

Analiza i ocjena stupnja razvoja razvijenosti morskih putničkih luka u RH

Pavičić Ivelja, Katarina

Master's thesis / Diplomski rad

2019

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:164:940608>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-22**

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 U SPLITU**

KATARINA PAVIČIĆ IVELJA

**ANALIZA I OCJENA STUPNJA RAZVOJA
RAZVIJENOSTI MORSKIH PUTNIČKIH
LUKA U RH**

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2019.

	POMORSKI FAKULTET U SPLITU	STRANICA: ŠIFRA:	1/1 F05.1.-DZ
	DIPLOMSKI ZADATAK	DATUM:	22.10.2013.

Split, 26.09.2019.

Zavod/studij: Pomorski menadžment

Predmet: Pomorsko tržište

DIPLOMSKI ZADATAK

Student/ica: Katarina Pavičić Ivelja

Matični broj: 0171265246

Zavod/studij: Pomorski menadžment

ZADATAK:

Analiza i ocjena stupnja razvoja razvijenosti morskih putničkih luka u RH.

OPIS ZADATKA:

Prikazati stanje putničkih luka u Republici Hrvatskoj nekad i danas, te analizirati da li luke imaju dovoljno razvijenu infrastrukturu za prihvat sve većeg broja putnika i vozila.

CILJ:

Dokazati da je nužno ulaganje u lučku infrastrukturu kako bi se broj putnika mogao nesmetano povećavati, te samim time razvijati turizam u priobalju a naročito na otocima.

ZADATAK URUČEN STUDENTU/ICI: _____

POTPIS STUDENTA/ICE: _____

MENTOR: _____

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

**ANALIZA I OCJENA STUPNJA RAZVOJA
RAZVIJENOSTI MORSKIH PUTNIČKIH
LUKA U RH**

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Maja Račić, mag. oec.

STUDENT:

Katarina Pavičić Ivelja

(MB: 0171265246)

SPLIT, 2019.

SAŽETAK

U diplomskom radu istražuje se razvoj morskih putničkih luka od međunarodne gospodarske važnosti za Republiku Hrvatsku. Luke su najvažniji segment u putničkom brodarstvu kao mjesto gdje brodovi ukrcavaju, iskrcavaju i prekravaju putnike i teret, nalaze zaklon od valova i struja, krcaju hranu i gorivo, ukrcavaju i iskrcavaju posadu, obavljaju se manji popravci i sl. Cilj rada jest prikazati neprestano povećanje pomorskoga putničkog prometa te nužnost ulaganja u lučku infrastrukturu i lučke kapacitete te opisati razvojne planove luka. Sigurnost putnika glavni je prioritet luka i na međunarodnome pomorskom tržištu mogu konkurirati jedino one luke koje ulažu u suvremene tehnologije i pružaju maksimalnu kvalitetu usluga.

Ključne riječi: *morska luka, krizing turizam, linijski promet, lučka infrastruktura, održivi razvoj*

ABSTRACT

In this master's thesis a research will be done which shows the development of passenger sea ports holding great relevance to the international economy of the Republic of Croatia. Ports in general are the most important segment of passenger shipping, as a place where ships can embark, disembark, load and unload passengers and cargo, find shelter from storms and currents, load food and fuel, board crew members, take care of minor repair operations etc. The objective of the thesis is to present a constant increase in passenger shipping traffic, the necessity of investing in port infrastructure and capacity, and also to describe port development plans. Passenger safety is the main port priority, as a consequence, the international maritime market dictates that a port can be competitive only if it invests in modern technologies and offers maximum quality services.

Keywords: *sea port, cruise tourism, liner ship traffic, port infrastructure, sustainable development*

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA.....	2
1.3. ZNANSTVENE METODE.....	2
1.4. STRUKTURA RADA.....	2
2. MORSKE LUKE	3
2.1. POVIJESNI RAZVOJ MORSKIH LUKA	3
2.2. PODJELA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA	4
2.2.1. Linijsko putničko brodarstvo	4
2.2.2. Kružna putovanja	6
2.3. OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET	6
2.3.1. Agencija za obalni linijski pomorski promet	7
2.3.2. Državne potpore u pomorskome linijskom prometu.....	8
2.3.3. Jadrolinija – najveći hrvatski brodar	8
2.4. MORSKE LUKE PUTNIČKOG PROMETA	9
2.4.1. Luke za Ro-Ro promet	10
2.4.2. Luke za kružna putovanja	11
2.4.3. Tehničko-tehnološka obilježja pomorsko-putničkih terminala	12
2.4.4. Utjecaj tehnoloških promjena u brodarstvu na razvitak luka	14
3. ANALIZA I OCJENA RAZVIJENOSTI MORSKIH PUTNIČKIH LUKA U RH	15
3.1. LUKA RIJEKA.....	15
3.2. LUKA ZADAR.....	18
3.3. LUKA ŠIBENIK	21
3.4. LUKA SPLIT	24
3.5. LUKA DUBROVNIK.....	30
4. SWOT ANALIZA KRUZING TURIZMA I LINIJSKOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH	35
4.1. SWOT ANALIZA KRUZING TURIZMA U RH.....	35
4.2. SWOT ANALIZA LINIJSKOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH ...	36

5. ODRŽIVI RAZVOJ I RAZVOJNI PLANOVI LUKE RH.....	38
5.1. RAZVOJNI PLANOVI LUKE RIJEKA.....	38
5.2. RAZVOJNI PLANOVI LUKE ZADAR.....	39
5.3. RAZVOJNI PLANOVI LUKE ŠIBENIK	40
5.4. RAZVOJNI PLANOVI LUKE SPLIT	41
5.5. RAZVOJNI PLANOVI LUKE DUBROVNIK.....	41
6. ZAKLJUČAK	43
LITERATURA	45
POPIS TABLICA.....	48
POPIS SLIKA.....	49
POPIS GRAFIKONA	50

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Tema ovog diplomskog rada jest „Analiza i ocjena stupnja razvoja razvijenosti morskih putničkih luka u Republici Hrvatskoj“. S obzirom na to da Republika Hrvatska ima dugu pomorsku tradiciju, dugu i razvedenu obalu te geoprometni položaj koji je vrlo pogodan za daljnji razvoj luka, RH ima sve predispozicije za razvoj pomorskoga putničkog brodarstva. Osiguranjem kvalitetne kopnene prometne povezanosti pomorskoputničkih luka u RH s emitivnim turističkim područjem definiran je temeljni razvojni čimbenik hrvatskog turizma, a time i pomorskoputničkih luka. Pomorskoputnički promet u svijetu u posljednjem je desetljeću u značajnoj ekspanziji. U novije vrijeme sve se više razvija pomorski turizam koji uza sve popularnija krstarenja spaja turističke destinacije s turistima željnim odmora i prirode. Pritom treba uzeti u obzir niz zahtjeva korisnika koji će mu omogućiti potpunu udobnost na odmoru. Sposobnost i organiziranost zaposlenih u ovome sektoru također je od velika značenja. Pomorske putničke luke kao mjesto ukrcanja, iskrcanja i prekrcaja putnika i vozila jedan su od najvažnijih segmenata putničkog brodarstva. Luka je mjesto gdje brodovi krcaju gorivo, hranu i vodu, nalaze zaklon od valova i struja, obavljaju se sitni popravci, čišćenja brodova, brod u luci nalazi zaklon od neprijateljskih napada te se ukrcava, iskrcava i prekrca teret, putnici i posada broda. Glavne pomorske putničke luke u RH jesu Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik te imaju veliku gospodarsku važnost za Republiku Hrvatsku. Kako bi taj doprinos bio još i veći, potrebno je osigurati veći broj vezova za brodove na kružnim putovanjima te modernizirati luke. Potrebno je odvojiti međunarodni promet od lokalnog prometa u lukama kako bi kretanje u lukama bilo sigurnije i samim time smanjile bi se i gužve u lukama. Jadrolinija je naš najveći brodar te posjeduje oko 90 % prijevoza putnika morem. Od ključne su važnosti linije koje povezuju rubne obalne točke s otocima. Rad spada u tehničke znanosti, polje tehnologija prometa i transporta, grana pomorski promet. Problem istraživanja u radu jest stanje pomorsko-putničkog prometa, a objekti istraživanja jesu glavne putničke luke u Hrvatskoj.

1.2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA

Svrha i cilj istraživanja ovoga diplomskog rada jest prikazati stanje putničkih luka u RH nekad i danas. Također je cilj dokazati stalno povećanje pomorsko-putničkog prometa u hrvatskim lukama te nužnost ulaganja u iste i usklađivanja lučkih kapaciteta.

1.3. ZNANSTVENE METODE

Znanstvene metode korištene prilikom izrade diplomskog rada jesu sljedeće: metoda deskripcije, metoda analize i metoda sinteze, metoda komparacije i metoda brojenja, induktivna i deduktivna metoda.

1.4. STRUKTURA RADA

Rad se sastoji od šest poglavlja. Prvo je poglavlje uvod u kojem su opisani problem i predmet istraživanja, svrha i cilj istraživanja, znanstvene metode korištene prilikom izrade, struktura rada te je postavljena hipoteza.

U drugom poglavlju ukratko je opisan povijesni razvoj morskih luka i napravljena je podjela pomorskoga putničkog brodarstva. Spomenuta je i važnost Agencije za obalni linijski pomorski promet te na koji se način dobivaju subvencije za održavanje redovitih državnih linija. Napravljena je i podjela morskih luka za putnički promet, opisana su tehničko-tehnološka obilježja pomorskoga putničkog terminala te Jadrolinija kao najveći hrvatski brodar.

Analiza morskih putničkih luka u RH naziv je trećeg poglavlja. U ovom poglavlju obrađene su sljedeće luke: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik kao najveće putničke luke u Hrvatskoj te luke od osobita međunarodnog značenja za Republiku Hrvatsku. Prikazan je cjelokupan promet putnika i vozila u lukama posljednjih nekoliko godina.

U četvrtom dijelu rada napravljena je SWOT analiza kruzing turizma i linijskoga putničkog brodarstva da bi se prikazali svi nedostaci u hrvatskim lukama, ali i veliki potencijali tih luka.

U petom poglavlju opisani su razvojni planovi najvećih hrvatskih luka.

Zadnje, šesto poglavlje donosi zaključak s kratkim osvrtom na cjelokupno istraživanje u radu te će se iznijeti novonastali stavovi.

Na kraju se nalazi popis slika, popis grafova i tablica te popis literature korištene prilikom izrade rada.

2. MORSKE LUKE

“Luka u najširem smislu predstavlja prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen. To je mjesto gdje brodovi nalaze zaklon od struja, valova, morskih mijena i leda, te zaštitu od djelovanja neprijateljskih napadaja; gdje mogu krcati gorivo, vodu i hranu; obaviti popravke na brodskom trupu, strojevima i uređajima ili obaviti čišćenje svih dijelova; gdje mogu sigurno i brzo iskrcati, ukrcati ili prekrcati teret i putnike i gdje se može posada odmoriti.” [11]

2.1. POVIJESNI RAZVOJ MORSKIH LUKA

Povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka ujedno je i povijest razvoja pomorskog prometa. Povijest luka usko je povezana s povijesti civilizacija.

U povijesti čovječanstva, u proteklih nekoliko tisuća godina većina velikih kultura razvila se na morskim obalama, a svi vodeći narodi bili su mahom primorci. Pomorska plovidba vezana je uz početak razvoja ljudske civilizacije. Prije nove ere morima su plovili Feničani, Egipćani, Grci, Rimljani i Iliri. U vrijeme antike, Grci i Feničani počinju osim brodova graditi i luke kako bi se brodovi zaštitili od nevremena. Oni su pridonijeli razvoju brodogradnje, brodarstva te umijeću plovidbe. U vrijeme Rimskog Carstva najveći brodovi, triremi, nosili su 400 do 500 tona tereta. U srednjem vijeku brodovi (jedrenjaci) imali su maksimalnu nosivost do 300 tona. [4]

U vrijeme jedrenjaka u trgovačkoj mornarici pomorski prijevoz putnika bio je sporedna djelatnost, tek su se s parobrodima otvorile i omogućile redovite brodske linije u kabotaži i u prekomorskoj plovidbi. Prve brodske linije mogle su održavati plovidbeni red u određenim lukama te se uz teret počinje prevoziti i sve veći broj putnika. U početku djelovanja putničko-teretnih linija, u trgovačkoj mornarici razvijaju se i posebni tipovi brodova građenih isključivo za prijevoz putnika. Brodarstvo se vrlo brzo dijeli na linijsko putničko i linijsko teretno brodarstvo.

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, dovodi do razvoja posebnih putničkih brodara i posebnih linijskih putničkih brodova. Razvijaju se i specijalizirani terminali za pomorsko-putnički promet, čija je funkcija kvalitetan prihvata putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu i

učinkovit prihvat sredstava drugih prometnih grana. Nakon Drugoga svjetskog rata mijenja se trend razvoja putničkog brodarstva. [4]

2.2. PODJELA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA

Morsko putničko brodarstvo gospodarska je djelatnost koja putničkim brodovima morem organizira prijevoz putnika i robe. Brodarstvo spada u industrijske grane gdje brodovi kao osnovna sredstva za rad imaju vlastito i zahtjevno tržište. [13] Pomorska putnička brodarska tvrtka, odnosno, pomorski putnički brodar obavlja organizaciju morskog brodarstva. Europski se turisti u sve većem broju odlučuju za hrvatsku obalu Jadranskog mora. Najveći broj turista u Hrvatsku dolazi cestovnim prometom (oko 93 %). Turisti kojima su posljednja destinacija hrvatski otoci najznačajniji su korisnici usluga u pomorskome putničkom prometu. Budući da je potražnja za prometnim uslugama izvedena potražnja, broj dolazaka turista u Republiku Hrvatsku stvara veću potražnju za pomorskim putničkim prijevozom. Osiguranjem kvalitetne kopnene prometne povezanosti pomorskoputničkih luka Republike Hrvatske s emitivnim turističkim područjem definiran je temeljni razvojni čimbenik hrvatskog turizma, a time i pomorskoputničkih luka. Kao putnički brodovi javljaju se oceanski i obalni brodovi, koji se koriste za jednodnevne ili višednevne izlete, te brodovi za linijska i kružna putovanja. [13]

2.2.1. Linijsko putničko brodarstvo

U suvremenim uvjetima, prijevoz putnika na određenim relacijama putničkog brodarstva, prema utvrđenu plovidbenom redu obavlja skupina brodova istih ili sličnih obilježja koja čine liniju. Plovidbeni red instrument je kojim se potencijalni korisnici upoznaju s uvjetima pod kojima se mogu koristiti prijevoznom uslugom. Velika brodarska poduzeća, koja su ustrojena kao dionička društva, čine organizacijsku razinu. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka opći društveni interes, brodari su državna poduzeća (npr. Jadrolinija).

Bitnu stavku kod linijskoga putničkog brodarstva čini plovidbeni red koji 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 prema točno unaprijed utvrđenu i objavljenu redu plovidbe. Takav transport može biti direktni i sa zaustavljanjem na usputnim stanicama. [14]



Slika 1. Trajektne linije u Dalmaciji [25]

Funkcioniranje linijskog brodarstva determinira nekoliko karakterističnih posebnosti od kojih su najvažnije: [4]

- linijski brod u određenoj luci ukrcaja rijetko nudi cijeli količinski kapacitet, već u pravilu samo dio kapaciteta
- ponuđeni dio broskog kapaciteta (prostora) obično se ne odnosi samo na jednu vrstu tereta i na samo jednoga krcatelja, nego na više različitih vrsta tereta i na više krcatelja
- linijski brod ima stalan odnosno za dulje vrijeme određen plovidbeni pravac, redovito povezujući više ukrcajnih i iskrcajnih luka
- dugoročno povezivanje luka ukrcaja i luka iskrcaja na određenome linijskom plovidbenom pravcu obavlja se u određenim vremenskim razmacima (po prethodno utvrđenome plovidbenom redu)
- linijski brodar vrlo rijetko održava pomorski prijevoz na određenoj liniji samo jednim brodom, već to obično čini s više brodova.

2.2.2. Kružna putovanja

Kruzing obuhvaća obalnu plovidbu u okviru teritorijalnih voda vlastite države i međunarodni kruzing, odnosno plovidbu koja dotiče luke u nekoliko država odnosno u barem dvjema državama. Turistički proizvod u slučaju kružnih putovanja obuhvaća: turističku ponudu u lukama, turističku ponudu u neposrednoj blizini luka te turističku ponudu na brodu.

Brod za krstarenje putnički je brod čija namjena nije prijevoz osoba od jedne do druge luke odredišta, nego je namijenjen uživanju u putovanju i sadržajima na brodu (krstarenje). Brod za krstarenje pristaje na svojem putu u lukama nekoliko zanimljivih turističkih destinacija u određenu razdoblju. Danas je krstarenje postalo značajnim dijelom turističke industrije. [26]

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 ima prijevoznu, a turističke agencije komercijalnu funkciju. [10]

2.3. OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET

Pomorski prijevoz u obalnome linijskom pomorskom prometu predstavlja prijevoz putnika, vozila i tereta u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru Republike Hrvatske po unaprijed utvrđenu voznom redu i javno objavljenim cijenama usluga. Važan je čimbenik u pomorskoj plovidbi jer trajno i redovito osigurava povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, bez kojeg ne bi bio moguć razvitak naseljenih otoka u Hrvatskoj. Održava se redovita linijska plovidba između 73 hrvatske otočne luke i 22 kopnenih luka. [21]

Ro-Ro nacionalne linije dijele se na: dužobalne (jadranske ili longitudinalne jadranske linije) i linije između obale i otoka. Međunarodno linijsko putničko brodarstvo predstavlja linije putničkih brodova i Ro-Ro putničkih brodova što povezuju dvije jadranske obale, tj. istočnu i zapadnu obalu Jadrana.

2.3.1. Agencija za obalni linijski pomorski promet

Agencija za obalni linijski pomorski promet osnovana je 1. listopada 2006. godine kao neprofitna pravna osoba, temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Osnivač je Agencije Republika Hrvatska, a Vlada RH ostvaruje osnivačka prava. [27] Cilj osnivanja Agencije jest stvaranje regulatornog tijela u RH koje će se brinuti o svim pitanjima vezanim za linijsko putničko brodarstvo na Jadranu.

Najznačajniji poslovi Agencije jesu: [27]

- raspisivanje javnih natječaja za dodjelu koncesija brodarima koji će obavljati pružanje usluga prijevoza na trajektnim, državnim brodskim i brzobrodskim linijama u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu
- nadzor nad kvalitetnim korištenjem sredstava koja se iz proračuna RH daju kao potpore za održavanje pomorskih veza s otocima na onim linijama koje nisu rentabilne
- utvrđivanje i objava redova plovidbe te osiguranje sredstava za redovito i nesmetano obavljanje linijskog prijevoza
- utvrđivanje reda plovidbe u sezonskom i izvansezonskom razdoblju
- osigurava upravljanje i uspostavu informatičkog sustava za javni prijevoz, izdavanje otočnih iskaznica te vinjete za vozila
- nadzire ispunjavaju li brodari i brodovi uvjete utvrđene Pravilnikom za obavljanje međunarodnoga linijskog prometa te daje suglasnost za linije u međunarodnome linijskom prometu itd.

Sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije osiguravaju se iz državnog proračuna i naknadama od koncesija na državnim linijama. Sukladno odredbama Zakona sredstva se osiguravaju za svaku godinu posebno, na temelju financijskog plana Agencije. Tijela Agencije čine ravnatelj i Upravno vijeće. Ravnatelj je zadužen za poslovanje Agencije i mandat mu traje četiri godine. Ravnatelja imenuje Upravno vijeće uz suglasnost ministra.

Organizacijsku strukturu Agencije čine: [23]

- ured ravnatelja
- Služba za pravne, kadrovske, koncesijske i opće poslove
- Služba za financijsko-računovodstvene poslove i
- Služba za tehničko-operativne poslove.

Agencija nema vlastiti strateški plan nego se povezuje sa strateškim planovima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, a to su: [23]

- održivi razvoj prometnog sustava
- razvijen sustav pomorskog prometa te sustavno i učinkovito upravljanje pomorskim dobrom
- poticanje pomorske prometne povezanosti i razvoj pomorske putničke flote uvođenjem novih tehnologija.

Sjedište Agencije za obalni linijski pomorski promet je u Splitu i nema svojih područnih službi. Prostor kojim se Agencija koristi u vlasništvu je Republike Hrvatske.

2.3.2. Državne potpore u pomorskome linijskom prometu

Za državne linije na kojima su troškovi veći od prihoda nastalih pružanjem usluga te za troškove koji su nastali kao posljedica ispunjavanja obveze pružanja javne usluge brodarima se dodjeljuju državne potpore u obliku naknada. Državne linije utvrđuju se prema potrebama stanovništva neovisno o tome jesu li isplative ili ne. Ovlašteni davatelj potpora jest Agencija za obalni linijski pomorski promet na temelju Zakona. Agencija određuje najveći iznos naknade za svaku od linija posebno, te predstavlja procijenjenu vrijednost nabave. Pritom brodar ne smije prijeći najveći iznos naknade odobren od Agencije u dokumentaciji za nadmetanje. Subvencije se isplaćuju mjesečno, temeljem izvještaja brodara ovjerena od Lučke kapetanije o odrađenim i neodrađenim (zbog kvara, nevremena i sl.) vožnjama u prethodnom mjesecu. Obračunavaju se samo linije za koje je ugovorena koncesija. Temeljem tog izvještaja, Agencija izrađuje mjesečni obračun subvencija za svaku liniju te ugovoreni iznos subvencije umanjuje za iznos vrijednosti linija koje nisu odvožene. [23]

2.3.3. Jadrolinija – najveći hrvatski brodar

Jadrolinija je društvo za linijski prijevoz putnika i tereta morem osnovano 20. siječnja 1947. godine u Rijeci te je najveći brodar u Republici Hrvatskoj. Jadrolinija svojom flotom pokriva cijelo područje unutarnjeg mora RH koje je podijeljeno u četiri plovna područja: riječko, splitsko, zadarsko-šibensko i dubrovačko okružje u kojima prometuju lokalne i neke međunarodne linije. Najvažnija zadaća Jadrolinije jest povezivanje otoka s kopnom. Bijela flota trenutno ima 51 brod od čega je: 37 Ro-Ro putničkih brodova (trajekata), 10 brzih putničkih brodova (katamarana) i 4 klasična

putnička broda. Trajekti „Zadar“, „Marko Polo“ i „Dubrovnik“ brodovi su za međunarodnu plovidbu i održavaju linije s Italijom (Ancona i Bari), a po potrebi plove i na lokalnim linijama. [30]



Slika 2. Jadrolinijin logo [30]

Glavni organi poduzeća jesu Uprava Društva, Nadzorni odbor te Glavna skupština Društva. Na čelu poduzeća nalazi se predsjednik uprave, a slijede član uprave za komercijalni sektor te član uprave za tehnički sektor. Kadrovska struktura sastoji se od pomoraca i kopnene službe.

Pri određivanju cijene putne karte uzimaju se u obzir troškovi koji nastaju na putovanju između dviju luka koji uključuju troškove potrošnje goriva, troškove održavanja, plaće posade itd. Država subvencionira većinu linija, a time uglavnom štiti domaće otočko stanovništvo, tako da učenici i studenti koji se školuju na kopnu te umirovljenici imaju besplatan prijevoz dok ostali otočani i tvrtke registrirane na otoku imaju popust od 50 %. Cijene prijevoza ne određuje brodar samostalno već ih odobrava Agencija za obalni linijski pomorski promet u dogovoru s Ministarstvom mora, prometa i infrastrukture te Ministarstvom gospodarstva. [23]

2.4. MORSKE LUKE PUTNIČKOG PROMETA

Pomorsko-putničke luke jedan su od ključnih 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.

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 prihvrat putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu te učinkovit prihvrat sredstava drugih prometnih grana. Razvoj prometno-putničkih luka traje i danas, u svijetu i u Republici Hrvatskoj. Postoje razni projekti za nadogradnju, unapređenje i izgradnju sasvim novih putničkih luka i terminala.

Osnovni uvjeti jesu: [7]

- 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.

Izgradnju pomorsko-putničkog terminala kojim se proširuje proizvodni program luke treba u prvom redu sagledavati s makroekonomskog aspekta jer propulzivno utječe na razvitak niza komplementarnih djelatnosti. Propulzivnost pomorsko-putničkih terminala toliko je opsežna u regionalnom razvitku da malo koja svjetska regija nije iskoristila prirodne uvjete koje joj omogućuje geoprometni položaj.

2.4.1. Luke za Ro-Ro promet

Na pomorskom tržištu danas mogu jedino konkurirati one luke koje ulažu u razvoj suvremenih transportnih tehnologija te pružaju maksimalnu kvalitetu prometnih usluga. [5] Sigurnost putnika glavni je prioritet Ro-Ro putničkih luka. Ro-Ro terminali ne zahtijevaju veća ulaganja u infrastrukturu, ali je luka dužna osigurati dovoljan broj vezova za pristajanje brodova te prostrani parking, skladišta i odgovarajuće servise.

Kako bi se smanjile gužve u lukama te izbjegle moguće nesreće, potrebno je odvojiti različite prometne kategorije. To su: [1]

- osobni automobili
- autobusi

- prikolice i kamioni i
- vozila koja ukrcavaju i iskrcavaju putnike.

Odlazni promet ne smije smetati dolaznom prometu. Brzo ukrcavanje i iskrcavanje putnika i vozila s brodova uvelike doprinosi smanjenju stvaranja gužve u luci.



Slika 3. Ro-Ro terminal u luci Ploče [28]

Elementi ključni za uspješno funkcioniranje putničkih terminala jesu: [3]

- veličina parkirališnog i skladišnog prostora
- kvalitetna povezanost terminala s cestovnom mrežom
- izbor prekrajno-prijevoznih sredstava i opreme i
- konstrukcijska obilježja pristana.

2.4.2. Luke za kružna putovanja

Zbog ekspanzije međunarodnih kružnih putovanja, posljednjih dvadesetak godina sve veći broj luka investira u razvoj putničkih terminala za prihvat velikih kruzera. Organizacija kružnih putovanja nije nimalo jednostavna jer ona predstavlja međuovisnost pomorskog prometa (brodovi i luke) i turizma (turističke destinacije).

Luka za kružna putovanja može biti: [8]

- polazna luka za kružna putovanja (engl. home port) i
- luka ticanja (engl. port of call).

Polazna luka mora optimalno poslužiti brod i omogućiti brodovima i putnicima dodatne sadržaje kao što su: [9]

- siguran i stalan vez
- mjesto za parkiranje osobnih automobila i autobusa
- dobru prometnu povezanost s ostalim granama prometa
- pružanje informacija turistima
- kvalitetno obavješćivanje
- terminali smješteni u blizini centra grada koji su u velikoj prednosti jer turisti tako imaju na raspolaganju i sadržaje u samom gradu itd.

Luka ticanja jest turistička destinacija, odnosno luka koju brod na svome kružnom putovanju namjerava posjetiti. Kako bi mogle poslovati i konkurirati na tržištu, luke ticanja moraju ispunjavati sljedeće osnovne uvjete: [8]

- osigurati prihvat za brodove na kružnim putovanjima (infrastrukturu i operativnu obalu)
- osigurati carinske i policijske formalnosti
- osigurati prostor za komunikaciju broda s unutrašnjosti (mjestom ili gradom)
- organizirati izlete autobusima ili brodicama
- servis za popravak i opsluživanje broda
- ugostiteljski obrti, restorani i prodavaonice itd.

Luke ticanja imaju velike prihode od kruzera pri čemu je bitno da se destinacije same promoviraju i probijaju na sve kompleksnijem tržištu kako bi zadržale kruzing turizam.

2.4.3. Tehničko-tehnološka obilježja pomorsko-putničkih terminala

Bez uređena i opremljena putničkog terminala nije moguć razvoj putničkog prometa i pomorskog turizma u suvremenim uvjetima, prema europskim i svjetskim standardima.

Osposobljenost pomorskoputničkog terminala za domaći i međunarodni promet je potrebna za 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.

Kod opremljenih i uređenih pomorskoputničkih terminala moraju biti osigurane dovoljne kopnene površine za smještaj svih potrebnih gospodarskih objekata u funkciji putničke potražnje, moderne cestovne i željezničke prometnice u široj regiji te redovite i brze autobusne i željezničke linije unutar regije. [3]



Slika 4. Pomorsko putnički terminal u Zadru [29]

Zadovoljavanje potreba putnika (turista) koji je na to naviknut u svojoj zemlji i koji takvu uslugu dobiva u drugim velikim svjetskim terminalima, podrazumijeva ponudu odgovarajuće usluge na dolasku i odlasku.

Na terminalu bi trebali postojati sljedeći objekti: [3]

- 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.

Ako postoji potreba, u sklopu pomorsko-putničkog terminala razvijaju se i mnogobrojne druge djelatnosti kao: carinska kontrola i kontrola putovnica za putnike u međunarodnom prometu, informacijski pult, usluge putničkih agencija, čekaonica, igraonica za djecu i prostor za životinje, mjesta za sastanke, izložbeni prostor, prostorija za prvu pomoć itd. Kao korisnici terminala pojavljuju se putnici i brodari.

Brodaru kvalitetnu uslugu predstavlja: [3]

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

Kako bi putnici uspješno mogli nastaviti svoj put kopnenim i zračnim putem do svoga konačnog odredišta, poželjno je da se u blizini pomorskoputničkog terminala nalazi cestovni i željeznički putnički terminal i zračna luka te da je terminal dobro povezan s cestovnim i željezničkim prometnicama.

2.4.4. Utjecaj tehnoloških promjena u brodarstvu na razvitak luka

Ključan utjecaj na razvitak morskih luka u povijesti su imale tehnološke promjene u brodarstvu. Promjene u lukama postaju izraženije uvođenjem većih brodova od kraja 19. stoljeća. Na izmjenu strukture svjetskog brodarstva i brz porast svjetskoga pomorskog prometa morske su luke razmjerno kasno reagirale jer temeljit preobražaj luka zahtijeva velike investicije. Izgradnja luka dugotrajan je proces, a same se odluke donose mnogo prije, za razliku od brodova koji se nabavljaju postupno, a njihova izgradnja traje kratko. [3]

Fizički i funkcijski preobražaj luka nametnule su i uvjetuju ga tehničko-tehnološke promjene u brodarstvu. Luke još uvijek zaostaju za razvitkom morskog brodarstva iako su pokušale pratiti brze i česte promjene njegova razvitka. Na potrebu izgradnje specijaliziranih lučkih terminala i uređaja utjecao je razvitak morskog brodarstva, a glavna prepreka što luke ne mogu slijediti tako nagle promjene u razvitku brodarstva jesu veliki troškovi izgradnje i nefleksibilnost takvih uređaja. Te promjene zahtijevaju novi tip luka čiji se funkcijski elementi potpuno razlikuju od klasičnih luka. Zbog smanjene fleksibilnosti, specijalizacija lučkih terminala dovodi luke u velike teškoće.

3. ANALIZA I OCJENA RAZVIJENOSTI MORSKIH PUTNIČKIH LUKA U RH

Republika Hrvatska ima šest luka otvorenih za javni promet od osobita (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH u gradovima: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Povoljan zemljopisni položaj uvelike je pridonio razvoju hrvatskih morskih luka. Hrvatske luke imaju važnu ulogu u razvoju gospodarstva. Kao temeljne snage koje pozitivno utječu na pomorski putnički promet ističu se tradicija u povezivanju otoka s kopnom i međuotočkom povezivanju, stručna osposobljenost, znanje i iskustvo, redovitost i prometna povezanost te sigurnost i organiziranost.

Glavni negativni čimbenik koji je u velikoj mjeri utjecao na razvoj pomorskoga putničkog prometa bio je rat te je pomorski promet dugo vremena bio preusmjeren na druge luke. [20]. Hrvatska je smještena u srcu kopnenog dijela južne Europe što je ključan prostorni čimbenik te predstavlja važno područje za tranzitni promet.

3.1. LUKA RIJEKA

Luka Rijeka ili Riječka luka najveća je luka u Hrvatskoj. Unutarnji dio luke namijenjen je putničkom prometu. Pomorsko-putnički terminal pušten je u promet 6. listopada 2009. godine. Terminal je osmišljen na način da bi se pružila što bolja usluga putnicima na domaćem i međunarodnome pomorskom putničkom prometu. Šetnica uzduž cijelog lukobrana pruža ljudima prekrasan pogled s mora na cijeli grad.

U neposrednoj blizi luke nalaze se željeznički i autobusni kolodvor što luci daje dodatnu prednost. Centar grada od luke je udaljen 50 – 300 metara. Dubina mora u samoj luci je 7,5 m, ukupna duljina obale je 900 m, što uključuje 11 obala Riječke luke. U luku za vrijeme ljetne sezone uplovljava sve veći broj turističkih brodova, jahti i megajahti. Više od deset godina Riječka luka predstavlja polaznu/završnu luku za manje turističke brodove na kružnim putovanjima hrvatskom obalom. Putnički promet riječke luke gotovo se u cijelosti odnosi na promet dužobalnih putničkih brodskih linija koje tijekom godine povezuju Rijeku sa Splitom i Dubrovnikom te brzobrodskim linijama prema otocima Pagu i Malom Lošinju. [44]



Slika 5. Riječki putnički terminal [31]

Uklonjen je stari dok brodogradilišta Viktor Lenac, porušene su hale, uredski prostori i radionice te je izgrađen novi cestovni most. Rekonstruirano je oko 200 m obalnog zida s plutajućom rampom za ukrcaj/iskrcaj vozila, izgrađena je nova vodovodna, električna i kanalizacijska mreža. Uveden je i bežični internet na području cijele luke.

Lučka uprava Rijeka započela je 2014. godine s provedbom konkretnih aktivnosti usmjerenih na definiranje područja za prihvata kruzera. U suradnji s gradom i Turističkom zajednicom osnovano je povjerenstvo te su definirana tri mjesta za prihvat brodova raznih veličina, sidrište i povremeni vez na zapadnoj obali kontejnerskog terminala Brajdica, čime se omogućio privez i najvećim kruzima.

Tablica 1. prikazuje broj putnika na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. godine. Brodovi kruzera podrazumijevaju brodove na kružnim putovanjima kapaciteta s više od 50 putnika, a manji turistički brodovi one na kružnim putovanjima s manje od 50 putnika.

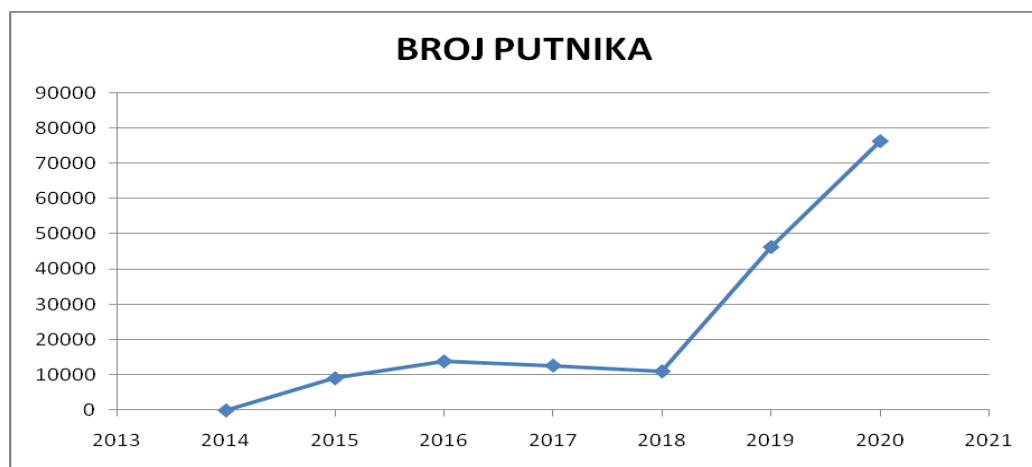
Tablica 1. Putnici na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. god. [16]

GODINA	BRODOVI KRUZERI		MANJI TURISTIČKI BRODOVI		UKUPNO PUTNICI
	Broj dolazaka	Broj putnika	Broj dolazaka	Broj putnika	
2007.	0		199	8.120	8.120
2008.	1	1.494	230	7.066	8.560

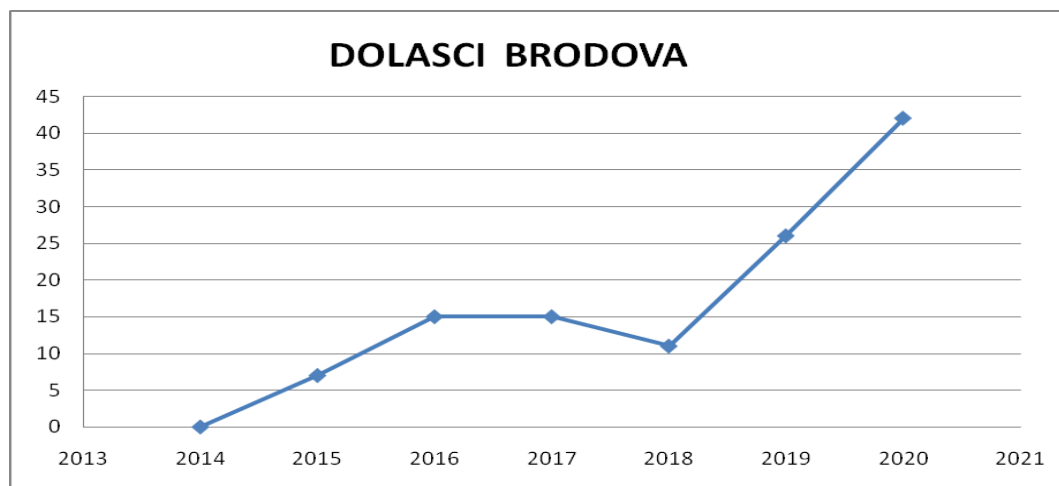
2009.	0		231	7.250	7.250
2010.	1	502	219	6.584	7.086
2011.	0		212	7.560	7.560
2012.	1	1.758	216	7.781	9.539
2013.	1	685	220	7.124	7.809
2014.	0		247	9.026	9.026
2015.	7	9.082	222	7.971	17.053
2016.	15	13.874	281	9.942	23.816
2017.	15	12.675	263	10.583	23.258
2018.	11	10.913	298	12.188	23.101
Procjena 2019.	26	46.500	310	12.500	59.000
Procjena 2020.	42	76.000	320	13.000	89.000

U tablici je vidljivo da je broj dolazaka brodova bio najveći u 2016. godini, a samim tim te je godine u riječku luku došao najveći broj putnika.

Prethodno navedeni podatci prikazani su i u grafovima kako bi se dobila bolja predodžba o navedenim statističkim podacima broja putnika i brodova na kružnim putovanjima, na domaćim i međunarodnim linijama koji su uplovili u luku Rijeka. Očekuje se da će 2019. i 2020. godine taj broj biti mnogo veći.



Grafikon 1. Broj putnika na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. god. [16]



Grafikon 2. Broj brodova na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. god. [16]

3.2. LUKA ZADAR

Grad Zadar kroz čitavu je povijest bio pomorski i lučki grad. Danas je jedan od najснаžnijih prometnih čvorišta gdje su međusobno povezani pomorski, kopneni i zračni putevi. Putničko-trajektna luka Zadar smještena je u samoj jezgri grada na oko 900 m obale. Brojni otoci i plovna ograničenja otežavaju pristup luci velikim brodovima. Zadarska luka povezana je suvremenom autocestom Zadar – tunel Sveti Rok – Bosiljevo – Zagreb te iz Zagreba autocestom sa svim susjednim europskim državama. [32] Strategijom pomorskog razvitka RH, za putničku luku Zadar utvrđeno je da nedostatnost prostora uvjetuje premještanje trajektnog prometa iz gradske luke u novu putničku luku Gaženica u blizini teretne luke, 3,5 km južno od gradskog središta. Početak izgradnje višefunkcionalnoga putničkog terminala započeo je 2009. godine. Gaženica je jedina luka na hrvatskoj obali Jadrana iz koje specijalizirani tereti kao što su postolja i propeleri za vjetroelektrane mogu biti dalje isporučeni zahvaljujući tomu što se brza cesta spušta izravno u luku. [33]

Na najprestižnijem sajmu industrije kružnih putovanja održanom u Hamburgu ove godine, putnička luka Gaženica proglašena je najboljom kruzerskom lukom na svijetu u 2019. godini. Nagrada Seatrade Cruise Awards dodjeljuje se najboljoj luci na kružnim putovanjima gdje konkurira nekoliko stotina luka. Zadar je ušao u finale s norveškom lukom Olden Leon i japanskom lukom Yokohama te pobijedio kao luka koja je u posljednjih godinu dana postigla najveći napredak u upravljanju lukom. Veliko je ovo

priznanje za luku Zadar s obzirom na to da je Zadar tek nedavno ušao u globalnu mrežu luka za kružna putovanja, ali je odmah pri izgradnji uveo najviše standarde upravljanja lukom te najbolju svjetsku praksu. [24]



Slika 6. Putnička luka Gaženica u Zadru [34]

Luku Zadar izravno povezuje četverotračna cesta dužine 17,6 km koja se spaja na autocestu čvor Zadar II. Zračna luka Zadar udaljena je 12 km od luke, a osposobljena je za prihvatanje svih vrsta zrakoplova, kako putničkih tako i teretnih. Izgradnja luke Gaženica omogućila je višu kvalitetu pomorskih veza čime se poboljšala brzina, kvaliteta i udobnost pomorskoga putničkog prometa. Tablica 2. prikazuje ostvareni promet na domaćim linijama u razdoblju od 2005. do 2018. godine, uključujući trajektni, brodski i brzobrodski prijevoz.

Tablica 2. Ostvareni promet na domaćim linijama od 2005. do 2018. god. [19]

GODINA	PUTNICI	VOZILA
2005.	2.064.505	293.587
2006.	2.164.896	300.628
2007.	2.253.487	332.639
2008.	2.392.364	349.342

2009.	2.333.544	332.052
2010.	2.362.054	312.939
2011.	2.349.575	314.828
2012.	2.321.836	312.908
2013.	2.217.215	319.251
2014.	2.080.811	339.758
2015.	2.156.480	360.474
2016.	2.238.312	397.618
2017.	2.348.950	429.321
2018.	2.351.095	457.117

Luka Gaženica u svim segmentima prometa bilježi posljednjih godina značajan porast i dalje nastavlja ostvarivati zamjetne rezultate. Luka je stekla uvjete za istovremeni ukrcaj/iskrcaj automobila i putnika, i to: [34]

1. 7 trajekata na lokalnim linijama dužine od 50 do 150 metara
2. 2 broda u međunarodnoj plovidbi dužine od 150 do 200 metara
3. 3 broda na kružnim putovanjima dužine od 250 do 350 metara kao i mogućnost prihvata Ro-Ro brodova na istim gatovima.

U Tablici 3. prikazan je promet na međunarodnim linijama u razdoblju od 2009. do 2018. godine na relaciji Zadar – Ancona.

Tablica 3. Ostvareni promet na međunarodnim linijama u razdoblju od 2009. do 2018. god. [19]

Godina	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Putnici	62.742	56.723	61.112	47.434	38.626	42.406	33.215	30.637	38.532	38.632
Vozila	17.370	14.319	15.174	9.623	6.658	7.354	5.580	5.496	8.116	8.218

Od 2012. iz godine u godinu smanjuju se razdoblje i frekvencija prometovanja. U posljednje dvije godine do danas bilježi se blagi porast broja putnika i vozila na međunarodnim linijama.

Uz intezivan lokalni, dužobalni i međunarodni promet s Italijom, Luka Gaženica u posljednjih nekoliko godina bilježi značajan porast broja brodova na kružnim putovanjima. Tome doprinose i činjenice da se Zadar nalazi u središtu regije gdje se spajaju sjever i jug Hrvatske s najsuvremenijom mrežom autocesta, nalazi se na pola puta između Venecije i Dubrovnika pa time zadarska luka Gaženica predstavlja jednu od najvažnijih tranzitnih luka i nalazi se među najprometnijima na Sredozemlju. U sljedećoj tablici prikazan je broj ticanja brodova na kružnim putovanjima te broj putnika u razdoblju od 2012. do 2018. godine.

Tablica 4. Ostvareni promet kruzera u razdoblju od 2012. do 2018. god. [19]

Godina	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Ticanja	57	69	77	96	114	110	120	135	145
Putnici	20.958	33.647	53.791	70.366	136.462	137.667	166.528	185.000	205.000

U prethodnoj tablici vidljivo je zadovoljavajuće povećanje broja uplova kruzera zadnje dvije godine, a u 2019. i 2020. godini očekuje se da će taj broj i dalje rasti, prema dosad najavljenim dolascima kruzera.

3.3. LUKA ŠIBENIK

Luka Šibenik jedna je od najstarijih i najbolje zaštićenih luka u Hrvatskoj. 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 valova i vjetra, a u nju se uplovljava Kanalom sv. Ante (dug 2700 m, a širok 120 – 300 m) koji omogućava nesmetanu plovidbu brodovima do 50.000 DWT. Dužina luke iznosi 10 km, širina 300 – 1200 m, s dubinama od 8 do 40 m. [35] Zbog svoje veličine i važnosti proglašena je lukom od osobita međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Strukturu putničkog prometa u luci Šibenik čine: [6]

1. trajektne linije prema otocima u okruženju grada Šibenika

2. brodske putničke linija iz Šibenika i Vodica prema lokalnim mjestima i otocima i
3. međunarodni kruzing turizam.



Slika 7. Luka Šibenik [36]

Luka Šibenik članica je MedCruise organizacije. MedCruise je udruga mediteranskih luka za prihvatanje brodova na kružnim putovanjima. Udruga je osnovana u Rimu 1996. godine i okuplja oko 70 luka u Sredozemlju, na Crnom i Crvenom moru te na Bliskom istoku. Cilj je udruge promocija i razvoj postojećih i potencijalnih destinacija atraktivnih turističkim kružnim putovanjima. [35]

Među glavnim ciljevima MedCruise udruge jesu: [35]

- promocija Mediterana kao krstaške destinacije
- 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 te
- stvaranje marketinških, mrežnih i profesionalnih razvojnih alata i foruma za članove.

Tablica 5. Ostvareni linijski putnički promet u razdoblju od 2006. do 2018. god. [18]

Godina	Linijski/vozila	Linijski/putnici	Linijski/broj dolazaka
2006.	1.200	40.832	487
2007.	4.561	40.711	487
2008.	5.766	48.015	487
2009.	6.194	43.916	487
2010.	5.647	39.350	487
2011.	5.477	41.644	487
2012.	5.218	39.992	87
2013.	5.028	42.301	487
2014.	5.144	39.911	487
2015.	5.391	259.106	2.784
2016.	5.813	276.234	2.784
2017.	6.308	284.816	2.784
2018.	6.650	290.266	2.784

U prethodnoj tablici prikazan je ostvareni linijski promet u razdoblju od 2006. do 2018. godine. Vidljivo je da se od 2015. godine broj putnika i vozila blago povećava, što daje pozitivne rezultate. Sljedeća tablica prikazuje broj putnika i broj ticanja kruzera u razdoblju od 2006. do 2018. godine.

Tablica 6. Broj ticanja kruzera i broj putnika u razdoblju od 2006. do 2018. god. [18]

Godina	Kruzer/broj dolazaka	Kruzer/putnici
2006.	48	4.836
2007.	53	5.292

2008.	78	10.516
2009.	90	10.269
2010.	109	11.624
2011.	113	12.860
2012.	84	15.355
2013.	100	29.784
2014.	93	12.693
2015.	92	17.562
2016.	105	12.276
2017.	109	27.718
2018.	109	35.729

3.4. LUKA SPLIT

Splitska luka kao najveća pomorska luka Dalmacije najvažnije je središte za lokalni i međunarodni pomorski promet. Smještena je na srednjem dijelu Jadrana te je neizbježna destinacija brodova na kružnim putovanjima. Zbog svoga povoljnog zemljopisnog položaja i zbog velikog broja otoka koji joj gravitiraju, Splitska luka oduvijek je bila orijentirana na putnički i teretni promet. Ukupna duljina operativne obale luke iznosi 2136,5 m s 27 vezova od kojih su dva novoizgrađena za pristanak velikih kruzera. Zbog duboke uvučenosti u otočno područje, pristup luci omogućen je obalnim ili unutarnjim prilaznim putovima kroz Drvenički, Šoltanski i Brački kanal te Splitska vrata. Splitska vrata najkraći su obalni prilazni plovni put prema luci Split. Prolaz je duljine od približno 2 M smješten između otoka Šolte i Brača. Prilaženje luci Split korištenjem Hvarskog i Bračkog kanala u duljini od 55 M najdulji je prilazni plovidbeni put s otvorenoga mora te se zbog svoje duljine manje koristi. [52]



Slika 8. Luka Split prije izgradnje vanjskog terminala [52]

Od 2002. godine u luku Split pristižu brodovi na kružnim putovanjima te se odmah uočavao pozitivan trend u ukupnome putničkom prometu. Zbog bogate kulturne baštine grada Splita kao i obližnjih gradova Trogira i Solina, grad Split iz godine u godinu privlači sve veći broj gostiju.

Izgradnjom vanjskih vezova na lukobranu povećao se prostor za prihvat velikih brodova na međunarodnom prometu te se u manjoj mjeri poboljšao protok vozila i putnika u luci. S obzirom na pozitivan trend povećanja putničkog prometa i nemogućnosti daljnjeg širenja luke, javila se potreba za premještanjem luke izvan središta grada. Neke od ideja stručnjaka jesu izgradnja terminala za prijevoz putnika i vozila na međunarodnom i nacionalnom prometu na područje uvale Poljud. Smatra se da bi bilo potrebno zadržati promet brodova na kružnim putovanjima u Gradskom bazenu luke zbog neposredne blizine centra grada kao središta odvijanja turističkih djelatnosti. [38]



Slika 9. Luka Split [39]

Izgradnjom vanjskih vezova na lukobranu omogućen je privez velikih brodova na kružnim putovanjima kao i privez Ro-Ro brodova. Cijeli projekt stajao je 23.347.366,98 eura, a financiran je sredstvima Europske banke za obnovu i razvoj, Lučke uprave te iz Državnog proračuna. Izgradnja se odvijala u dvjema fazama. Prva faza započela je u lipnju 2014. i završena u srpnju 2016. godine, a druga je faza završena u ožujku 2017. godine. Dužina vezova je 265 m i 245 m, a širina im je 15 m.

Cjelokupna građevina sastoji se od sljedećih dijelova: [39]

- a) Građevina Faza 1
 - 1) Vez 1 – zapadni vez za brodove duljine do 320 m
 - 2) plato s trajektnim rampama
 - 3) Interventni pristup 1
 - 4) Interventni pristup 2
 - 5) privezna utvrđica na glavi lukobrana / produženje veza 28
 - 6) granični prijelaz
 - 7) pristupna prometnica i parkiralište za autobuse
- b) Građevina Faza 2
 - 1) Vez 2 – istočni vez za brodove duljine do 265 m
 - 2) Interventni pristup.

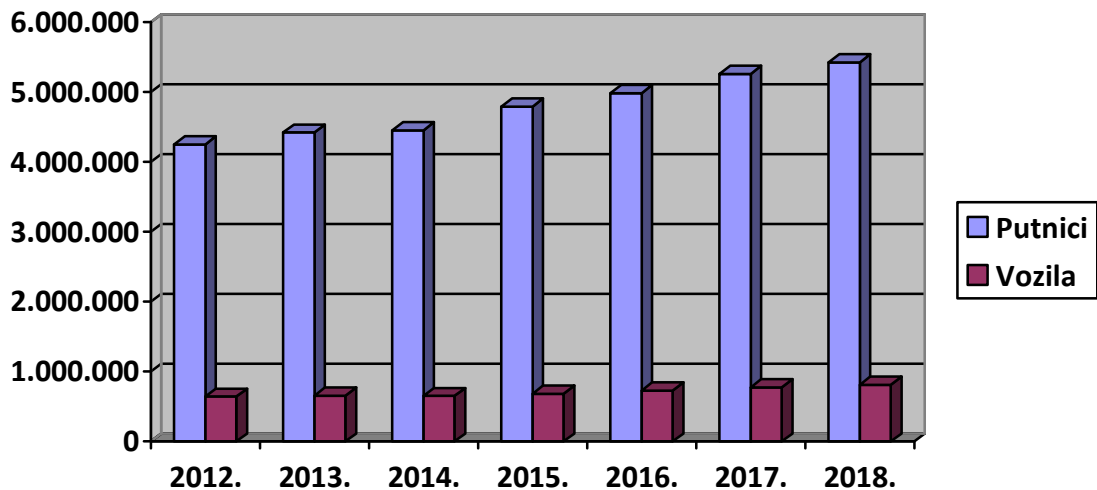
Tablica 7. prikazuje broj putnika i vozila na lokalnim i međunarodnim linijama u luci Split. Tablica je izrađena prema internim podacima Lučke uprave Split za razdoblje od 2012. do 2018. godine.

Tablica 7. Promet putnika i vozila u luci Split u razdoblju od 2012. do 2018. god. [17]

Godina	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Lokalni trajektni promet (Jadrolinija) / putnici	2.849.023	2.962.042	2.937.118	3.245.455	3.483.727	3.708.066	3.614.059
Lokalni trajektni promet (Jadrolinija) / vozila	598.424	608.032	616.405	647.867	689.992	738.463	769.102
Promet katamaranima (Jadrolinija, LNP i Kapetan Luka) / putnici	724.297	762.209	869.671	815.783	714.034	835.753	984.855
Male linijske brodice	83.496	142.977	134.243		102.393	113.202	106.842
Promet izletničkim brodicama	61.436	77.531	104.229	118.677	100.705	93.451	103.495
Dužobalni promet / putnici	10.620	11.031	8.180	Ukinuta linija			
Dužobalni promet / vozila	1.775	1.541	1.405	Ukinuta linija			
Međunarodni trajektni promet (Jadrolinija, Blue line i SNAV) / putnici	238.025	276.671	205.411	211.038	191.846	159.942	180.907

Međunarodni trajektni promet (Jadrolinija, Blue line i SNAV) / vozila	36.037	45.371	31.449	38.182	43.277	36.933	42.112
Međunarodni katamaranski prijevoz (SNAV) / putnici	40.787		8.724				
Međunarodni katamaranski prijevoz (SNAV) / vozila	5.867		1.891				
Kružna putovanja	245.451	189.107	184.062	271.445	278.259	232.244	307.148
Ukupno putnici	4.253.135	4.421.568	4.451.638	4.793.226	4.982.652	5.261.166	5.422.589
Ukupno vozila	642.103	654.944	651.150	686.049	733.269	775.396	811.214

Sljedećim grafom prikazan je rast prometa putnika i vozila u luci Split, prema podacima iz tablice 7., kako bi se dobio bolji prikaz rasta broja putnika i vozila.



Grafikon 3. Broj putnika i vozila u razdoblju od 2012. do 2018. god. [17]

Brodar Krilo Shipping Company u 2018. godini na liniji Split – Rogač – Milna preveo je 61 102 putnika. U strukturi brodara Krilo Shipping Company sudjeluje s 1 %.

Kapetan Luka ostvario je promet od 343 208 putnika, što je za 117 % više u odnosu na 2017. godinu. U strukturi brodara Kapetan Luka sudjeluje sa 6 %, dok u ukupnome katamaranskom prometu Kapetan Luka sudjeluje s 35 %. [17]

Jadrolinija je kao najveći brodar u 2018. godini ostvarila promet od 4 272 032 putnika (što je za 3 % manje u odnosu na prošlu godinu), te je prevezla 787 813 vozila (što je za 4 % više u odnosu na prošlu godinu). U lokalnome trajektnom prometu prevezeno je 3 614 059 putnika (pad za 3 %), te 769 102 vozila (porast za 4 %). Katamarani su prevezli 580 545 putnika. U međunarodnome trajektnom prometu Jadrolinija sa 77 428 prevezenih putnika bilježi porast prometa putnika za 5 % u odnosu na 2017. godinu, dok vozila bilježe pad za 3 % u odnosu na 2017. godinu, prevezeno je 18 711 vozila. U strukturi brodara Jadrolinija ima učešće od 70 %. [17]

U međunarodnom prometu sudjeluju dva brodara, Jadrolinija i SNAV, te kruzeri. Tijekom 2018. godine prevezeno je 488 055 putnika (porast prometa putnika za 24 %), te 42 112 vozila (porast prometa vozila za 14 %) u odnosu na 2017. godinu.

U međunarodnome trajektnom prometu u kojem sudjeluju brodari Jadrolinija i SNAV prevezeno je 180 907 putnika, što je za 13 % više u odnosu na 2017. godinu, te 42 112 vozila što je za 14 % više u odnosu na 2017. godinu. [17]

Jadrolinija koja prevozi putnike na liniji Split – Ancona u 2018. godini ostvarila je promet od 77 428 putnika (porast za 5 %), te 18 711 vozila što je za 3 % manje u odnosu na 2017. godinu.

SNAV je u 2018. godini ostvario porast prometa putnika za 20 %, prevezeno je 103 479 putnika, dok vozila bilježe porast za 32 %, prevezeno je 23 401 vozilo.

Brodovi na kružnim putovanjima u 2018. godini posjetili su splitsku luku 260 puta te je ostvaren rekordan promet od 307 148 putnika, što je u odnosu na 2017. godinu porast broja putnika na kružnima putovanjima za 32 %, dok ticanja bilježe porast od 11 %. [17]

Prema evidenciji Lučkog operativnog centra (LOC) u razdoblju od 1. siječnja do 31. prosinca 2018. godine na vezovima pod upravljanjem Lučke uprave Split, ostvareno je ukupno 20 382 uplova. Od toga je u gradskoj luci bilo 18 237 uplova, a u lučkim bazenima 2145 uplova.

Broj uplova: [17]

- 1) u trajektnom i katamaranskom domaćem linijskom prometu ostvareno 13 396 uplova
- 2) u međunarodnome linijskom prometu ostvarena su 243 uplova
- 3) posjet raznih jahti 18 uplova
- 4) posjet brodova na kružnim putovanjima 260 uplova
- 5) posjet turističkih brodova RH 2984 uplova
- 6) posjet izletničkih brodica 1231 uplova i
- 7) posjet raznih brodova 105 uplova.

Usporedimo li 2017. godinu gdje je ostvareno 18 546 uplova i 2018. godinu s ostvarena 20 382 uplova evidentan je rast u sveukupnom pomorskom prometu od 1836 uplova.

3.5. LUKA DUBROVNIK

Luka Dubrovnik kategorizirana je kao putnička luka otvorena za javni promet te je luka od osobita međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Dubrovnik je među prvim lukama započeo njegovati turizam brodova na kružnim putovanjima i to čini već 165 godina. Luka Dubrovnik sastoji se od dviju lokacija: gradske luke i putničke luke odnosno luke Gruž. [40]



Slika 10. Luka Gruž [40]

Luka Gruž međunarodna je pomorska putnička luka grada Dubrovnika. Nalazi se u dubrovačkom naselju Gruž, koje je smješteno 3 km zapadno od stare gradske jezgre. Nalazi se u zaljevu između poluotoka Lapada s južne strane, južnih padina brda Srđa sa sjeverne te naselja Batala s istočne strane. Luka Gruž zaklonjena je od svih vjetrova osim zapadnoga, koji stvara manje valove. [41]



Slika 11. Kruzери u luci Gruž [40]

Dužina operativne obale je 1600 metara gdje se nalazi 9 vezova. Kapacitet javnog parkirališta za putnike s brodova na kružnim putovanjima jest 300 vozila. Organiziran je prijevoz za putnike s brodova na relaciji luka – stari grad. U luci se nalaze i mnogi sadržaji kao što su barovi, restorani, bankomati itd.

U tablici 8. prikazan je broj putnika na kružnim putovanjima u luci Gruž po mjesecima u razdoblju od 1. siječnja 2011. do 31. kolovoza 2019. godine.

Tablica 8. Promet putnika u razdoblju od 01.01.2011. do 31.08.2019. god. [15]

Godina i mjesec	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	Ukupno
2011.	8.390	7.846	10.569	37.161	75.967	94.125	103.361	98.957	103.428	116.626	40.627	7.668	704.725
2012.	98	91	3.241	62.010	78.266	94.125	105.055	98.957	104.863	115.389	50.985	377	713.457
2013.	135	295	12.629	51.305	124.718	124.662	139.476	154.173	140.328	134.342	58.519	2.327	942.909
2014.	146	277	1.698	58.830	103.546	127.101	101.480	122.071	132.390	113.626	44.792	230	806.187
2015.	87	557	550	39.884	89.414	109.148	129.972	135.671	116.250	110.292	36.392	217	768.434

2016.	141	376	14.006	65.064	93.481	107.284	117.075	124.481	131.037	104.661	38.523	4.171	800.300
2017.	324	177	5.225	44.628	88.511	107.501	113.908	112.136	106.347	102.826	22.947	282	704.812
2018.	145	249	8.481	48.842	100.876	106.717	114.739	121.081	104.591	98.005	26.292	2.413	732.431
2019.	53	1.530	17.714	47.307	96.087	112.398	106.894	381.983					

Dubrovnik je povezan i s talijanskom lukom Bari gdje se ostvaruje drugi po veličini promet putnika i vozila na Jadranu. Sljedeća tablica prikazuje broj putnika i vozila u međunarodnom prometu na relaciji Dubrovnik – Bari i Bari – Dubrovnik.

Tablica 9. Promet putnika i vozila na relaciji Dubrovnik – Bari i Bari – Dubrovnik u razdoblju od 2011. do 2018. god. [15]

Godina	Putnici	Vozila
2011.	123.092	14.046
2012.	129.050	13.940
2013.	88.437	12.459
2014.	91.986	13.365
2015.	77.506	12.216
2016.	70.468	11.825
2017.	63.617	12.634
2018.	66.931	13.685

Dubrovačka luka izdvaja se među lukama na hrvatskom dijelu Jadrana svojom orijentacijom na promet brodova na kružnim putovanjima. Kod ostalih putničkih luka u Hrvatskoj, veća je orijentacija prema linijskome putničkom prometu.

Dubrovnik je ponovno i ove godine proglašen za jednu od najboljih destinacija istočnog Sredozemlja, prema portalu Cruise Critics, koji je dodijelio nagradu „2019

Cruisers' Choice Destinations Award“. Nagradu dodjeljuju sami putnici, koji glasaju za destinaciju i ocjenjuju razne kategorije i sadržaje koje ta destinacija nudi. [40]



Slika 12. Gradska luka Dubrovnik [42]

4. SWOT ANALIZA KRUZING TURIZMA I LINIJSKOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH

„SWOT analiza dijagnostički je i prognostički instrument, koji omogućuje i olakšava planiranje mjera za pojačanje snaga i razgradnju slabih mjesta, prvi korak u definiranju postojeće i poželjne pozicije.“ [12]

SWOT analizom prikazani su prednosti, nedostaci, prilike i prijetnje kruzing turizma i linijskoga putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj.

4.1. SWOT ANALIZA KRUZING TURIZMA U RH

Prilikom izbora luke polazišta u prvom su planu prometna dostupnost i opremljenost luke dok je u drugom planu atraktivnost turističke destinacije. U izboru luke ticanja jest suprotno, u prvom je planu izbor turističke destinacije koja je više atraktivna, ali je dostupnost luke također važan čimbenik. Tvrtke za krstarenje pažljivo odabiru cijene luka prilikom odabira kako bi im bilo isplativo.

Tablica 10. SWOT analiza kruzing turizma u Hrvatskoj [22]

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - razvedena i atraktivna obala - turistička i pomorska tradicija - autoceste do značajnijih mjesta - ekološka očuvanost prirode i mora - sigurna plovidba hrvatskim vodama - lokalno stanovništvo podržava razvoj kruzinga - siguran boravak broda u luci - mogućnost proširenja postojećih lučkih kapaciteta - konkurentnost hrvatskih destinacija - postojeća prateća lučka infrastruktura i suprastruktura... 	<ul style="list-style-type: none"> - neodgovarajuća lučka infrastruktura (nijedna luka nije polazna) - niske cijene lučkih pristojbi i naknada - neodgovarajuća razina kvalitete usluga u ugostiteljstvu i turizmu općenito - utjecaj kruzinga na okoliš - neodgovarajuća suradnja među lukama - nedovoljna ponuda izleta - neinformiranost lokalnog stanovništva - nepostojanje zajedničke suradnje među kruzing destinacijama - loši međuljudski odnosi u poslovanju...

PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> - otvaranje jedinstvenog tržišta - ulazak u EU i NATO - mogućnost korištenja pretpristupnih fondova za izgradnju i uređenje lučke infrastrukture - povoljan položaj Hrvatske na svjetskom tržištu - rast potražnje u kruzing turizmu - potražnja za novim lukama ticanja... - donošenje razvojne strategije kruzing turizma Hrvatske - prepoznat brand pojedinih gradova u cijelome svijetu... 	<ul style="list-style-type: none"> - zagađenje okoliša - politička nestabilnost - terorizam - neodgovarajuća zakonska regulativa - pojava zaraznih bolesti - brz razvoj drugih destinacija - sukobi s drugim korisnicima resursa - nedovoljno educiranog kadra u poslovanju - razvoj nezdrave konkurencije među hrvatskim lukama - balastne vode...

Hrvatska je jedna od najpopularnijih kruzing destinacija na Sredozemlju. Ima sve preduvjete za razvoj luka, njihovo širenje te razvoj polaznih luka. Jedan od najvažnijih čimbenika u razvoju kruzing turizma jest sigurnost plovidbe i boravka putnika u luci i na destinaciji. Tome treba pridodati dobru cestovnu i zračnu povezanost. U blizini svih velikih putničkih luka u Hrvatskoj nalaze se sve međunarodne zračne luke. U Hrvatskoj se gotovo tijekom cijele godine odvija međunarodni kruzing, što doprinosi produljenju turističke sezone i povećanju ukupnih gospodarskih učinaka.

Luke odlaska i dolaska biraju se s obzirom na infrastrukturu daljnjeg putovanja, sigurnosti, terminala i procedura. Negativnosti koje sa sobom nosi kruzing turizam ne bi smjele biti preprekom luci i samoj državi da se dalje razvija, nego na nedostacima treba raditi i ispravljati ih. Povratna informacija od turista na putovanju dobiva se putem anketa i upitnika koji se vraćaju na kraju krstarenja.

4.2. SWOT ANALIZA LINIJSKOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH

Linijsko putničko brodarstvo glavni je preduvjet za funkcioniranje života na otocima i njihov gospodarski razvitak. U linijskom prometu sudjeluju trajekti, klasični brodovi te brzi putnički brodovi (katamarani), koji redovito održavaju vezu otoci – kopno.

Odvijanje linijskoga pomorskog prometa nije moguće bez pomoći države. Linijsko putničko brodarstvo u RH obuhvaća nacionalno linijsko brodarstvo i međunarodno linijsko brodarstvo. Svaki grana pomorskoga putničkog prometa ima svoje prednosti i nedostatke na čijem ispravljanju treba raditi. U nastavku je prikazana tablica sa snagama, slabostima, prilikama i prijetnjama linijskoga putničkog brodarstva u RH.

Tablica 11. SWOT analiza linijskoga putničkog prometa u RH

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - povoljan zemljopisni položaj - obrazovanje pomoraca prema najvišim svjetskim standardima - čuvan morski okoliš i prirodne ljepote - uspostavljen sustav sigurnosti plovidbe u RH - demografsko jačanje otoka 	<ul style="list-style-type: none"> - nedovoljno razvijen multimodalni promet - neusklađenost dolazaka brodova u luku (velik broj brodova u luci u isto vrijeme i stvaraju se prevelike gužve) - neke luke nemaju mogućnost zbrinjavanja kaljužnih i otpadnih voda - protivljenje promjenama - nedovoljno sankcioniranje prekršaja u lukama...
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> - daljnji gospodarski razvitak otoka; - bogata kulturna baština hrvatskog priobalja i otoka - lučka infrastruktura odgovara potrebama linijskoga putničkog prometa... 	<ul style="list-style-type: none"> - zagađenje okoliša - velika opasnost za ljude i okoliš zbog velikog broja aktivnosti na moru i priobalju - nedovoljno educiranog kadra - manjak novčanih sredstava za osuvremenjivanje brodske flote - loša cestovna infrastruktura na otocima...

Izvor: izrada autora

5. ODRŽIVI RAZVOJ I RAZVOJNI PLANOVI LUKA RH

Održivi razvoj predstavlja održavanje ravnoteže između gospodarskih, socijalnih i ekonomskih čimbenika, a cilj je korištenje prirodnih izvora na nacionalnoj i međunarodnoj razini, bez štete za okoliš. Bitno je da se prilikom kreiranja planova uvijek pomno razmotre mogući učinci na okoliš, posljedični utjecaj na ljude, mogućnost zadovoljenja potreba, resursi i ono najvažnije, interes naraštaja koji dolaze. [43]

Svjetska komisija za okoliš i razvoj definira održivi razvoj kao susretanje potreba sadašnjosti bez kompromisa kako bi sadašnji i budući naraštaji mogli ostvariti svoje potrebe. Ključna su dva koncepta: koncept potreba koji se odnosi na potrebe svjetskog stanovništva da bi ostvario određene prioritete i koncept spoznaja koji se odnosi na ograničene mogućnosti okoline da u suglasnosti s društvom i tehnologijom zadovolji sadašnje i buduće potrebe. Održivi razvoj moguće je sagledati i kao korištenje usluga i proizvoda koji odgovaraju osnovnim potrebama i minimiziraju korištenje toksičnih materijala kao i otpad kroz životni ciklus proizvoda tako da se ne ugrožavaju potrebe budućih naraštaja. [2]

Upravljanje održivim razvojem obuhvaća splet raznovrsnih znanja i vještina stečenih izučavanjem društvenih znanosti te različitih područja prirodnih i tehničkih znanosti. Da bi pomorstvo i gospodarenje luka oživjelo potrebno je modernizirati i restrukturirati prometni sustav pri čemu posebno treba voditi računa o održivom rastu i razvoju pomorskog prometa. Jedan od ciljeva Europske unije jest potaknuti unapređenje gospodarskog sustava u smjeru učinkovitijega korištenja resursa i energije. [43]

5.1. RAZVOJNI PLANOVI LUKE RIJEKA

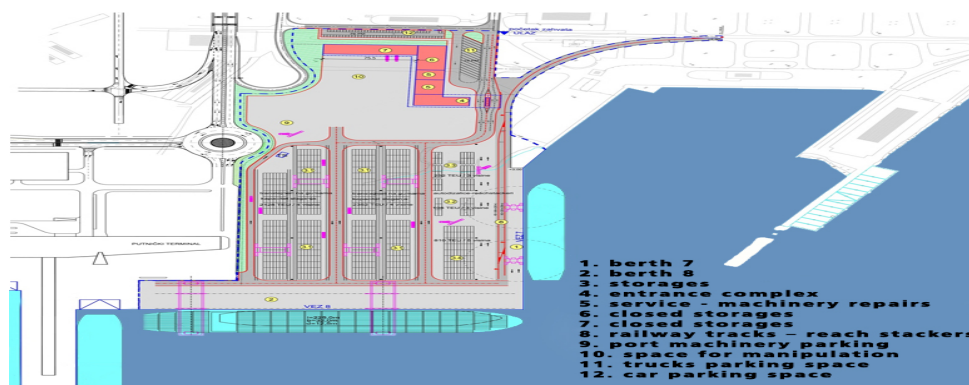
Rijeka Gateway Project najopsežniji je projekt od osnivanja Republike Hrvatske kojim je pokrenuta cjelokupna revitalizacija dijela obalnog prostora Riječke luke. Projekt je pokrenula Vlada Republike Hrvatske u suradnji s Međunarodnom bankom za obnovu i razvoj (IBRD). Rekonstrukcija Bečkog pristaništa i izgradnja cestovnog mosta koji je prethodio izgradnji putničkog terminala bili su prvi pothvati realizirani iz kredita Svjetske banke. Puštanjem u promet spojne ceste povećala se protočnost vozila na tom dijelu putničke luke te je samim time podignuta razina kvalitete pomorskoga putničkog

terminala. Važan dio putničkog terminala čini i suvremeno opremljeni lučki kontrolni centar za praćenje brodova. Centar ne vodi brigu samo o kretanju brodova već i o njihovoj sigurnosti i zaštiti mora od raznih zagađenja. Centar je također opremljen najmodernijim sustavom nadzora i upravljanja pomorskom prometom (VTMIS). Uređenje putničkog terminala putem Rijeka Gateway projekta iznosilo je 95 milijuna kuna. [44]

Neki od projekata EU-a jesu MEDNET projekt, Greenberth projekt i GreenerSites. Projekt MEDNET uključuje sve aktivnosti, istraživanja i projekte vezane za lučko područje, a glavne su mu aktivnosti carinske procedure, carinjenje plovila i tereta i lučke formalnosti u mediteranskim lukama. [45] Cilj Greenberth projekta jest održavanje energetske učinkovitosti u lukama te postizanje bolje uštede energije u lučkim sustavima. Cilj projekta bio je istražiti način uporabe energije iz obnovljivih izvora. Projekt GreenerSites financiran je iz programa Intereg Central Europe 2014/2020, koji potiče suradnju srednjoeuropskih država članica EU-a. Cilj projekta bio je unaprijediti upravljanje nedovoljno iskorištenih industrijskih područja, a to se postiglo definiranjem strategije i alata koji su bazirani na održivom pristupu, kako bi se funkcionalna područja učinila zdravijim i čistijim područjima za život. [46]

5.2. RAZVOJNI PLANOVİ LUKE ZADAR

Jedan od budućih planova luke Zadar jest izgradnja novoga višenamjenskog terminala te bi se na taj način spojilo područje Nove luke i stare teretne luke. Izgradnja je predviđena prema Master planu trajektne luke, prostornim planom Grada Zadra i Urbanističkim planom uređenja trajektne luke. Sljedeća slika prikazuje plan izgradnje novog terminala.



Slika 13. Plan izgradnje novoga višenamjenskog terminala [47]

Prema izrađenome Master planu, taj dio luke razvijat će se u smjeru kontejnerskog i Ro-Ro prometa gdje će se nalaziti velike odlagališne i manipulativne površine. Moći će pristajati kontejnerski brodovi do duljine od 260 m, a zahtijevana dubina obale jest od 10 do 18 metara. Rok izvršenja projekta je 24 mjeseca, a očekivana vrijednost projekta iznosi oko 35.000.000 eura. [47]

5.3. RAZVOJNI PLANOVI LUKE ŠIBENIK

Ugovor za dogradnju i rekonstrukciju gata Vrulje potpisan je 14. veljače 2011. godine s Konstruktor Inženjering d.d. iz Splita, a projekt je trebao biti gotov 2014. godine. Zbog blokade računa tvrtke banka je odobrila pregovaranje s drugim izvođačem te je tako 2013. potpisan novi ugovor s poslovnom udrugom Strabag A.G. – Pomgrad inženjering d.o.o. [48] Prva faza projekta završena je 2014. Godine, a gat je otvoren 2015. godine. Izvođenjem projekta dobilo se 245 metara nove operativne obale čime je omogućen pristan brodova u domaćemu pomorskom prometu, prometu prema Italiji te pristanak jednoga kruzera do 260 metara dužine. Novi vez za lokalni promet prilagođen je pristanu brodova dužine do 50 metara, na koji pristaju i brzi katamaran-trajekti koji održavaju međunarodnu liniju Šibenik – Italija. Druga faza projekta započinje u listopadu ove godine i uključuje izgradnju putničkog terminala za domaći, međunarodni kruzerski promet. Sljedeća slika prikazuje izgled budućega putničkog terminala na gatu Vrulje, a ukupna površina terminala iznosit će oko 15 000 m². [35]



Slika 14. Budući pomorsko-putnički terminal na gatu Vrulje [49]

5.4. RAZVOJNI PLANOWI LUKE SPLIT

Širenjem i dogradnjom Gata sv. Petra 2007. godine splitska luka dobila je 146 metara dugu obalu uz koju mogu pristati kruzeri dugi do 180 metara, a 2010. godine završen je projekt rekonstrukcije Gata sv. Duje čime se dobio veći broj vezova i rasteretila se najfrekventnija linija u ljetnim mjesecima, Split – Supetar.

Proširenje i obnova putničkih vezova na vanjskoj strani lukobrana splitske luke dio je i investicijske strategije Vlade RH za jačanje prometne infrastrukture i povećanje propusne moći Gradske luke Split. Izgradnja vanjskih vezova započela je u lipnju 2014. godine, završena je u ožujku 2017. godine, a bila je podijeljena u dvije faze. Izgradnja je omogućila prihvat dvaju velikih brodova na domaćim i međunarodnim linijama te brodove na kružnim putovanjima. Izvršitelji gradnje bili su „Pomgrad inženjering“ d.o.o., Split, i „Viadukt“ d.d., Zagreb, a ukupna vrijednost investicije iznosi 23.347.366,98 eura. [50]

S obzirom na izgradnju velikog broja novih građevina u luci Split i činjenicu da Lučka uprava Split djeluje na šest različitih lokacija, javila se potreba da se formalizira i standardizira upravljanje zaštitom okoliša u luci Split po načelima EcoPorta (ESPO). Sustav uključuje sustav upravljanja kvalitetom i upravljanje zaštitom okoliša, planove za očuvanje okoliša te se temelji na načelima održivog razvitka. EcoPort omogućava svim partnerima aktivno sudjelovanje i davanje vlastita udjela u sprečavanju i rješavanju problema, uzevši u obzir pojedinačne potrebe. [50]

Važno je spomenuti i projekt EU-a pod nazivom CHARGE (engl. Capitalization and Harmonization of the Adriatic Region Gate of Europe), koji potiče povezanost i poboljšava koordinaciju procesa između jadranskih regija, a posebno se odnosi na unapređenje Adriatic Motorways of the Sea između Hrvatske i Italije. Cilj projekta jest i unaprijediti usluge na postojećim pomorskim vezama između dviju obala Jadranskog mora te poboljšati učinkovitost prometnih tokova te održivost okoliša. [50]

5.5. RAZVOJNI PLANOWI LUKE DUBROVNIK

Razvojni planovi luke Dubrovnik prvenstveno se odnose na stvaranje pretpostavki za prihvat brodova na kružnim putovanjima. Lučka uprava Dubrovnik započela je sveobuhvatan pothvat stvaranja moderne putničke luke, namijenjene ne samo putnicima nego i posjetiteljima i stanovništvu regije. Osnovni je cilj luku Dubrovnik svrstati u skupinu vodećih sredozemnih turističkih luka.

Projekt INTER-PASS predstavlja intermodalnu putničku povezanost između morskih i zračnih luka. Projekt je započeo u siječnju 2018. i očekuje se da će biti završen do prosinca 2019. Projekt je sufinancirao Europski fond za regionalni razvoj u vrijednosti od 85 %, a ukupan projekt stoji 1.498.568 eura. Na projektu sudjeluje osam projektnih partnera iz Italije, Hrvatske i Grčke te jedan pridruženi partner. [40]

Mnogi gradovi u regiji suočeni su s visokim brojem putnika u samoj sezoni te ih prati nedostatak povezanosti između različitih načina prijevoza. Glavni cilj ovog projekta jest poboljšati prometnu povezanost između morskih i zračnih luka i samim time unaprijediti protok putnika jer ipak su kružna putovanja i kružni turizam značajni čimbenici u regionalnom i lokalnom razvoju RH. [51]

Cilj projekta REMEMBER jest promicanje pomorske povijesti i kulture te oživljavanje sjećanja na bogatu povijest jadranskih luka. Glavni je cilj projekta promicanje održivog turizma kroz valorizaciju bogate pomorske kulturne baštine te povećanje sposobnosti jadranskih luka da stvaraju dodatnu vrijednost iskorištavanjem kulturnih dobara. Također je cilj projekta povećati atraktivnost lokalnoga gospodarstva korištenjem moderniziranih informacijsko-komunikacijskih tehnologija.

6. ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska ima sve predispozicije za razvoj pomorskoga putničkog brodarstva, s obzirom na to da ima dugu pomorsku tradiciju, dugu i razvedenu obalu, a njen geoprometni položaj vrlo je pogodan za daljnji razvoj luka. Osiguranjem kvalitetne kopnene prometne povezanosti pomorskoputničkih luka u RH s emitivnim turističkim područjem definiran je temeljni razvojni čimbenik hrvatskog turizma, a time i pomorskoputničkih luka. Povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka ujedno je i povijest razvoja pomorskog prometa. Povijest luka usko je povezana s povijesti civilizacija. U povijesti čovječanstva, u proteklih nekoliko tisuća godina, većina velikih kultura razvile su se na morskim obalama, a vodeći narodi bili su mahom primorci. Pomorska plovidba vezana je uz početak razvoja ljudske civilizacije. Morsko putničko brodarstvo gospodarska je djelatnost koja putničkim brodovima morem organizira prijevoz putnika i robe. Pomorska putnička broderska tvrtka odnosno pomorski putnički brodar obavlja organizaciju morskog brodarstva. Europski se turisti u sve većem broju odlučuju za hrvatsku obalu Jadranskog mora. U Hrvatsku 93 % turista dolazi cestovnim prometom. Turisti kojima su posljednja destinacija hrvatski otoci najznačajniji su korisnici usluga u pomorskom putničkom prometu. Budući da je potražnja za prometnim uslugama izvedena potražnja, broj dolazaka turista u Republiku Hrvatsku inducira veću potražnju za pomorskim putničkim prijevozom. Republika Hrvatska ima šest luka otvorenih za javni promet od osobita (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH u gradovima: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje temeljeno na povoljnome zemljopisnom položaju. Promet se povećava svake godine, ali su nedovoljno razvijene suprastruktura i infrastruktura morskih luka. Hrvatska je jedna od najpopularnijih kruzing destinacija na Sredozemlju. Ima sve preduvjete za razvoj luka, njihovo širenje re razvoj polaznih luka. Jedan od najvažnijih čimbenika u razvoju kruzing turizma jest sigurnost plovidbe i boravka putnika u luci i na destinaciji. Tome treba pridodati dobru cestovnu i zračnu povezanost. U blizini svih velikih putničkih luka u Hrvatskoj nalaze se sve međunarodne zračne luke. U Hrvatskoj se gotovo tijekom cijele godine odvija međunarodni kruzing što doprinosi produljenju turističke sezone i povećanju ukupnih gospodarskih učinaka. Održivi razvoj predstavlja održavanje ravnoteže između gospodarskih, socijalnih i ekonomskih čimbenika, a cilj je korištenje prirodnih izvora na nacionalnoj i međunarodnoj razini, bez štete za okoliš. Bitno je da se

prilikom kreiranja planova uvijek pomno razmotre mogući učinci na okoliš, posljedični utjecaj na ljude, mogućnost zadovoljenja potreba, resursi i ono najvažnije, interesi naraštaja koje dolaze.

LITERATURA

- [1] Agerschou, H.: Planning and design of ports and marine terminals, 2nd ed., Thomas Telford Publishing, London, 2004.
- [2] Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Glosa, Rijeka, 2009.
- [3] Dundović, Č.: Lučki terminali, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2002.
- [4] Dundović, Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003.
- [5] Dundović, Č., Blanka K., Tehnologija i organizacija luka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [6] Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2012.
- [7] Kesić, B.: Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003.
- [8] Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
- [9] Kesić, B., Jugović, A., Presentacija projekta izgradnje putničkog terminala Zadar, Zagreb, 2003.
- [10] Mrnjavac, E., Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.
- [11] Natuknica Luka, Pomorska enciklopedija, 2. izdanje, Jugoslavenski leksikografski zavod, svezak 6., Zagreb, 1981.
- [12] Renko, N.: Strategije marketinga, Naprijed, Zagreb, 2005.
- [13] Vidučić, V., Sustavi pomorskog tržišta, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2011.
- [14] Zelenika, R., Prometni sustavi: tehnologija, organizacija, ekonomika, logistika, menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
- [15] Lučka uprava Dubrovnik: Statistika putničkog prometa 01.01.2011.-31.08.2019. god.
- [16] Lučka uprava Rijeka: Statistika putničkog prometa na kružnim putovanjima 2007.-2018. god.
- [17] Lučka uprava Split: Statistika putničkog prometa 2012.-2018. god.
- [18] Lučka uprava Šibenik: Promet putnika i vozila u luci Šibenik 2006.-2018. god.
- [19] Lučka uprava Zadar: Statistika putničkog prometa 2005.-2018. god.

- [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] Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine.
https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/POMORSKA%20STARTEGIJA%20VRH%2020207201%20web%2026-7_14.pdf (pristupljeno 17.08.2019.)
- [22] Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007. <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf> (pristupljeno 17.08.2019.)
- [23] <http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/PLAN-RADA-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2018.-GODINU.pdf> (pristupljeno 28.08.2019.)
- [24] <http://mok.hr/vijesti/item/29088-zadarska-gazenica-najbolja-kruzerska-luka-na-svijetu> (pristupljeno 18.09.2019.)
- [25] <https://www.hvarinfo.com/hr/trajekti-hvar/> (pristupljeno 28.08.2019.)
- [26] http://hr.wikipedia.org/wiki/Brod_za_krstarenje (pristupljeno 27.08.2019.)
- [27] <http://agencija-zolpp.hr/> (pristupljeno 28.08.2019.)
- [28] <https://www.ppa.hr/hr/> (pristupljeno 26.08.2019.)
- [29] <https://morski.hr/> (pristupljeno 13.09.2019.)
- [30] <https://www.jadrolinija.hr/> (pristupljeno 13.09.2019.)
- [31] <https://www.portauthority.hr/rijeka-gateway-projekt/> (pristupljeno 18.09.2019.)
- [32] <https://www.luka-zadar.hr/> (pristupljeno 28.08.2019.)
- [33] <http://www.port-authority-zadar.hr/nova.php> (pristupljeno 27.08.2019.)
- [34] <http://www.port-authority-zadar.hr/index.php> (pristupljeno 12.09.2019.)
- [35] <http://www.portauthority-sibenik.hr/> (pristupljeno 16.09.2019.)
- [36] <https://www.tportal.hr/tag/luka-sibenik> (pristupljeno 18.09.2019.)
- [37] <http://www.portauthority-sibenik.hr/> (pristupljeno 28.08.2019.)
- [38] https://bib.irb.hr/datoteka/478618.PROMETNA_POVEZANOST_LUKE_SPLIT.pdf (pristupljeno 16.09.2019.)
- [39] <http://www.interkonzalting.hr/> (pristupljeno 27.08.2019.)
- [40] <https://www.portdubrovnik.hr/> (pristupljeno 12.09.2019.)
- [41] https://hr.wikipedia.org/wiki/Luka_Gruž (pristupljeno 26.08.2019.)
- [42] <http://zlu-dubrovnik.hr/> (pristupljeno 28.08.2019.)
- [43] http://www.fzoeu.hr/hr/zastita_okolisa/odrzivi_razvoj/ (pristupljeno 27.08.2019.)

- [44] <https://www.portauthority.hr/lucka-uprava-rijeka/> (pristupljeno 18.09.2019.)
- [45] <http://shortsea.hr/hr/----> (pristupljeno 26.08.2019.)
- [46] http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/EU_projekti (pristupljeno 15.09.2019.)
- [47] <http://www.port-authority-zadar.hr/buduci.php> (pristupljeno 15.09.2019.)
- [48] <http://mppi.hr/default.aspx?ID=9844> (pristupljeno 27.08.2019.)
- [49] <http://pomorac.net/2012/05/07/radovi-na-gatu-vrulje-kasnit-ce-tri-mjeseca/>
(pristupljeno 12.09.2019.)
- [50] <https://portsplit.hr/lucka-uprava-split/razvoj-i-projekti/> (pristupljeno 12.09.2019.)
- [51] <https://www.portdubrovnik.hr/Inter-Pass> (pristupljeno 08.09.2019.)
- [52] <https://portsplit.hr/lucka-uprava-split/> (pristupljeno 26.08.2019.)

POPIS TABLICA

Tablica 1. Putnici na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. god.....	16
Tablica 2. Ostvareni promet na domaćim linijama od 2005. do 2018. god.....	19
Tablica 3. Ostvareni promet na međunarodnim linijama u razdoblju od 2009. do 2018. god.	20
Tablica 4. Ostvareni promet kruzera u razdoblju od 2012. do 2018. god.	21
Tablica 5. Ostvareni linijski putnički promet u razdoblju od 2006. do 2018. god.	23
Tablica 6. Broj ticanja kruzera i broj putnika u razdoblju od 2006. do 2018. god.....	23
Tablica 7. Promet putnika i vozila u luci Split u razdoblju od 2012. do 2018. god.	27
Tablica 8. Promet putnika u razdoblju od 01.01.2011. do 31.08.2019. god.....	32
Tablica 9. Promet putnika i vozila na relaciji Dubrovnik – Bari i Bari – Dubrovnik u razdoblju od 2011. do 2018. god.	33
Tablica 10. SWOT analiza kruzring turizma u Hrvatskoj	35
Tablica 11. SWOT analiza linijskoga putničkog prometa u RH	37

POPIS SLIKA

Slika 1. Trajektne linije u Dalmaciji [25].....	5
Slika 2. Jadrolinijin logo [30].....	9
Slika 3. Ro-Ro terminal u luci Ploče [28]	11
Slika 4. Pomorsko-putnički terminal u Zadru [29].....	13
Slika 5. Riječki putnički terminal [31]	16
Slika 6. Putnička luka Gaženica u Zadru [34].....	19
Slika 7. Luka Šibenik [36].....	22
Slika 8. Luka Split prije izgradnje vanjskog terminala [52].....	25
Slika 9. Luka Split [39]	26
Slika 10. Luka Gruž [40]	31
Slika 11. Kruzeri u luci Gruž [40]	32
Slika 12. Gradska luka Dubrovnik [42].....	34
Slika 13. Plan izgradnje novoga višenamjenskog terminala [47].....	39
Slika 14. Budući pomorsko-putnički terminal na gatu Vrulje [49].....	40

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Broj putnika na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. god.	17
Grafikon 2. Broj brodova na kružnim putovanjima u razdoblju od 2007. do 2018. god.	18
Grafikon 3. Broj putnika i vozila u razdoblju od 2012. do 2018. god.....	29