjerena. Ova vrsta brodova koristi se za prijevoz putnika i vozila te manjih količina tereta. Postojeći ro/ro brodovi mogu se podijeliti na tri osnovne skupine, ovisno o duljini relacije koju trebaju održavati i na temelju koje se određuju njihova osnovna obilježja.

To su:[18]

- manji RO/RO brodovi koji su namijenjeni plovidbi unutar bliskih luka, između tjesnaca do najviše nekoliko nautičkih milja,
- RO/RO brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni za održavanja relacija između luka udaljenih i do 50 nautičkih milja,
- veći RO/RO putnički brodovi namijenjeni povezivanju luka na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja.

[17] Jugović A., Kesić B., Jakomin I., *Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka,* Informatologija 40, 2, 2007., str. 146-152.

[18] Zec D., *Optimalna veličina RO/RO putničkog broda u obalnoj plovidbi*, Pomorski zbornik 40, 2002., 1, str. 35-49, str.36.

3.2.4 Putnički brodovi velikih brzina

Skupinu ovih brodova karakterizira međusobno različitih tipova brodova kojima je zajednička karakteristika konstrukcija od lakih materijala, te ista vrsta pogona, a to je plinska i jet-propulzija. Namijenjeni su putovanjima kraćim od 4 sata. To su najčešće brodovi dvotrupci (katamarani). Putnički brodovi velikih brzina koji prevoze samo putnike posljednjih godina preuzimaju tržište duž obalnih i međuotočnih pruga koje su uobičajeno opsluživali klasični linijski putnički brodovi. U pravilu se koriste za povezivanje mjesta između 20 i 40 nautičkih milja. Rijetko se koriste, osim na linijama koje cijenom i popunjenošću, odnosno prometnom potražnjom mogu omogućiti ekonomski i isplativo poslovanja. U nadolazećem razdoblju može se očekivati pojava većeg broja ovakvih brodova i to u putničkom prometu. Brodovi s mogućnošću prijevoza tereta, odnosno vozila neće se pojavljivati na Jadranu zbog postojeće zadovoljavajuće mreže uobičajenih klasičnih RO/RO brodova. HSC – High Speed Craft brodovi koji mogu biti izgrađeni samo za prijevoz putnika ili i za prijevoz vozila su brodovi koji u odnosu na površinu vodene linije postižu veću brzinu u odnosu na deplasmanske i mogu biti izvedeni kao brodovi s jednim trupom ili s više trupova. Problem svih HSC brodova je da pri višim valovima gube svoju sposobnost brže vožnje, a obično se planiraju i grade za geografsko područje na kojem trebaju ploviti, uzimajući u obzir karakteristike najčešćih valova.[19]

4. HRVATSKE PUTNIČKE LUKE

Hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje temeljeno na povoljnome zemljopisnom položaju. Duga i razvedena morska obala, uz 4.058 km obale hrvatskih otoka, razlog je postojanju velikog broja luka i lučica. Glavnina teretnog prometa odnosi se na luke Rijeku i Ploče. Osnovni je problem tehnološka zastarjelost lučkih kapaciteta, s iskoristivošću na razini od 30 do 50%, što dovodi do pada prometa. Razlog je tome što su hrvatske morske luke tijekom osamdesetih godina prošloga stoljeća propustile obaviti investicijski ciklus ulaganja u suvremene kapacitete i tehnologije, što su ostvarile susjedne konkurentske luke u istom razdoblju. Također glavni negativni čimbenik bila su i

[19] www.enciklopedija.hr, 8.8.2017

ratna zbivanja na prostorima Hrvatske, čime su zadugo prometni tijekovi bili preusmjereni u druge luke.[20] Zemljopisni položaj hrvatskih morskih luka, kao bitna prostorna kategorija, upućuje na važan položaj Hrvatske na europskom prostoru zbog smještaja u srcu kopnenog dijela južne Europe, ona je važno područje tranzitnog prometa. Ukupan kapacitet hrvatskih luka iznosi 23 100 000 tona godišnje, a s kapacitetom Jadranskog naftovoda u Omišlju na otoku Krku od 20 000 000 t ukupni kapacitet glavnih luka u Hrvatskoj veći je od 43 000 000 t tereta godišnje U gravitacijsku zonu Luke Rijeka ulazi cijeli hrvatski teritorij, Mađarska, Austrija, Češka i Slovačka. Luke Zadar, Šibenik i Split imaju zajedničku gravitacijsku zonu između gravitacijskih zona luka Rijeke i Ploča. Kapaciteti luka Zadar, Split i Dubrovnik imaju posebno značenje u međunarodnom prometu turističkih brodova. Gravitacijsko područje luka Pula i Dubrovnik svedeno je na usko zaleđe, pa prometna funkcija tih luka ima regionalni značaj. Mjerama gospodarske politike RH nastoji se potaknuti razvoj hrvatskih luka te na odgovarajući način vrjednovati njihov izniman geoprometni položaj. Izgradnjom suvremenih autocesta omogućeno je bolje povezivanje luka s njihovim zaleđem. U razdoblju 1999–2004. zabilježen je porast putničkog i teretnog prometa u hrvatskim lukama od 50%.[21]

Tablica 3.: Prijevoz putnika u obalnom i pomorskom prijevozu [22]

	Prevezeni putnici	Putničke milje
2006.	12.079	245
2007.	12.723	265
2008.	12.861	265
2009.	12.550	263
2010.	12.506	266
2011.	12.926	315
2012.	12.474	325
2013.	12.770	331
2014.	13.029	335
2015.	13.082	337

Izvor: www.dzs.hr, 9.8.2017

[20] Zelenika R., Mrvčić A., Pavlić Skender H., *Analiza i ocjena stupnja uspješnosti u poslovanju teretnih morskih luka u Republici Hrvatskoj,* Naše more 58 (1-2)/2011.
[21] www.enciklopedija.hr, 9.8.2017
[22] www.dzs.hr, 9.8.2017

4.1 LUKA RIJEKA

Unutarnji dio riječkog bazena namijenjen je putničkom prometu. Završena je izgradnja i pušten je u rad novi putnički terminal u čijem se sastavu nalazi i lučki kontrolni centar koji raspolaže najmodernijim sustavom nadzora i upravljanja pomorskim prometom. U sklopu putničke luke otvoren je riječki lukobran, atraktivna šetnica dugačka 1750 m, čime je omogućen pristup građanima području riječke luke. Pomorski putnički terminal na Riječkom lukobranu projekt je pokrenut u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu. On pridonosi ljepšoj slici grada, a i omogućuje građanima Rijeke pogled na grad s mora zahvaljujući šetnici uzduž cijelog lukobrana. Izvedenim radovima uklonjen je stari dok brodogradilišta V. Lenac, porušene su stare hale, uredi i radionice na prostoru bivšeg brodogradilišta na Riječkom lukobranu te je izgrađen novi cestovni most. Izgrađena je zgrada Pomorskoga putničkog terminala s neophodnom infrastrukturom, uređena je pješačka površina u dužini oko 260 m, rekonstruirano je 200 m novoga obalnog zida s plutajućom rampom za iskrcaj/ukrcaj vozila na brod, izvršena je sanacija kolosijeka, postavljena je nova vodovodna, kanalizacijska i električna mreža. U daljnjoj fazi još su se više intenzivirali radovi na adaptiranju infrastrukture i obogaćivanju sadržaja dodatnim strujnim priključcima na Gatu Karoline Riječke i Rivi Boduli. Usluga se znatno poboljšala i uvođenjem bežičnog interneta. Nabavom novih klupica i koševa, iscrtavanjem biciklističke staze po lukobranu, i zajedničkim projektom s tvrtkom Autotrolej d.d. sadržaji su obogaćeni nabavom električnog vozila te prvih deset javnih bicikala. Na Riječkom lukobranu obnovljene su i osvijetljene stare nefunkcionalne lučke dizalice, koje predstavljaju vrijednu industrijsku baštinu. U blizini dizalica nalaze se i tri kontejnera posebno nabavljena i postavljena u svrhu djelovanja javnih kreativnih udruga.

Lučka uprava Rijeka u 2014. godini započela je nakon djelovanja i planiranja prethodnih godina i s provedbom konkretnih aktivnosti usmjerenih na definiranje područja za prihvat kruzera, osmišljavanje modela upravljanja destinacijom te prodaje i marketinga destinacije. U suradnji s Gradom Rijekom i Turističkom zajednicom grada Rijeke osnovano je i povjerenstvo koje provodi mnogobrojne aktivnosti. Definirana su tri mjesta mogućeg prihvata brodova raznih veličina na putničkom terminalu smještenom na Riječkom lukobranu, sidrištu te povremeni vez na zapadnoj obali kontejnerskog terminala Brajdica u neposrednoj blizini gradskog središta, čime je omogućen privez i najvećih kruzera. Isto se postiglo ostvarenom suradnjom s koncesionarom na kontejnerskom terminalu Brajdica –

Jadranskim vratima d.d. / AGCT. Od 2015. godine bilježe se prvi višebrojniji dolasci kruzera te se broj najava kruzera različitih brodarskih kompanija iz godine u godinu povećava. Riječka luka također već više od deset godina predstavlja polaznu/završnu luku za manje turističke brodove – jedrenjake na kružnim putovanjima hrvatskom obalom Jadrana čiji broj iz godine u godinu raste.

Luka Rijeka ima velikog potencijala za prihvat megajahti, stoga se pristupilo intenzivnom radu na omogućavanju priveza većeg broja plovila planiranjem postavljanja pontona u putničkoj luci uz Rivu Boduli. Izrada i postavljanje pontona u putničkoj luci predviđala je izradu pontonskog gata koji je sastavljen od 4 dvadesetmetarska pontona. Gat je privezan za masivnu obalnu konstrukciju Rive Boduli. Izgrađena je i potrebna elektroenergetska i vodoopskrbna mreža, što je omogućilo kvalitetniju uslugu. Postavljanje pontona dio je projekta revitalizacije putničke luke koji se nastavlja. U sklopu projekta oplemenjuje se prostor Rive Boduli do Gata Karoline Riječke s jedne i korijena lukobrana s druge strane. Izgrađeni su i pontoni sa zapadne strane Adamićeva gata. Cijelo područje pokriveno je visokopropusnom bežičnom internetskom vezom.[23]

Slika 3.: Luka Rijeka [24]



Izvor: http://www.hrt.hr, 16.8.2017

[23] http://www.portauthority.hr, 9.8.2017
[24] http://www.hrt.hr, 16.8.2017

4.2 LUKA ŠIBENIK

Šibenik je velika i jedna od najstarijih i najbolje zaštićenih luka na hrvatskoj obali Jadrana. Smještena je u potopljenom ušću rijeke Krke koja u dužini od 75 km i visinskom razlikom od 360 m tvori jedinstveni prirodni rezervat. Luka je prirodno zaštićena od utjecaja valova i vjetra, u koju se uplovljava kanalom Sv. Ante (dug 2.700 m, a širok 120-300 m) koji omogućava nesmetanu plovidbu brodovima do 50.000 DWT. Dužina luke iznosi 10 km, širina 300-1200 m, sa dubinama od 8-40 m.

Struktura putničkog prometa u luci Šibenik sastoji se od:[25]

- trajektnih linija prema otocima u okruženju grada Šibenika,
- brodskih putničkih linija iz Šibenika i Vodica prema lokalnim mjestima i otocima i
- međunarodnog kruzing turizma.

U 2010. prema podacima Državnog zavoda za statistiku broj putnika prispjelih u luku Šibenik je bio najniži u razdoblju od 2006. Najveći promet brodova bio je u 2008. kada je u luku Šibenik uplovilo 14 110 brodova sa 773 260 putnika.

Tablica 4.: Kretanje brodova i putnika u luci Šibenik [26]

Godina	Prispjeli brodovi		Promet putnika
	Broj brodova	GT	
2006.	11.336	3.203	564.118
2007.	13.695	3.283	771.637
2008.	14.110	4.114	773.260
2009.	10.216	2.892	560.802
2010.	10.882	2.601	552.716

Izvor: www.dzs.hr, 16.8.2017

[25] Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Rijeka 2012., str. 78.
[26] www.dzs.hr, 16.8.2017

Luka Šibenik je članica MedCruise organizacije koja je osnovana u Rimu 1996. godine.

MedCruise je udruga Mediteranskih "cruise" luka. Uloga MedCruise-a je promocija krstarenja u Mediteranu i okolnim morima. Do danas udruga ima 73 člana i predstavlja 72 luke u Mediteranu i okolici, uključujući Crno more, Crveno more i dio Atlantika.

Među glavnim ciljevima MedCruise udruge su:[27]

- promocija Mediteran kao "cruise" destinaciju,
- povećanje učinkovitosti članova dijeljenjem tehnologija i iskustava vezanih za putnički promet, poticanje razvoja turizma u područjima krstaških luka,
- povećanje učinkovitosti članova informiranjem o razvoju u industriji, statistikama, praktičnom iskustvu o razvoju i upravljanju krstaškim lukama,
- formuliranje zajedničkih stavova, pravila ili planova vezanih za zajedničke interese u području krstarenja,
- razvitak i jačanje dobrih odnosa i suradnje između svih svjetskih krstaških luka i krstaške industrije,
- stvaranje kvalitetne usluge kroz luke različitih veličina, raznovrsnih regija, zemalja i kultura i
- stvaranje marketinških, mrežnih i profesionalnih razvojnih alata i foruma za članove.

Slika 4.: Putnička luka Šibenik [28]



Izvor: www.portauthority-sibenik.hr, 16.8.2017

[27] www.portauthority-sibenik.hr, 16.8.2017
[28] www.portauthority-sibenik.hr, 16.8.2017

4.3 LUKA ZADAR

Luka Zadar je povezana suvremenom autocestom Zadar-tunel Sveti Rok-Bosiljevo-Zagreb, te iz Zagreba autocestom sa svim susjednim europskim državama. Luka Gaženica je jedina luka na hrvatskoj obali iz koje specijalni tereti mogu biti dalje isporučeni zahvaljujući tome što se brza cesta spušta izravno u luku. Luka je također povezana je s unutrašnjošću Hrvatske sa dvije željezničke pruge, ličkom i unskom, te od Zagreba sa svim susjednim europskim državama.[29]

Slika 5.: Trajektna veza otok-kopno [30]



Izvor: www.ugljan.hr, 17.8.2017

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

Nova putnička luka Gaženica i infrastrukturne mogućnosti koje pruža i dalje nastavlja stvarati povijesne prometne rezultate. U svim segmentima prometa bilježi se značajan porast. Izvrsni rezultati se bilježe nakon vrlo uspješne 2016 godine koja je također ostvarila rekordne promete. Možda najviše raduje izuzetan porast prometa vozila u domaćem ali i međunarodnom prometu gdje je u prvoj polovici 2017 godine zabilježeno 20.000 vozila više nego u istom periodu lani.

[29] www.luka-zadar.hr, 17.8.2017
[30] www.ugljan.hr, 17.8.2017

Tablica 5.: Promet domaćih putnika u luci Gaženica [31]

PROMET DOMAĆIH PUTNIKA I-VI 2016/2017							
GODINA	SIJEČANJ	VELJAČA	OŽUJAK	TRAVANJ	SVIBANJ	LIPANJ	UKUPNO
2016	50.827	56.545	71.221	77.272	96.820	119.409	472.094
2017	57.246	58.818	77.483	89.506	100.678	142.208	525.939
INDEKS	112,62	104,01	180,79	115,83	103,98	119,09	111,4

Izvor: http://www.port-authority-zadar.hr, 17.8.2017

U prvih šest mjeseci 2017 godine promet putnika u domaćem prometu u Gaženici iznosio je 525.939 putnika što je rast od 11,4 % u odnosu na isti period prošle godine.

Tablica 6.: Promet domaćih putnika u luci Zadar [32]

PROMET DOMAĆIH PUTNIKA U LUCI ZADAR I-VI 2016/2017							
GODINA	SIJEČANJ	VELJAČA	OŽUJAK	TRAVANJ	SVIBANJ	LIPANJ	UKUPNO
2016	51.265	52.624	62.247	72.493	78.622	81.387	398.638
2017	40.066	55.384	70.299	67.305	83.399	95.483	411.936
INDEKS	78,15	105,24	112,93	92,84	106,07	117,31	103,33

Izvor: http://www.port-authority-zadar.hr, 17.8.2017

U prvih šest mjeseci 2017 godine promet putnika u domaćem prometu u luci Zadar Grad iznosio je 411.936 putnika što je rast od 3,3 % u odnosu na isti period prošle godine.

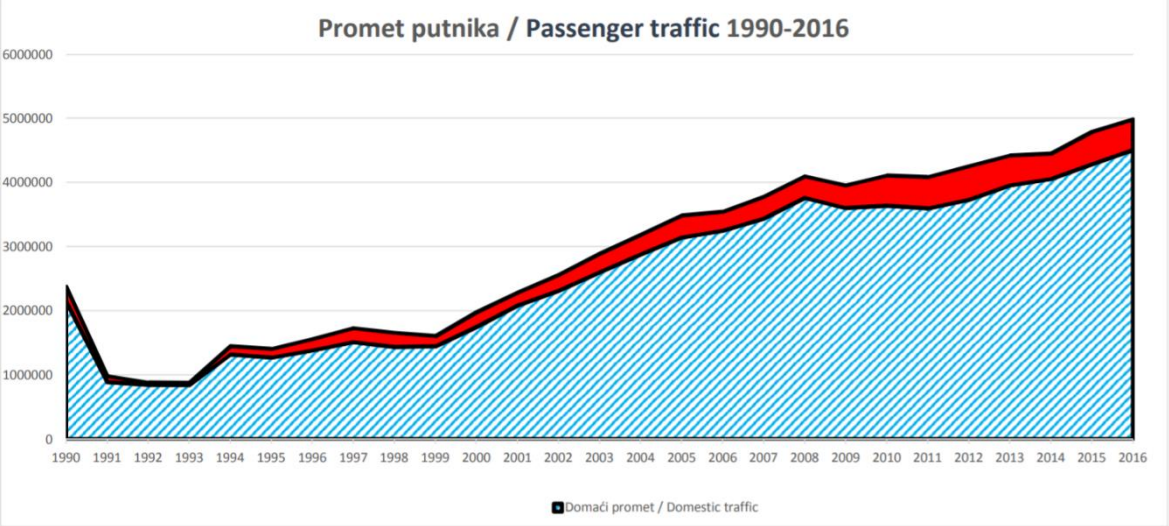
U nastavku godine očekuje se nastavak pozitivnog trenda te sveukupno veći porast prometa u odnosu na prošlu godinu. Jedini segment u kojemu se očekuje manju stagnaciju do kraja godine je segment brodova na kružnim putovanjima. I ta stagnacija će biti vrlo kratkog daha je već u 2018 godini. U najavi je cca. 165.000 putnika sa cruisera te se očekuje daljnji rast i tog segmenta prometa.

[31] http://www.port-authority-zadar.hr, 17.8.2017
[32] http://www.port-authority-zadar.hr, 17.8.2017

4.4 LUKA SPLIT

Splitska luka je i glavna putničko/turistička luka za odredišta na dalmatinskim otocima, te dužobalno povezivanje istočne strane Jadrana, kao i povezivanje s talijanskim lukama. Smještena je na srednjem Jadranu i najveća je luka Dalmacije. Zbog duboke uvučenosti u otočno područje, pristup luci omogućavaju obalni ili unutrašnji prilazni plovni putovi kroz Drvenički, Šoltanski, i Brački kanal te Splitska vrata. Kopneni dio bazena Gradska luka obuhvaća područje od zapadnog lukobrana pa do spoja Obale Lazareta i Obale hrvatskog narodnog preporoda i to u duljini od 2136,5 metara operativne obale sa 25 vezova. Istočni dio luke zaštićen je s juga zaštitnim lukobranom približne duljine 400 m, a na glavi lukobrana nalazi se lučko svjetlo. Sa sjeverne strane lukobrana nalaze se vezovi 23, 24 i 25 koji služe za privez putničkih i ro-ro putničkih brodova u domaćem i međunarodnom prometu. Širina plovnog puta na ulazu u Gradsku luku iznosi trenutno 315 m. Navedena širina predstavlja udaljenost između glave istočnog lukobrana i glave lukobrana ACI marine.[33]

Graf 1.: Promet putnika od 1990-2016 [34]



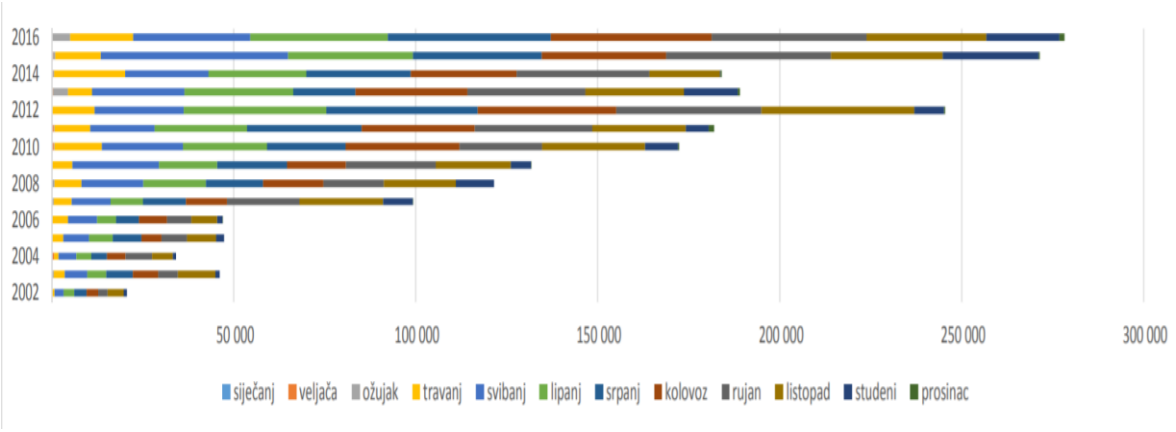
Izvor: http://portsplit.com, 17.8.2017

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

[33] www.portsplit.com, 17.8.2017
[34] http://portsplit.com, 17.8.2017

Treba istaknuti promet brodova na kružnim putovanjima u splitskoj luci koji je u posljednjih par godina u značajnom porastu. Podaci pokazuju kako svake godine dolaze sve veći brodovi i sve više putnika što može prouzrokovati poteškoće kod prihvata većih brodova na sidru. Novi projekt koji je izgrađen 2016. godine sadrži dva veza za prihvat brodova u domaćem i međunarodnom prometu putnika i vozila te prihvat brodova na kružnim putovanjima.

Graf 2.: Prikaz broja putnika na kružnim putovanjima [35]



Izvor: http://portsplit.com, 17.8.2017

Tablica 7.: Brodovi na kružnim putovanjima [36]

	2010.		2011.		2012.		2013.		2014.		2015.		2016.	
	br. ticanja	br. turista	br. ticanja	br. turista	br. ticanja	br. turista	br. ticanja	br. turista	br. ticanja	br. turista	br. ticanja	br. turista	br. ticanja	br. turista
siječanj	7	294	6	299	1	51	2	94	3	147	3	118	4	136
veljača	5	242	6	301	3	141	6	295	5	237	6	262	5	166
ožujak	3	199	4	205	2	98	6	4.091	6	255	6	622	11	4.767
travanj	19	13.001	11	9.729	14	11.480	10	6.535	21	19.501	14	12.478	18	17.318
svibanj	33	22.290	26	17.765	36	24.469	27	25.414	35	22.955	43	51.442	35	32.125
lipanj	34	23.163	37	25.329	46	39.242	32	2.959	32	26.803	32	34.259	37	37.805
srpanj	26	21.584	35	31.496	32	41.557	26	17.029	26	28.698	29	35.421	34	44.794
kolovoz	41	31.249	37	31.074	36	38.027	28	30.815	32	29.122	30	34.208	37	44.161
rujan	33	22.684	41	32.284	42	39.953	36	32.394	39	36.503	43	45.233	46	42.621
listopad	37	28.331	29	25.750	42	41.948	32	27.093	23	19.373	28	30.736	34	32.932
studeni	13	9.043	16	6.302	9	8.220	12	14.757	4	179	21	26.405	16	20.000
prosinac	6	298	4	1.429	6	265	8	631	7	289	6	261	9	1.434
ukupno	257	172.378	252	181.963	269	245.451	225	189.107	233	184.062	261	271.445	286	278.259

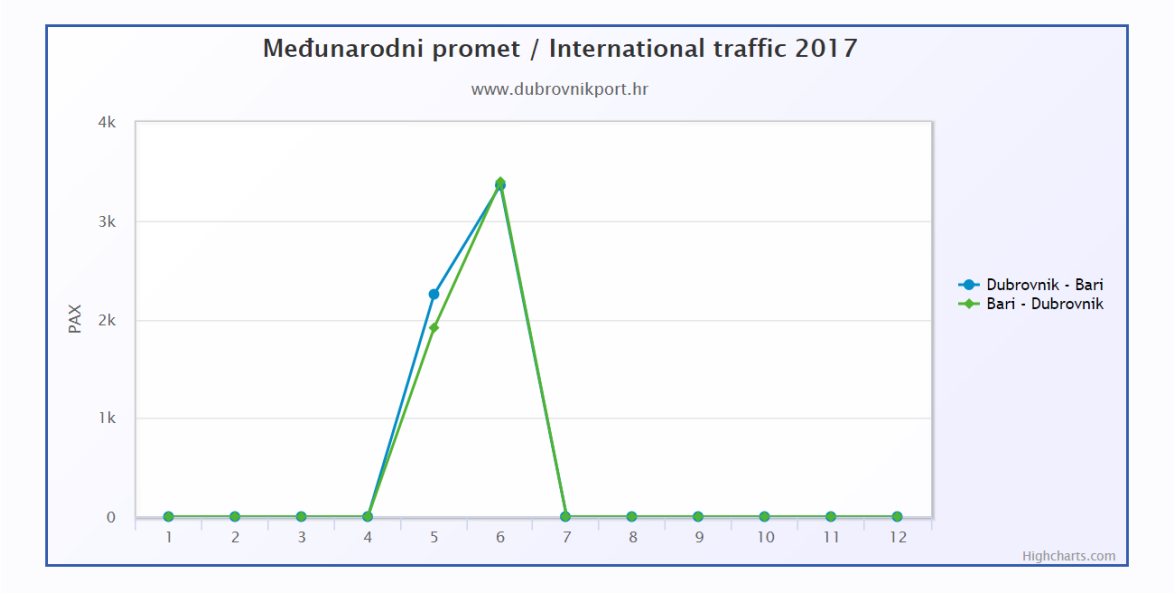
Izvor: http://portsplit.com, 18.8.2017

[35] http://portsplit.com, 17.8.2017
[36] http://portsplit.com, 18.8.2017

4.5 LUKA DUBROVNIK

Prema klasifikaciji luka u sklopu formalno–pravnog određenja lučkog sustava Republike Hrvatske, luka Dubrovnik je kategorizirana kao putnička luka otvorena za javni promet, jedna je od šest luka od međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Upravljanje ovom lukom izravno je u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Uprave pomorskog prometa, pomorskog dobra i luka. Obzirom na zastupljenost pojedinih vrsta prometa, luka Dubrovnik izdvaja se među lukama na hrvatskom dijelu Jadrana svojom orijentacijom na promet kruzera. Kod ostalih jadranskih putničkih, kao što su Split, Šibenik i Zadar, luka izraženija je zastupljenost linijskog prometa. Putnička luka Dubrovnik sastoji se od dvije lokacije: gradske luke i putničke luke(luka Gruž). Osim lokalnim putničkim trajektnim linijama prema otocima, Dubrovnik je povezan s talijanskom lukom Bari gdje se ostvaruje drugi po veličini promet putnika i vozila na Jadranu. Razvoj putničke luke Dubrovnik odvija se u dvije faze, prva faza obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju operativne obale, a druga faza obuhvaća izgradnju lučke suprastrukture, koja se može podijeliti na osnovnu, odnosno nužnu za funkcioniranje luke (pomorsko-putnički terminal, autobusni terminal), te dodatne sadržaje (hotelski kapaciteti, shopping centri, objekti za zabavu, višenamjenski prostori…).[37]

Graf 3.: Prikaz međunarodnog prometa u gradskoj luci i luci Gruž [38]



Izvor: www.portdubrovnik.hr, 18.8.2017

[37] www.portdubrovnik.hr, 18.8.2017
[38] www.portdubrovnik.hr, 18.8.2017

Lučka uprava Dubrovnik već nekoliko godina prema odredbama studije "Održivog razvoja cruising turizma u Hrvatskog" izrađene od strane Instituta za turizam nastoji ograničiti broj putnika sa brodova na kružnim putovanjima. Uvedeno je niz mjera koje, s obzirom na veliku potražnju za Dubrovnikom kao jednom od najatraktivnijih destinacija na Mediteranu, u većini slučajeva ograničavanje broja gostiju sa brodova na kružnom putovanju na 8.000 dnevno. Od 243 dana posječena od strane brodova na kružnom putovanju u godini svega 18 dana prelazi predviđeni broj putnika od 8.000, od čega 6 dana u srpnju i kolovozu. Treba uzeti u obzir da se broj putnika ne može računati po kapacitetu broda s obzirom da su brodovi u prosjeku popunjeni sa oko 85% svoga kapaciteta. Također treba napomenuti da kompanije sa kojima luka surađuje svoje brodove dovode i velikim dijelom van sezone od početka ožujka pa sve do kraja godine, neki čak i tijekom cijele godine, tako da je od velike važnosti aktivna i stalna suradnja s istima. Treba napomenuti da je Lučka uprava Dubrovnik samo za ovu sezonu odbila oko četrdesetak upita velikih-mega brodova, s obzirom na želju da se broj putnika sa brodova na kružnim putovanjima ograniči.

Tablica 8.: Kružna putovanja u luci Dubrovnik [39]

Kružna putovanja (pax) / Cruise (pax)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
2011	8390	7846	10569	37161	75967	94125	103361	98957	103428	116626	40627	7668	704725
2012	98	91	3241	62010	78266	101982	105055	120730	104863	115389	50985	377	743087
2013	135	295	12629	51305	124718	124662	139476	154173	140328	134342	58519	2327	942909
2014	146	277	1698	59172	103546	127101	101480	122071	132390	113626	44792	259	806558
2015	87	557	550	39884	89414	109148	129972	135671	116250	110292	36392	217	768434
2016	141	376	14006	65064	93431	107284	117075	124481	130703	104661	38523	4171	799916

Izvor: http://portdubrovnik.hr, 18.8.2017

Razvoj lučke suprastrukture, to jest različitih lučkih sadržaja, čini drugu fazu projekta u kojoj će se izgradnjom sadržaja za prihvat putnika opravdati ulaganje u infrastrukturu i osigurati kvalitetni uvjeti za manipulaciju očekivanog povećanog broja putnika. Prema dosadašnjim vizijama razvoja ti bi se sadržaji podijelili na osnovne, nužne za funkcioniranje

[39] http://portdubrovnik.hr. 18.8.2017

luke, kao što su putnički i autobusni terminali, te dodatne sadržaje, poput hotelskih kapaciteta, trgovačkih centara, sadržaja za zabavu i razonodu, javne garaže, višenamjenskih poslovnih prostora, koji bi ponudom obogatili i unaprijedili turističku ponudu cijelog dubrovačkog područja. Područje luke Dubrovnik u dijelu vezova od 4-12 planira se odrediti kao područje isključivo za prihvat svih vrsta turističkih brodova, dok će područje Batahovine u svojoj konačnici podržavati lokalni, dužobalni i međunarodni trajektni promet.

Kapitalni objekti su putnički terminal za servis putnika na kružnim putovanjima sa svim komercijalno isplativim sadržajima, putnički terminal za lokalni, dužobalni i međunarodni linijski promet, autobusni terminal za agencijske autobuse, komercijalno-garažni prostori, te brojni turističko-agencijsko-ugostiteljski sadržaji u servisu lučkog prometa, ali i u službi turista, odnosno građana grada Dubrovnika.[40]

Slika 6.: Urbanistički lan gruškog akvatorija [41]



Izvor: http://www.portdubrovnik.hr, 18.7.2017

[40] http://www.portdubrovnik.hr, 18.8.2017
[41] http://www.portdubrovnik.hr, 18.7.2017

5. ANALIZA I SMJERNICE ZA RAZVOJ PUTNIČKOG BRODARSTVA

Mjerama gospodarske politike Republike Hrvatske, nastoje se otkloniti dosadašnja ograničenja koja su kočila razvoj hrvatskih luka. Privatizacija javnih luka otvara mogućnost jačanja lučkih aktivnosti i privlačenja inozemnog kapitala, a gradnja suvremenih cesta i modernizacija željeznice omogućit će bolje povezivanje luka s njihovim zaleđem. Planom razvoja luka planiraju se velika ulaganja u modernizaciju luka što je osnova za veći promet i razvoj luka te davanje koncesija domaćim i stranim ulagačima. Upravljanje, izgradnja i održavanje luka otvorenih za javni promet, povjereno je lučkim upravama. Približavanje Hrvatske europskim integracijama otvara se pristup nizu projekata koji za cilj imaju uvođenje informacijskog sustava u lučko poslovanje.[42]

5.1 ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA MORSKIH LUKA

Hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnom geografskom i prometnom položaju. Morska kopnena obala Republike Hrvatske proteže se u duljini od 1.777,7 km, a dužina obale otoka iznosi 4.012,4 km. Od približno 350 luka i lučica na obali i otocima, šest luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) može prihvatiti velike prekooceanske brodove, a sve su smještene na kopnenoj obali. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama predstavlja osnovu razvoja hrvatskih morskih luka i cjelokupnoga lučkog sustava. Različit makroregionalni zemljopisni položaj triju skupina hrvatskih luka (luke sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana) odražava se i u njihovu bitno različitom geoprometnom položaju i funkciji u odnosu na gravitacijsko zaleđe. Nesporno je da sve hrvatske luke, koje su dosad kategorizirane kao glavne luke, nemaju istu važnost za gospodarski razvitak zemlje. Zato u skladu s ulogom i značenjem, luke treba rangirati te prema tom kriteriju voditi selektivnu državnu politiku. Iako kratkoročno, država još uvijek mora pomagati razvitak određenih luka, dugoročno će razvitak biti prepušten isključivo djelovanju tržišta. Potrebno je napraviti jasnu distinkciju između teretnih i putničkih luka, te s obzirom na koncentraciju prometa i ograničena investicijska ulaganja poticati razvitak dviju teretnih luka: Rijeka i Ploče, dok poticaj razvitku putničkog prometa treba biti posebno usmjeren na luke: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik. Veći broj

[42] Mitrović F., Pomorstvo i brodogradnja, Split, 2008., str. 87.-88.

planiranih projekata čiji je cilj unapređenje infrastrukturnih i suprastrukturnih objekata u smislu bolje kopnene povezanosti hrvatskih morskih luka sa zemljama u njihovom zaleđu (Slovenija, Austrija, Mađarska) bitan je čimbenik podizanja važnosti i atraktivnosti hrvatskih prometnih pravaca.[43]

5.2 ANALIZA PROMETA GLAVNIH MORSKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE

Putnički promet hrvatskih morskih luka u posljednjem desetljeću bilježi pozitivan trend. Takav pozitivan trend je rezultat uspješne poslovne politike luka i učinkovitih mjera hrvatske prometne politike. U ukupnoj strukturi putničkog prometa otprilike 90% odnosi se na unutrašnji promet, a vrlo mali dio pokriva međunarodni promet. Najveći udio putničkog prometa otpada na luke Split i Zadar, kao najvažnija središta za lokalni i međunarodni promet putnika.

Tablica 9: Promet putnika u morskim lukama Republike Hrvatske [44]

	Ukupan promet	Unutarnji promet			Međunarodni promet		
		ukupno	otputovali	doputovali	ukupno	otputovali	doputovali
2006.	24.535	22.462	11.248	11.214	2.073	1.037	1.036
2007.	26.296	23.913	11.943	11.970	2.383	1.183	1.200
2008.	28.282	25.541	12.793	12.748	2.741	1.373	1.368
2009.	28.257	25.509	12.746	12.763	2.748	1.343	1.405
2010.	27.565	24.495	12.244	12.251	3.071	1.529	1.542
2011.	28.292	26.283	13.175	13.108	2.009	371	1.638
2012.	28.095	26.157	13.022	13.135	1.938	319	1.619
2013.	28.791	26.939	13.439	13.500	1.852	250	1.602
2014.	24.791	22.981	11.337	11.644	1.730	279	1.451
2015.	28.513	26.838	13.060	13.778	1.675	237	1.439

Izvor: www.dzs.hr, 21.8.2017

[43] Radić Z., More-hrvatsko blago, Zagreb, 2008., str. 963.
[44] www.dzs.hr, 21.8.2017

Očekivani razvoj luke Split i luke Zadar treba prvenstveno sagledavati kroz razvitak putničkog prometa. Putnički promet zadarske luke u najvećoj mjeri se odnosi na trajektno povezivanje Zadra sa susjednim otocima, zauzimajući drugo mjesto u putničkom prometu luka RH. Povezivanje Zadra sa Zagrebom suvremenom autocestom stvara potrebne pretpostavke za značajan zamah u putničkom prometu, dok će teretna luka opsluživati samo neposredno gravitacijsko zaleđe. Teretni promet u luci Split najvećim je dijelom vezan uz industrijske luke u bliže okruženju, a javni prekrcaj je zanemariv zbog čega je luku potrebno osuvremenjivati i unapređivati u svim oblicima putničkog prometa. Pomorski putnički promet u riječkoj luci posljednjih 50 godina je zanemaren. Ostvareni promet uglavnom se odnosi na promet putnika iz Rijeke prema južnoj obali Jadrana. Razvijanjem pomorskog putničkog prometa, te nakon izgradnje putničkog terminala, luka Rijeka bi trebala postati početno-završna postaja dužobalnih pomorskih linijskih veza Hrvatske. [45]

5.3 TENDENCIJE ZA RAZVOJ HRVATSKIH MORSKIH LUKA

Uvođenje tržišnog pristupa u obavljanju pomorskoga javnog prijevoza i dodjela koncesija za brodske linije temeljem javnog natječaja trebali bi biti osnovne odrednice u definiranju budućih pravaca razvoja pomorsko-putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj. Iste te odrednice su i sastavni dijelovi prijedloga Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Zakon predviđa razvrstaj linija prema značaju pravca na državne, županijske i međužupanijske te lokalne linije, uz uvjet da nije moguće preklapanje različito razvrstanih linija na istoj relaciji, kao ni razvrstaj na cjelogodišnje i sezonske linije. Davanje koncesije sadrži osobito određenje brodara, liniju po značaju pravca, vrstu prijevoza i razdoblje obavljanja prijevoza, vrstu i kapacitet broda, rok na koji se daje koncesija, način određivanja cijene prijevoza, visinu i način plaćanja naknade za koncesiju. Zakonom se također predlaže formiranje državnog savjeta, zadatak kojega je i predlaganje mjera za unapređenje prijevoza, usklađivanje cijena prijevoza te međusobno rješavanje sporova među brodarima.

U putničkom linijskom brodarstvu pojava novih linijskih brodara moguća je:[46]

- u ponudi putničkih linija prema otocima i to ponajprije na državnim linijama na kojima se značajan dio troškova poslovanja podmiruje sredstvima iz državnog proračuna i

[45] Radić Z., More-hrvatsko blago, Zagreb, 2008., str. 967.
[46] http://www.mppi.hr/, 21.8.2017

- na razini lokalnih putničkih linija koje bi povezivale manja mjesta na području županije.

Razvitak obalne (nacionalne) linijske plovidbe u prijevozu putnika i vozila treba temeljiti na postojećem sustavu koji se mora, u skladu s razumnim potrebama i ekonomskim mogućnostima, stalno usavršavati i prilagođavati kako bi bio jedan od poticatelja gospodarskog i svekolikog razvitka.

Usavršavanje i prilagođavanje trebalo bi biti dostupno, a sastojalo bi se od:[47]

- uvođenja u promet suvremenijih i bržih brodova, što bi pridonijelo povećanju prijevoznog učinka, pouzdanosti, redovitosti te sigurnosti prijevoza,
- poboljšanja longitudinalnih veza, što znači povezivanje većih otoka međusobno i regionalnih središta na kopnu,
- učestalijeg i učinkovitijeg povezivanja otoka s regionalnim središtima,
- slabljenja monopola u prijevozu i uvođenja konkurentskih odnosa,
- daljnje unapređenja kooperacije u obavljanju pomorskog prijevoza,
- modernizacije i izgradnje objekta na kopnu: trajektna i brodska pristaništa, pristupne ceste, obilaznice, otočne ceste,
- uravnoteženja sezonske i izvansezonske prijevozne ponude i
- fleksibilnije organizacije koja podrazumijeva promjene prema prometnim potrebama: dnevne, tjedne i mjesečne oscilacije.

Ciljevi Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. su:[48]

- radi doprinosa održivom razvoju otoka unaprijediti sustav pružanja javnih usluga povezivanja otoka sa kopnom i otoka međusobno kroz sustava javno obalnog linijskog pomorskog prijevoza i
- pružanja javnih usluga na načelima sigurnosti, postojanosti, točnosti i udobnosti.

[47] http://www.agencija-zolpp.hr/, 21.8.2017
[48] Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine., str. 10.

U cilju stvaranja uvjeta za poboljšanje kvalitete pomorske prometne povezanosti brodovima hrvatskih poduzetnika, hrvatska je Vlada 7. travnja 2005. usvojila projekt financiranje izgradnje brodova. Ciljevi programa su razvoj malog poduzetništva na obali i otocima, razvoj turizma kroz organizirane jednodnevne izlete i višednevna krstarenja uz očuvanje autentičnih tradicionalnih drvenih brodova, te povećanje zaposlenosti. Model financiranja oslanja se na poticajna državna sredstva koja su planirana u državnom proračunu te se sufinanciraju radovi na izgradnji trupa broda do 10% visine ugovorene cijene vrijednosti trupa broda. Vlada je na sjednici 5. svibnja 2006. donijela prihvatila proširenje projekta te pored izgradnje omogućila i dodjelu državnih potpora u iznosu od 10% za rekonstrukciju putničke i izletničke flote. Sredstva državne potpore se dodjeljuju za putničke linijskih brodove do 100 GT (bruto tona) i izletničke brodove do 300 GT. Nakon provedenog javnog natječaja u 2005. državna je potpora dodijeljena u iznosu od 2,27 milijuna kuna za izgradnju 10 brodova, a u 2006. godini potpora od oko 3 milijuna kuna, odnosno 1.787.226,39 kuna za gradnju 7 brodova i 1.171.620,77 kuna za rekonstrukciju 8 brodova.[49]

Pored ulaganja u razvoj putničkog brodarstva neizostavna su ulaganja i u morske putničke luke. Cilj ulaganja u razvoj i modernizaciju putničkih luka je osigurati dovoljne kapacitete za prihvat bilo brodova za kružna putovanja ili trajekata za linijsko povezivanje. Realizacijom infrastrukturnih projekata, dio luke unutar Gruškog zaljeva planira se namijeniti isključivo za međunarodni promet, odnosno brodove na kružnim putovanjima i luksuzne jahte, dok će se područje Batahovina izdvojiti kao trajektna putnička luka. U luci Split u 2010. godini izvršen je projekt rekonstrukcije i dogradnje Gata sv. Duje u Gradskoj luci Split, čime je dobiven veći broj vezova, omogućen prihvat brodova na kružnim putovanjima, te je rasterećena najčešća linija Split-Supetar u ljetnim mjesecima. Širenjem i dogradnjom Gata sv. Petra najveća hrvatska putnička luka dobila je 146 metara dužu obalu uz koju se mogu privezati 180 metara dugi kruzeri i do tri dvotrupca. Pitanje putničke luke u Zadru rješava se izgradnjom terminala Gaženica. Realizacijom projekta smanjit će se pritisak putničkih brodova na povijesnu jezgru Zadra te će se dobiti suvremena putnička luka za prihvat svih vrsta putničkih i ro-ro brodova.

[49] http://www.mppi.hr/, 21.8.2017

6. ZAKLJUČAK

Pomorski prijevoz osobito je važan za zemlje poput Hrvatske, s obzirom na veliki broj otoka, i činjenicu da je promet brodovima jedini isplativi način povezivanja otoka i obale. Danas se Hrvatskoj pomorskim putem preveze oko 13 milijuna putnika godišnje. Povezivanje otoka osigurava kvalitetu života stanovnika s otoka i održava se u vidu linijskog prijevoza kroz cijelu godinu prema utvrđenim linijama i rasporedu. Kružna putovanja imaju unatoč svim krizama koje su pogodile ostale segmente brodarstva ostao netaknut i jedini bilježi porast, kako u broju brodova, tako i u broju prevezenih putnika. Veliki broj putnika danas putuje vlastitim automobilima te više preferiraju putovanja s trajektima. Kako bi Hrvatska imala još bolje rezultate u putničkom brodarstvu treba razviti ciljeve koji će biti značajni za gospodarstvo države. U pogledu daljnjih ciljeva koje Republika Hrvatska želi ostvariti u pogledu razvoja pomorsko-putničkog prijevoza moraju se ubrajati ciljevi za uvođenjem u promet suvremenijih i bržih brodova, što bi pridonijelo povećanju prijevoznog učinka, pouzdanosti, redovitosti te sigurnosti prijevoza. To označuje bolju međusobnu povezanost većih otoka i regionalnih središta na kopnu, učestalijeg i učinkovitijeg povezivanja otoka s regionalnim središtima. Daljnja unapređenja kod obavljanja pomorskog prijevoza trebaju se odnositi na modernizaciju i izgradnju objekta na kopnu koja se odnose na trajektna i brodska pristaništa, pristupne ceste, obilaznice, otočne ceste, uravnoteženja sezonske i izvansezonske prijevozne ponude. Novim prostornim planovima potrebno je što prije kvalitativno odrediti i prema mogućnostima turističkih aktivnosti i kvaliteti nautičkog turizma posebice na otocima. S obzirom na globalni karakter nautičkog turizma i veliki interes za našu zemlju porastom blagostanja čovjeka, a time i slobodnog vremena, te nižom cijenom plovila sve je veća potražnja za vezovima, pa u tom smislu treba sustavno pristupiti izgradnji novih luka i ostalih prihvatnih kapaciteta. Infrastrukturna mreža je dodatni problem kojeg treba rješavati danas za budućnost. Potrebno je utvrditi prioritete razvoja, polazeći od osnovnih ekoloških načela, razvijati odgovorne i selektivne oblike turizma.

LITERATURA

1. Dundović Č., *Pomorski sustav i pomorska politika,* Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003.
2. Jugović A., *Upravljanje morskom lukom*, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2012.
3. Kesić B., *Ekonomika luka*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 2003.
4. Mitrović F., *Pomorstvo i brodogradnja,* Split, 2008.
5. Mrnjavac E., *Promet u turizmu,* Opatija, 2002.
6. Radić Z., *More-hrvatsko blago,* Zagreb, 2008.
7. Vidučić V., *Pomorski turizam,* Pomorski fakultet Split, Split, 2007.
8. Zelenika R., *Prometni sustavi: Tehnologija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, O linijskom prometu,* 2001.
9. Asić A., *Analiza efikasnosti putničkih luka u Republici Hrvatskoj,* Scientific Journal of Maritime Research, 25/1, 2011.
10. Jugović A., Kesić B., Jakomin I., *Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka,* Informatologija 40, 2, 2007.
11. Zec D., *Optimalna veličina RO/RO putničkog broda u obalnoj plovidbi*, Pomorski zbornik 40, 2002.
12. Zelenika R., Mrvčić A., Pavlić Skender H., *Analiza i ocjena stupnja uspješnosti u poslovanju teretnih morskih luka u Republici Hrvatskoj*, Naše more 58 (1-2)/2011
13. Žuvela I., *Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske*, Pomorski zbornik 38, 2000.
14. Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine
15. zadarski.slobodnadalmacija.hr, 8.8.2017.
16. www.hvarinfo.com, 7.8.2017.
17. Wikipedija, 7.8.20017.
18. www.dzs.hr, 8.8.2017.
19. www.enciklopedija.hr, 8.8.2017.
20. http://www.portauthority.hr, 9.8.2017.
21. http://www.hrt.hr, 16.8.2017.
22. www.portauthority-sibenik.hr, 16.8.2017.
23. www.luka-zadar.hr, 17.8.2017.
24. www.ugljan.hr, 17.8.2017.

25. http://www.port-authority-zadar.hr, 17.8.2017.
26. www.portsplit.com, 17.8.2017.
27. www.portdubrovnik.hr, 18.8.2017.
28. http://www.mppi.hr/, 21.8.2017.
29. http://www.agencija-zolpp.hr/, 21.8.2017.

POPIS SLIKA

Slika 1.: Trajektne linije u Dalmaciji……...4
Slika 2: Terminal luke Zadar……...7
Slika 3.: Luka Rijeka…….14
Slika 4.: Putnička luka Šibenik……..16
Slika 5.: Trajektna veza otok-kopno…….17
Slika 6.: Urbanistički lan gruškog akvatorija……23

POPIS TABLICA

Tablica 1.: Promet putnika u morskim lukama……5
Tablica 2: Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu……..8
Tablica 3.: Prijevoz putnika u obalnom i pomorskom prijevozu……...12
Tablica 4.: Kretanje brodova i putnika u luci Šibenik……15
Tablica 5.: Promet domaćih putnika u luci Gaženica……...18
Tablica 6.: Promet domaćih putnika u luci Zadar……18
Tablica 7.: Brodovi na kružnim putovanjima……20
Tablica 8.: Kružna putovanja u luci Dubrovnik……22
Tablica 9: Promet putnika u morskim lukama Republike Hrvatske……25

POPIS GRAFOVA

Graf 1.: Promet putnika od 1990-2016……..19
Graf 2.: Prikaz broja putnika na kružnim putovanjima……..20
Graf 3.: Prikaz međunarodnog prometa u gradskoj luci i luci Gruž……...21