

Upravljanje i pružanje usluga u lukama od posebnog gospodarskog interesa za RH

Stjepović, Dario

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Dubrovnik / Sveučilište u Dubrovniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:155:621762>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-24**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Dubrovnik](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL

**UPRAVLJANJE I PRUŽANJE USLUGA U LUKAMA OD POSEBNOG
GOSPODARSKOG INTERESA ZA REPUBLIKU HRVATSKU**

DIPLOMSKI RAD

DUBROVNIK, 2021.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU

POMORSKI ODJEL

Diplomski studij pomorstvo

**UPRAVLJANJE I PRUŽANJE USLUGA U LUKAMA
OD POSEBNOG GOSPODARSKOG INTERESA ZA
REPUBLIKU HRVATSKU**

DIPLOMSKI RAD

Mentor:

dr. sc. Antun Asić, kap.

Pristupnik:

Dario Stjepović

Dubrovnik, 2021.

REPUBLIKA HRVATSKA
SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL
Diplomski studij Pomorstvo

Ur. broj:

Dubrovnik, 05.svibnja, 2021.

Kolegij: POSLOVANJE I ORGANIZACIJA POSLOVANJA U POMORSTVU

Mentor.: dr. sc. Antun Asić, kap.

ZADATAK DIPLOMSKOG RADA

Pristupnik: DARIO STJEPOVIĆ, student ak. 2020./2021. god.

Zadatak: UPRAVLJANJE I PRUŽANJE USLUGA U LUKAMA OD POSEBNOG DR-
ŽAVNOG INTERESA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Rad treba sadržavati:

- Opis modela upravljanja i poslovanja luka
- Prostorni, gospodarski, infrastrukturi opis luka i njihova poslovanja
- Usluge u pružatelji usluga u lukama i iskorištavanje lučkog područja

Osnovna literatura:

1. Blanka Kesić, Alen Jugović: Menadžment Pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.
2. Port Reform Toolkit, second edition – Module 3, Alternative port management structures and ownership models, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, 2007.
3. Maria G. Burns: Port Management and Operations, CRC Press Taylor & Francis Group, Boca Raton, FL, 2015.

Zadatak uručen pristupniku: 05. svibnja 2021.

Rok za predaju završnog rada: 15. studeni 2021.

Mentor:

Pročelnik Pomorskog odjela:

dr.sc. Antun Asić, kap

doc.dr.sc. Žarko Koboević

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	5
1. UVOD.....	6
2. UPRAVLJANJE I POSLOVANJE U LUKAMA.....	8
2.1. Definiranje i podjela luka	8
2.2. Čimbenici relevantni za razvoj luka	11
2.3. Uloga i značenje luka u gospodarskom smislu.....	14
2.4. Modeli poslovanja luka i reforme luka.....	16
2.5. Zakonodavni okvir i propisi.....	20
2.6. Privatna ulaganja u lučke projekte.....	22
3. LUČKA PODRUČJA LUKA OD OSOBITOG GOSPODARSKOG INTERESA.....	29
3.1. Luka Rijeka.....	30
3.2. Luka Zadar.....	39
3.3. Luka Šibenik.....	49
3.4. Luka Split.....	51
3.5. Luka Ploče	59
3.6. Luka Dubrovnik.....	70
4. PRUŽANJE KONCESIONARSKIH LUČKIH USLUGA.....	73
4.1. Luka Rijeka.....	74
4.2. Luka Zadar.....	76
4.3. Luka Šibenik.....	78
4.4. Luka Split.....	79
3.5. Luka Ploče	80
3.6. Luka Dubrovnik.....	82
5. ZAKLJUČAK.....	84
LITERATURA.....	87
POPIS SLIKA	89
POPIS TABLICA.....	92

SAŽETAK

Morske luke i pomorski promet ključne su pomorske aktivnosti koje omogućuju europskim obalnim zemljama da imaju koristi od brzog rasta međunarodne trgovine. Stoga je upravljanje lukama postalo središte interesa vlada i žarište istraživanja za poboljšanje učinkovitosti. Republika Hrvatska zbog svog zemljopisnog položaja, zbog svog smještaja u središtu kopnenog dijela južne Europe je vrlo važno područje za tranzitni promet. Ovaj rad ima za cilj sažeti dosadašnje publikacije o upravljanju i poslovanju u lukama, te prikazati luke od posebnog državnog interesa u Republici Hrvatskoj, dvije teretne (Rijeka, Ploče) i tri putničke (Zadar, Split, Dubrovnik). O raznim pitanjima upravljanja i mogućnostima za poboljšanje luka i pružanja usluga lučkih sustava sagledalo se multidisciplinarno s tehničkog, tehnološkog, pravnog i ekonomskog aspekta.

Ključne riječi: upravljanje lukama, luke od posebnog državnog interesa, lučka uprava, koncesionar

SUMMARY

Sea ports and marine traffic (transport) are the key maritime (naval) activities that enable European coastal countries to benefit from fast growing international trade. Therefore, port management has become governments' main interest and a focus of research regarding efficiency improvements. The Republic of Croatia, due to its geographical position and its location in the center of the southern Europe mainland, is a very important transit area. This paper aims to summarize previous publications on port management and operations as well as to present ports of special national interest in the Republic of Croatia, two cargo ports (Rijeka, Ploče) and three passenger ports (Zadar, Split and Dubrovnik). Various issues regarding port management and improvement possibilities of their service renderings are multidisciplinary viewed: from technical, technological, economic along with the legal point of view.

Keywords: port management, port of special government interest, port of Rijeka, port of Zadar, port of Šibenik, port of Split, port of Ploče, port of Dubrovnik.

1. UVOD

Luke su složeni podsustavi gospodarskog sustava određene zemlje s prihvatnim i pretovarnim kapacitetima u kojima se sastaju razne prometne grane i preko kojih se obavlja prijevoz tereta, prijevoznih sredstava i ljudi i povezujući interes svih sudionika u prometu u jedan integralni proces na najekonomičniji i najkvalitetniji način.

Luke su kao takve determinirane nizom čimbenika obzirom na složenost funkcije luke u prometnom, te gospodarskom smislu. Svaki od čimbenika ima veći ili manji utjecaj na ulogu, razvoj i ocjenu vrijednosti neke luke u određenim fazama razvoja koji rezultiraju u jedinstvenoj ocjeni pri odabiru prometnog puta za destinaciju tereta.

Uloga luka je specifična, jer luka ne pripada niti jednoj prometnoj grani ali je ključna točka u povezivanja pomorskog prometa i svih oblika kopnenog prometa, tako je luka temeljna karika u funkcioniranju prijevoznog procesa i transportne usluge. Naime, svaka pomorsko-prijevozna usluga započinje i završava u luci. Zbog te činjenice luka je bitna karika u gospodarskom sustavu svake pomorske države, te je naročito posljednjih decenija 20. stoljeća upravljački sustav luka bio predmet brojnih studija.

Upravo zbog svoje specifičnosti i važnosti kao čvorišta prometnih putova vlasništvo, a time i važne karike gospodarstva, upravljanje lukama i pružanje lučkih usluga kompleksno je pravno i gospodarsko pitanje te je u praksi razvijeno više modela upravljanja lukama.

U Republici Hrvatskoj prihvaćen je *landlord* model upravljanja lukama, u cilju unapređenja njihove efikasnosti, ali ujedno i usmjeravanja i kontrole njihova razvoja sukladno ciljevima razvoja gospodarstva u državi.

Predmet izrade diplomskog rada je upravljanje i pružanje usluga u lukama od posebnog državnog interesa u Republici Hrvatskoj. Luke od državnog značaja su luke čiji je osnivač Republike Hrvatske, a čije osnivanje, razvoj, te poslovanje od prometnog, te gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Sukladno prethodnome postavljena je hipoteza:

PRIHVAĆENI MODEL UPRAVLJANJA LUKAMA OD DRŽAVNOG ZNAČAJA U
REPUBLICI HRVATSKOJ NASTOJI USMJERAVATI RAZVOJ LUKA SUKLADNO
OPĆIM GOSPODARSKIH CILJEVIMA UZ ISTOVREMENO POBOLJŠANJE NJI-
HOVE EFIKASNOST I KONKURENTNOSTI.

Osim postavljene hipoteze u radu će se nastojati odgovoriti na slijedeća pitanja koja se odnose na :

- usporedbu modela upravljanja lukama u svijetu te prednostima i nedostacima pojedinih modela
- pravni okviri poslovanja luka od posebnog gospodarskog interesa
- uklapanje pojedinih luka od posebnog gospodarskog interesa u gospodarstvo države
- način poboljšanja efikasnosti i konkurentnosti luka
- koncesije i pružanje usluga u lukama
- djelatnosti koje se pružaju u lukama

Rad sadrži četiri dijela.

Prvi dio rada je *Uvod* u kojem se iznosi predmet i ciljevi rada, te struktura rada. Drugi dio rada *Upravljanje i poslovanje lukama* je teorijski dio rada u kojem se definiraju luke, te podjele istih. Prikazuje se i uloga i značenje luka u gospodarskom smislu. Napravljen je i osvrt na reforme luka i modele poslovanja luka, kao i na zakonodavni okvir i propise. Treći dio rada pod naslovom *Luke od posebnog državnog interesa u Republici Hrvatskoj* opisati će luke obuhvaćene studijom u smislu njihovih upravljačkih cjelina. Nadalje u četvrtom dijelu opisati će se usluge i pružatelji usluga u lukama te načini iskorištavanja lučkog područja. U Zaključku će se sažeto iznijeti saznanja u radu na temu postavljene hipoteze i pitanja.

U izradi rada su korištene sljedeće znanstvene metode: metoda analize i metoda sinteze, metoda deskripcije, metoda komparacije, metoda studije slučaja.

2. UPRAVLJANJE I POSLOVANJE U LUKAMA

Luka je prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen, gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijenja i leda, mjesto gdje mogu sigurno i brzo iskrcati ili prekrcati teret i putnike i gdje se mogu odmoriti posade. Nadalje, luka je mjesto gdje brodovi i brodice ukrcavaju i iskravaju putnike i teret ¹.

U nastavku ovog dijela rada se definira luka, te se prikazuju podjele luka. Također je napravljen i osvrt na čimbenike relevantne za razvoj luka, kao i značenje luka u gospodarskom smislu. Bit će riječ i o reformi luka, modelima poslovanja luka, kao i zakonodavnom okviru i propisima.

2.1. Definiranje i podjela luka

Luka je zaštićeni prostor na morskoj obali u koji brodovi mogu nesmetano uploviti da se zaklone od nevremena ili da ukrcaju ili iskrcaju robu ili ljude ili da obave potrebne popravke. Luke se dijele prema namjeni, položaju, vodostaju i značenju. Na razvoj luka utječe prirodno geografski položaj, prirodna obilježja luke, carinski režim države, lučke takse, gospodarska snaga zaleđa luke, ciljevi i mjere razvojne pomorske politike kao dijela prometne i gospodarske politike ².

Sukladno navedenom u većini definicija se ogleda samo prometna funkcija, kao ³:

- primarna, a još uvijek i najvažnija uloga luka jest omogućavanje što bržeg, što ekonomičnijeg i što sigurnijeg prenošenja dobara i osoba između kopnenih i morskih nosilaca transporta
- morska luka je veza i sjecište prometa

¹ The World Book Encyclopedia, 1995, Chicago, London, Sidney.

² Brozović, D. 1995, Ekonomski leksikon, Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Masmedia, Zagreb.

³ Turina, A. 1971, Prometna funkcija morskih luka, Društvo za proučavanje i unaprjeđenje pomorstva Jugoslavije.

- morska luka je područje za krcanje ili iskrcavanje morskih brodova i za vršenje drugih lučkih djelatnosti koje je uređeno i priznato takvim.

Luke se dijele različito ovisno o aspektu i svrsi promatranja. Prema Pomorskoj enciklopediji luke se dijele na dvije glavne kategorije, a to su ratne i trgovačke luke⁴. Prema ekonomici luka, kao znanstvenoj disciplini luke se promatraju kao otvorene za javni promet, odnosno one koje služe nacionalnom gospodarstvu pomorske države.

Bitno je naglasiti kako ne postoji jedinstvena definicija luka, a jedna od najčešće navođenih podjela luka je⁵:

- prema veličini i funkciji u robnoj razmjeni: lokalne, regionalne, nacionalne, međunarodne i svjetske luke
- prema vrsti prometa: uvozne, izvozne, razvozne i tranzitne luke, ovisno o kategoriji prometa koja u njima prevladava
- prema vrsti tereta: opće univerzalne za generalni teret i posebno specijalizirane za pojedine vrste masovnih tereta
- prema vrsti kojoj služe: putničke, teretne, mješovite, ribarske, turističke, trgovačke, industrijske luke
- prema značenju u privredi određene zemlje: glavne i sporedne
- prema namjeni: opće, trgovačke, ratne i sportske
- prema mjestu na kojem su smještene: obalne, estuarijske, lagunske, unutrašnje i otočne
- prema vodostaju: otvorene pri svakom vodostaju i zatvorene ili plimne luke otvorene samo pri visokom vodostaju
- prema dužini zadržavanja robe: tranzitne i terminalne
- prema provenijenciji i destinaciji tereta: međunarodne i nacionalne
- s obzirom na putnike: lokalne, regionalne, nacionalne i međunarodne

⁴ Kesić. B. 1992, Organizacija i ekonomika lučkih sistema, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

⁵ Dundović, Č., Kesić, B. 2001, Terminologija i organizacija luka, Udžbenik Sveučilišta u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

- prema posebnoj namjeni: industrijske, ferry luke, brodogradilišne i brodoremontne luke, luka za opskrbu brodova pogonskim gorivom.

Navedena podjela ima brojne nedostatke jer ne postoji jedinstvena tipologija koja bi reflektirala sve karakteristične oblike luka, a navedeni kriteriji jednako vrednuju veće ili manje značajke koje se odnose na luke. Također, u stvarnosti nema luka koje pripadaju samo jednom kriteriju, već se jedna luka kategorizira prema većini navedenih kriterija.

Uz navedenu podjelu, postoji i suvremenija podjela luka koja se temelji na određenim praktičnim načelima prema kojima se luke dijele ⁶:

- prema javnosti prometa na luke koje služe javnom prometu ili luke koje ne služe javnom prometu
- prema carinskom režimu se dijele na carinske luke u koje se primjenjuje redoviti carinski režim određene pomorske luke i slobodne luke koje su u cijelosti isključene iz carinskog režima matične zemlje
- prema načinu administracije i eksploatacije luke mogu biti državne, komunalne, autonomne, povratne i mješovite luke
- prema stupnju komercijalizacije luke se dijele na luke s visokim, srednjim i niskim stupnjem komercijalizacije.

Nadalje razvrstaj luka otvorenih za javni promet ima osobito značenje za ukupno uređenje lučkog sustava u Republici Hrvatskoj budući da se razvrstavanjem pojedine luke u koju od zakonskih kategorija utvrđuje osnivač lučke uprave te način pribavljanja sredstava za izgradnju kapitalnih objekata lučke podgradnje i nadgradnje ⁷.

Razvrstaj luka je proveden prema sljedećim kriterijima ⁸:

- prema namjeni
- prema veličini i značenju za Republiku Hrvatsku
- prema djelatnosti koje se obavljaju u lukama za posebne namjene

⁶ Dundović, Č., Kesić, B. 2001, Terminologija i organizacija luka, Udžbenik Sveučilišta u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

⁷ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

⁸ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, 2019, Narodne novine, Zagreb, 98

- prema značenju za Republiku Hrvatsku.

Upravo Zakon o morskim lukama prvi put jasno definira i sistematizira morske luke Republike Hrvatske i određuje njihovo položaj u prometnom sustavu zemlje, odnosno jasno je određen status prema ostalim lukama, čime se omogućuje optimalan razvoj luka koje imaju najbolje pretpostavke, dok ostale luke manje važnosti planiraju razvoj u lokalnim okvirima⁹.

2.2. Čimbenici relevantni za razvoj luka

Djelovanje luka je određenom brojnim čimbenicima koji imaju veći ili manji utjecaj na ulogu, razvoj i ocjenu luke. Brojni su čimbenici koji utječu na ulogu i razvoj luke odnosno lučkog sustava, a podijeljeni su na:

- prirodno-geografski položaj luke
- prirodne karakteristike luke
- tehnička pogodnost luke
- organizacija poslovanja
- carinski režim luke
- tarife i tarifna politika
- ekonomska snaga zaleđa luke
- razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza, te unutrašnjih plovnih putova
- uloga države u razvoju neke luke i mjere lučke politike
- politički odnosi.

Prirodno geografski položaj luke je odlučujući čimbenik za nastanak luke jer on determinira brojne elementa za razvoj i djelovanje luke. U povijesti je upravo odlučujući čimbenik bio izbor lokacije, a birana su mjesta koja su najdublje uvučena u kopno, kako bi se poštovalo pravilo da je najekonomičniji promet tamo gdje se kombinira što dulji prijevoz vodenim

⁹ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

putem, a što kraći kopnom. Tako su nastale brojne luke uvučene u kopno, a najvažnije na su bile u Veneciji, Trstu i Rijeci.¹⁰

Kada je riječ o prirodnim pogodnostima one se očituju u dubini i prostornosti lučkog akvatorija i zaštićenosti luka od vjetrova, morskih struja i mijena, te u klimatskim prilikama. U današnjim uvjetima razvoja luke, posebno važne prirodne pogodnosti jesu dubina mora uz obalu i prostornost kopna u lučkom području.

Tehničke pogodnosti luke su značajni elementi za lučki promet. Svjetske luke su u drugoj polovici 20. stoljeća se našle u središtu promjena tehnologija, pa je tendencija bila da se tradicionalna luka radikalno izmijeni, odnosno modernizira i investira u njih sukladno suvremenim tendencijama razvoja prometa.

Kada je riječ o organizaciji rada u luci, organizacija utječe na brzinu i kvalitetu lučkih usluga, kao i na ekonomičnost poslovanja. Upravo da bi se ublažili negativni utjecaji koji otežavaju lučko poslovanje, potrebna je odgovarajuća organizacijska načela postaviti, a to su:¹¹

- osigurati koordinirano obavljanje radova prema zahtjevima komitenata i operativnim planovima luke
- osigurati usklađeno djelovanje svih sudionika i svih službi u luci po vremenu i kapacitetima pri obavljanju lučkih usluga
- u procesu obavljanja lučkih usluga osigurati stalnog i odgovornog organizatora rada nadležnog za određivanje zadataka i davanje uputa za rad
- provesti punu koordinaciju u pripremi radnih mjesta, da bi se izbjegla čekanja, a treba osigurati i pomoćne i rezervne poslove na kojima će se zaposliti radna snaga za vrijeme izmjena u tehničkom procesu
- osigurati mogućnost stalnog obučavanja zaposlenih na temelju tehničke i tehnološke dokumentacije i uputa potrebnih za organizaciju i provođenje neposrednog rada.

¹⁰ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

¹¹ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

Naime, u svom razvoju luke postaju više kapitalno intenzivne, a sve manje radno, pa se modificiraju i osnovna načela organizacije rada.

Kada je riječ o carinskom režimu luke on može biti redovna, ili mogu postojati određene pogodnosti što lukama daje poseban značaj. U današnjim uvjetima se češće razvijaju različiti oblici slobodnih lučkih zona, odnosno free zone koje predstavljaju omeđene prostore u luci koji su izdvojeni od carinskog područja kojem luka pripada. Tu se roba može uskladištiti, sortirati, miješati, prepakirati ili preraditi bez carinskog nadzora i carinskih davanja.

Potom uz navedeno potrebno je analizirati i tarife i tarifnu politiku. Uz brzinu prijevoza, cijena prijevoza je odlučujući čimbenik u izboru transportne usluge i destinacije robe. Obzirom na mjesto i ulogu luke na cijenu prijevoza robe preko neke luke ne utječu samo lučke naknade, nego ukupni troškovi prijevoza na cijelom prijevoznom putu. Zbog toga na atraktivnost luke utječu i željezničke i pomorske tarife.

Kada je riječ o ekonomskoj snazi zaleđa luke, poslovanje i razvoj luke izravno su uvjetovani i odraz su njezina zaleđa ograničenog dometom gravitacijske lučke zone, a kopneno zaleđe preferira određeni prometni pravac preko neke luke, a razgraničava se u tri zone:¹²

- neposredno zaleđe luke
- područja koja gravitiraju prema više luka unutar iste države (nacionalno zaleđe)
- područja u inozemstvu koja imaju mogućnost koristiti se lukama više država (tranzitno tržište).

Nadalje, riječ je ulozi države u razvoju luka i mjera lučke politike. Morske luke golema su ekonomska snaga i imaju vrlo važno mjesto u svjetskoj i nacionalnoj privredi. Događaji u luci imaju snažne reperkusije na gospodarstvo cijele države, luke su središta u kojima se zapravo odražava svjetska podjela rada. Načini i veličina ulaganja u razvoj lučkog sustava upućuje na njihov tretman u pojedinim društvenim zajednicama i pokazuje stupanj usmjerenosti cijelog društva na logističku prometnu i lučku politiku cijele primorske zemlje.¹³

¹² Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

¹³ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

Naime, nužnost državnog ulaganja u lučki sustav proizlazi iz specifičnosti luke kao gospodarskog subjekta. Luka je istodobno javna institucija jer služi javnom prijevozu robe isto kao i željeznica ili cesta, ali je i zatvoreni privredni subjekt jer se razvija iz vlastitih sredstava i posluje po načelu privrednog računa.

I u konačnici politički odnosi mogu biti veoma važni za razvoj luka jer pri izboru prometnog puta katkad je važniji politički odnos među državama nego ekonomska prednost određenog puta. Promjene političkih odnosa u pojedinim regijama mogu se bitno pozitivno ili negativno odraziti na poslovanje i na mogući trend razvoja lučkog sustava ili pojedine luke.

2.3. Uloga i značenje luka u gospodarskom smislu

Promet i pomorstvo su važne gospodarske djelatnosti, može se reći i najvažnije s aspekta današnjeg gospodarskog i društvenog razvoja svijeta. Kada se govori o pomorstvu more je prometni medij koji se ne gradi i održava, već se samo na početnoj točki i završnoj točki putovanja izgrađuje i oprema luka. Naime, luke predstavljaju golemu ekonomsku snagu, te imaju vrlo važnu ulogu u svjetskoj i nacionalnoj privredi i međunarodnoj razmjeni. Također luke su dio prometnog sustava određene zemlje i služe kao zbirno mjesto u koje se slijeva promet sa svih prometnih putova i prijevoznih sredstava. Bitno je naglasiti kako morske luke nisu same sebi svrha, nego je njihov zadatak da pruže najpovoljnije usluge pri što nižim izdacima pomažu širenju gospodarske djelatnosti na što veća prostranstva svijeta. Luke se središta u kojima se najbolje odražava svjetska podjela rada, a u sklopu prometnog procesa svoju ulogu i značenje iskazuju kroz to što su: ¹⁴

- središta koordinacije prometnih grana koje se u njima sastaju
- robno prometna središta preko kojih se obavlja transfer tereta između prometnih grana i unutar luka i regija
- amortizeri za neutralizaciju neravnomjernosti u prevoženju pojedinim prometnim granama i u distribuciji roba i prometa na tržištu.

¹⁴ Kesić, B. 1997, *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

Nadalje, sustavni pristup izučavanja pojava temelji se na načelima od kojih su najznačajnija¹⁵:

- načelo kompleksnosti (složenosti) je sustavna cjelina sastavljena od dijelova manje složenosti (podsustava)
- načelo integralnosti (cjelovitosti) pri oblikovanju podsustava treba se rukovoditi funkcioniranjem cjeline
- načelo dinamičnosti (promjenjivosti) pri upravljanju sustavom treba zadržati nepromjenjive odnose između ključnih elemenata sustava
- načelo interdisciplinarnosti omogućava cjelovito sagledavanje sustava
- načelo usmjerenosti odlučivanja – upravljanje sustavom se ostvaruje donošenjem odluka koje se temelje na kvalitetnim informacijama
- načelo samoorganiziranosti sustav bi se trebao moći prilagoditi izmijenjenim uvjetima
- načelo otvorenosti između sustava i okoline treba se događati protok informacija, što pridonosi mijenjanju sustava pod utjecajem okoline, ali i smanjuje mogućnost entropije.

Naime, lučki sustav određene zemlje tek je podsustav u ukupnom gospodarstvu zemlje koje je niz podsustava međusobno povezanih vertikalnim i horizontalnim spregama. Jedan podsustav u okviru cjelokupnog sustava nije jednoznačno determiniran, već ovisi o aspektu promatranja i cilju koji se želi time ostvariti. Lučki sustav se ne može promatrati izolirano, samo sa stajališta svojstava luke jer se time dobiva jednostrana ocjena stanja i otkriva se tek dio problematike, koji se treba sagledati interdisciplinarno, s aspekta svih korisnika lučkih usluga i svih sudionika u prometu ¹⁶.

¹⁵ Mrnjavec, E. 1998, Pomorski sustav, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka

¹⁶ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

2.4. Modeli poslovanja luka i reforme luka

Kada je riječ o poslovanju luka, postoje različiti oblici organizacije upravljanja u lukama, s prednostima i nedostacima. Idealna bi bila uprava koja bi se mogla u punoj mjeri uskladiti sa interesima brojnih sudionika u lučkom poslovanju kao što su interesi vlasnika tereta i brodara. Obzirom na specifičnosti lučkog sustava u gospodarskom i prometnom sustavu, postoje razne podjele organizacije upravljanja u lukama, a jedna od sveobuhvatniji obuhvaća:

- nacionalno kontrolirane luke
- luke koje kontrolira država ili pokrajina
- luke pod gradskom upravom
- luke s autonomnom administracijom
- privatne luke.

Nacionalno kontrolirane luke imaju sustav uprave pri kojem država preko svojih tijela upravlja lukom. Državno upravljanje danas postoji još u lukama Kanade, i nekim lukama Italije, te francuskim lukama.

Luke koje kontrolira država ili pokrajina su luke gdje centralna državna administracija nema kontrolu nad ovim lukama. Ovaj sustav upravljanja je srednji oblik između nacionalno kontroliranih luka i gradskih luka.

Nadalje, u svijetu se sve više prihvaća autonomna uprava luka jer se smatra da će luka najbolje zadovoljiti zahtjevima ako njome upravljaju oni koji je koriste i koji su najviše zainteresirani za njezin rad.

Privatne luke su u pravilu u vlasništvu velikih gospodarskih organizacija, a najčešće se kao vlasnici pojavljuju željezničke, rudarske ili naftne kompanije.

Uz navedenu podjelu bitno je spomenuti i podjelu prema upravljanju na četiri osnovna modela, a to su:

- *service* luka
- *tool* luka
- *landlord* luka
- potpuno privatizirana ili privatna servisna luka.

Prve dvije navedene luke, odnosno *service* i *tool* luke imaju fokus na ostvarivanju javnih interesa. S druge strane *landlord* luka ima za cilj uspostaviti ravnotežu među javnim i privatnim interesima, odnosno uspostaviti ravnotežu između luke kao javno dobro i privatnih interesa pružatelja usluga u luci. Potpuno privatizirane luke imaju fokus na interesima privatnika, odnosno dioničara. Kako bi navedeno bilo jasnije, sljedeća tablica prikazuje prednosti nedostatke navedenih modela upravljanja lukama.

Tablica 1: Prednosti i nedostaci modela luka

PREDNOSTI	NEDOSTATCI
Service luke	
Razvoj infrastrukture kao i upravljanje aktivnostima su pod „istim krovom“.	Ne postoji privatni sektor. Postoji mala mogućnost da se riješe problemi ako dođe do niske produktivnosti, obzirom da je vlasnik i poslodavac. Nema ekonomičnog korištenja resursa. Aktivnosti luke nisu usmjerene ni prema korisniku ni prema tržištu.. Ograničen je pristup investicijskim sredstvima jer luke ovise isključivo o proračunu.
Tool luke	
Javni sektor osigurava ulaganja u lučku infrastrukturu.	Usluge upravljanja dijele javni sektor i privatno poduzeće. Nema dovoljno investicija, čime je onemogućen i nedostatak inovacija.
Landlord luke	
Privatne tvrtke bolje odgovaraju na promjenjive uvjete i zahtjeve tržišta. Na temelju ugovora o koncesiji privatni sektor ulaže u infrastrukturu i opremu.	Postojanje mogućnosti rizika za pogrešnu procjenu dograđivanja infrastrukture.
Potpuno privatizirane luke	
Ove luke su najfleksibilnije obzirom na ulaganja i lučke operacije. Ne postoji djelovanje niti upletanje politike. Strateški položaj luke, također omogućuje da privatni vlasnik proširi svoj opseg poslovanja.	Regulatorni okvir za kontrolu monopola bi trebao biti izrađen od vlada. Ukoliko dođe do potrebe da se luka ponovno gradi, javna vlast treba izdvojiti puno novca da otkupi zemljište luke.

Izvor: World Bank, 2007.

Ipak, potrebno je naglasiti kako se zadnjih 20-ak godina pojačava proces privatizacije u mnogim svjetskim lukama, a oblici privatizacije u lukama su različiti.

Kada je riječ konkretno o Republici Hrvatskoj, krajem 1990-ih i početkom 2000-ih, hrvatska vlada je pokrenula niz koraka za reformu lučkih operacija, uključujući usvajanje novog zakona o lukama, stvaranje lučkih uprava i pokretanje lučkih koncesija. Lučka poduzeća koja su tijekom socijalističkog doba bila u društvenom vlasništvu i zadužena za cjelokupno lučko

poslovanje (upravljanje, ulaganja i poslovanje) uglavnom su se transformirala u državna poduzeća, a donekle i u tvrtke u vlasništvu malih dioničara (uglavnom zaposlenih). Tim je tvrtkama dodijeljen prioritetni ustupak za pružanje usluga u lukama. Neki od prioritetnih ustupaka još su na snazi. U međuvremenu, proces privatizacije nastavljen je prodajom dionica lučkih operatora i njihovih podružnica, kao i raspisivanjem otvorenih natječaja po isteku prioritetnih koncesija. Glavni model luke u Hrvatskoj i dalje je model koncesija.

Pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku. Radi upravljanja, gradnje i korištenja luke otvorene za javni promet koja je od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, osnivala je lučke uprave. Djelatnost lučkih uprava je i osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata. Na sva pitanja koja se odnose na upravljanje i pružanje usluga u lukama otvorenim za javni promet od osobitog interesa za Republiku Hrvatsku reguliraju odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama kao i Zakona o koncesijama. U Republici Hrvatskoj luke od posebnog interesa su Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik

Kada je riječ o državnoj razvojnoj politici, u srpnju 2014. hrvatska je vlada donijela Strategiju pomorskog razvoja i Integrirane pomorske politike za razdoblje 2014.-2020. Postoje područja Strategije koja uvode integrirane i inovativne promjene u državnoj lučkoj politici, uključujući specijalizaciju glavnih hrvatskih luka za određene aktivnosti:

- Rijeka za kontejnerski promet i tekući teret
- Ploče za kontejnerski promet i rasuti teret
- Zadar, Šibenik i Split za RO-RO, putnički promet i prihvat kruzera
- Dubrovnik za kruzere.

Prema Strategiji, rezultat specijalizacije i daljnjeg razvoja luka mjerio bi se povećanjem robnog prometa do 30 milijuna tona do 2020. (u usporedbi sa dotadašnjih 19 milijuna tona). Očekuje se da će se time stvoriti okvir za postizanje samoodrživosti lučkog sustava, smanjujući sudjelovanje državnog proračuna u sufinanciranju izgradnje lučke infrastrukture u Hrvatskoj.

Druga mjera izričito navedena u Strategiji, čiji je cilj smanjenje državnog udjela, je sufinanciranje projekata lučke infrastrukture privatnim kapitalom, čime se osiguravaju povoljniji uvjeti za ulaganje privatnog kapitala u izgradnju lučke infrastrukture i specijaliziranih lučkih

terminala (razvoj javnih privatna partnerstva). Učinci Strategije i opseg njezine praktične provedbe tek se trebaju procijeniti.

Ovdje je bitno spomenuti i principe tzv. zelenih luka koji su predloženi, odnosno potrebiti za luke i terminale u Hrvatskoj. Naime, hrvatske lučke uprave snažno su predane zaštiti morskog okoliša. Uvode sustave upravljanja okolišem prema međunarodno razvijenim standardima, te sudjeluju u brojnim međunarodnim organizacijama koje promiču 'eko' i 'zelene' luke, pokušavajući uspostaviti jedinstvene ekološke i ekološki prihvatljive standarde. Predanost zaštiti morskog okoliša dodatno je ojačana Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2019. godine kojima se uspostavlja suvremeni regulatorni okvir za provedbu visokih standarda zaštite okoliša.

Što se tiče brodskih operacija u lukama, Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine transponirane su u hrvatsko nacionalno pravo Direktiva 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2000. o prihvatnim objektima luke za otpad i ostatke tereta. Pomorski zakonik obvezuje lučke uprave i posebne lučke koncesionare da na odgovarajući način opreme luke i osiguraju sustav prihvata i gospodarenja otpadom s brodova, u skladu s međunarodnim i europskim standardima.

2.5. Zakonodavni okvir i propisi

Trenutno su luke uređene u skladu sa zahtjevima Zakona o pomorskom prometu i morskim lukama te, u primjenjivoj mjeri, prema Pomorskom zakoniku. Zakon o strateškim investicijskim projektima donesen je s ciljem olakšavanja pripreme i provedbe investicijskih projekata (privatnih, javnih ili javno-privatnih) koji su proglašeni projektima od nacionalnog interesa. Dva velika lučka projekta trenutno su na popisu strateških projekata: razvoj kontejnerskog terminala na gatu Zagreb i terminala za tekući prirodni plin (LNG) - oba unutar riječke luke. Hrvatska, kao država članica EU-a, od 24. ožujka 2019. primjenjuje Uredbu (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. kojom se uspostavlja okvir za pružanje lučkih usluga i zajednička pravila o financijskom transparentnosti luka.

Kada se govori o regulatornim tijelima, regulatorna ovlaštenja za sve hrvatske luke od posebnog gospodarskog interesa za RH je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture sa sjedištem u Zagrebu. Osim toga, svaka od gore navedenih luka ima svoju lučku upravu, osnovanu od hrvatske vlade.

Tijela lučke uprave su Upravno vijeće i ravnatelj. Upravno vijeće čini pet članova, čiji mandat traje četiri godine, a nadležno je za donošenje lučkih propisa i odluka primjenjivih na području lučke uprave. Lučka uprava s ovlaštenicima koncesije u lukama je dužna opremiti luku odgovarajućim uređajima, kada je riječ o lukama posebne namjene.

Lokalne lučke uprave, koje su uglavnom utemeljene na regionalnoj razini, zadužene su za manje luke. U nastavku se prikazuju ključne nadležnosti i ovlasti lučkog regulatornog tijela. Naime, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture nadležno je za cjelokupnu nacionalnu prometnu politiku. Lučke uprave zadužene su za:

- izgradnju, održavanje, upravljanje, zaštitu i poboljšanje pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje
- izgradnju i održavanje lučke infrastrukture te nadzor izgradnje i održavanja
- nesmetano obavljanje lučkog prometa, tehničko-tehnološki integritet i sigurnost lučkog područja za plovidbu, kao i za red u luci
- pružanje usluga od općeg interesa ili usluga za koje ne postoji ekonomski interes drugih poslovnih subjekata (čuvanje luka, zaštita od požara itd.)
- prihvatanje otpada s plovila i organizacija njegovog zbrinjavanja (ako nema ekonomskog interesa za vanjske poslove ove djelatnosti)
- koordiniranje i nadzor rada koncesionara na lučkom području
- donošenje odluka o uspostavi i upravljanju slobodnim zonama unutar lučkog područja u skladu s propisima koji uređuju slobodne zone
- davanje koncesija i koncesijskih dozvola
- druge aktivnosti predviđene zakonom.

Za nadzor nad održavanjem reda, uvjetima sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša u lukama zadužene su lučke kapetanije. Lučke kapetanije zapravo su podružnice Ministarstva, a njihove zadaće, između ostalih dužnosti, uključuju kontrolu plovidbe, aktivnosti traganja i spašavanja, inspekcije sigurnosti plovidbe, registraciju plovila, mjerenje tonaže, izdavanje dokumenata potrebnih za plovidbu i utvrđivanje razine stručnosti za stručnjake zaposlene u

pomorskom prometu. Od 1. siječnja 2019. na snazi je novi Zakon o lučkim kapetanijama s dograđenim odredbama za sigurnost plovidbe, teritorijalnu i unutarnju organizaciju lučkih kapetanija i provedbu međunarodnih standarda u pružanju javnih usluga.

Kada se govori o konkurenciji i podlijevanju luka u nadležnosti posebnim nacionalnim pravilima tržišnog natjecanja, pravila tržišnog natjecanja nisu specifična za lučki sektor, te se primjenjuju opći nacionalni zakoni. Propisi u vezi tarife, su takvi da lučka tarifa u hrvatskom zakonodavstvu je pojam koji uključuje i lučke pristojbe i lučke naknade koje operateri naplaćuju od korisnika lučkih usluga. Lučke pristojbe utvrđuje i naplaćuje lučka uprava, a uključuje pristojbe upotrebu obale, brodsku ležarinu i pristojbu za vez. Što se tiče lučkih naknada, operateri mogu slobodno odrediti cijene svojih usluga pod uvjetom da ne prelaze maksimalnu razinu koju je odredilo i objavilo nadležno lučko tijelo. U praksi, operateri obično uzimaju u obzir druge službeno objavljene lučke pristojbe u konkurentskim lukama duž jadranske obale, uključujući luke u obližnjim zemljama.

2.6. Privatna ulaganja u lučke projekte

U nastavku se piše o privatnim ulaganjima u lučke projekte koji se mogu svrstati pod pojam javno-privatno partnerstvo (JPP).

JPP, u užem smislu, nisu tipični za hrvatski lučki sektor. To je zato što su lučke uprave u načelu odgovorne za izgradnju lučke i terminalne infrastrukture, a prijenos obveza javne izgradnje je rijedak. Što se tiče lučkih usluga, lučke uprave imaju pravo dati koncesije, a velika većina lučkih usluga ne pruža se široj javnosti, već u korist ograničene skupine korisnika (transportne tvrtke za pomorske linije, pružatelji pomorskih usluga), koji se ne mogu smatrati krajnjim korisnicima. Iz svih tih razloga, hrvatski Zakon o JPP -u, donesen 2012. godine i revidiran 2014. i 2018. godine, dosad je imao mali praktični utjecaj na morske luke i terminale. Moglo bi dobiti na važnosti u projektima izgradnje-rada-prijenosa (BOT), koji su predviđeni nekim planovima razvoja luka. Izraz JPP ponekad se koristi u širem smislu za opisivanje suradnje javne vlasti i privatnog partnera, koja je, kada su u pitanju luke i terminali, gotovo isključivo uređena kao koncesijski odnos. Koncesije se vide kao dugoročni ugovori u kojima većina prihoda partnera dolazi od krajnjih korisnika usluge. U koncesijskom

odnosu, država ne vrši redovna plaćanja privatnom partneru za razliku od cestovnih koncesija ukoliko dođe do odstupanja na niže planiranog prometa.

Glavni zakon koji je relevantan za uređivanje dogovora između tijela javne vlasti i operatora luke ili terminala je Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003., s brojnim izmjenama i dopunama, upotpunjen općim zakonima poput Zakon o koncesijama (donesen u srpnju 2017.) ili Zakon o javnoj nabavi (donesen u prosincu 2016.).

Za razliku od Zakona o koncesijama i Zakona o javnoj nabavi, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama još nije usklađen s pravnom stečevinom Europske unije. To je uzrokovalo mnogo praktičnih problema u izradi odgovarajuće natječajne dokumentacije za nove projekte koji bi zadovoljili i nacionalno pravo i načela koja je Hrvatska prihvatila ulaskom u EU 2013. godine. Nažalost, zbog čestih političkih promjena u posljednje vrijeme, proces donošenja novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama još nije dovršen.

Nadalje, u nastavku se donosi pregled vrsta koncesija prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama. Vrste koncesija su:¹⁷

- koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti,
- koncesija za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti
- koncesija za obavljanje lučke djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojećih i/li gradnju novih građevina i objekata na lučkom području
- koncesija za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojećih i/li gradnju novih građevina i objekata na lučkom području.

Lučki projekti obično se provode na temelju ugovora o koncesiji. Odnosno, u Hrvatskoj se aranžman između lučke uprave i operatora luke ili terminala (gotovo isključivo) temelji na ugovoru o koncesiji. Osim opće podjele na radove, usluge i mješovite koncesije, zakon priznaje nekoliko vrsta koncesija specifičnih za hrvatski lučki sektor ¹⁸:

¹⁷ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, 2019, Narodne novine, Zagreb, 66

¹⁸ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, 2019, Narodne novine, Zagreb, 98

1. koncesiju za obavljanje lučkih djelatnosti koja ne zahtijeva korištenje ili izgradnju nove infrastrukture, nadgradnje ili drugih objekata
2. koncesiju za obavljanje sekundarnih lučkih djelatnosti koja ne zahtijeva korištenje ili izgradnju nove infrastrukture, nadgradnje ili drugih objekata
3. koncesiju za obavljanje lučkih djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojeće ili izgradnju nove infrastrukture, nadgradnje ili drugih objekata
4. koncesiju za obavljanje sekundarnih lučkih djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojeće ili izgradnju nove infrastrukture, nadgradnje ili drugih objekata.

Trajanje navedenih koncesija može biti do 99 godina. Koncesije prema (1) i (2) može dodijeliti nadležno lučko tijelo na rok do 10 godina, a koncesije prema (2) i (4) lučko tijelo može dodijeliti do 99 godina, budući da hrvatska vlada mora dati prethodnu suglasnost za koncesije od 30 do 50 godina, a hrvatski parlament mora dati prethodnu suglasnost za koncesije dulje od 50 godina. Koncesije prema točkama (3) i (4) obično se odobravaju na 30 godina.

Zakon o pomorskom prometu i morskim lukama iznimno dopušta produljenje koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti i sekundarnih lučkih djelatnosti koje zahtijevaju korištenje postojeće ili izgradnju nove infrastrukture, nadgradnje ili drugih objekata, u slučaju više sile ili novo ulaganje koje odobrenje produljenja čini ekonomski opravdanim. Produženje mora odobriti hrvatska vlada, a ukupno trajanje koncesije ne smije prelaziti 50 godina. Još dvije iznimke predviđene su Zakonom o koncesiji: kada je davatelj koncesije na vrijeme pokrenuo postupak dodjele koncesije za javne usluge, a takav postupak nije uspješno završen iz opravdanih razloga, davatelj koncesije može produžiti postojeću koncesiju na razdoblje najduže šest mjeseci, pod uvjetom da su ispunjeni određeni zakonski uvjeti. Također, rok na koji se daje koncesija dodijeljena se može produžiti ako je posljedica izmjena ugovora o koncesiji u skladu sa Zakonom o koncesijama.

Prilikom dodjele lučke koncesije lučko tijelo obično bi uzelo u obzir (postavljanjem takvih kriterija za ocjenu ponuda) ¹⁹:

- ponuđeni fiksni dio koncesijske naknade

¹⁹ Ports & Terminals in Croatia, 2019, online: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=51aeefec-2770-409c-a773-21c76ddfa265> (10.08.2021.)

- ponuđeni varijabilni dio naknade za koncesiju (obično izražen kao postotak prihoda operatora)
- ukupno ponuđeno ulaganje u razvoj luke
- ponuđeni iznos ulaganja u zaštitu okoliša
- buduća nova radna mjesta
- iskustvo operatera
- financijske performanse u prethodnim godinama.

Budući da je ovo tipičan, ali ne i obvezan popis, mogli bi se očekivati drugi kriteriji ocjenjivanja, poput učinkovitosti korištenja terminala ili zajamčene razine lučkog prometa. Što se tiče lučkih ugovora o zajedničkom pothvatu, oni nisu u uobičajenoj upotrebi. U sadašnjim okolnostima, ugovor o zajedničkom ulaganju mogao bi biti prikladan za reguliranje odnosa među partnerima, koji bi zajedno preuzeli ulogu lučkog operatora. Na kraju bi ugovor o koncesiji ponovno bio potreban za uređivanje odnosa između operatora (koji se sastoji od dva ili više partnera u zajedničkom pothvatu) i lučke uprave, kako bi se gore navedeni kriteriji ocjenjivanja ponovno primijenili.

Hrvatska primjenjuje koncesijske naknade koje se sastoje od fiksnih i promjenjivih dijelova. Fiksni dio obično se izračunava na temelju površine koju zauzima koncesionar, a varijabilni dio kao postotak prihoda koji je ostvario operator. Naknada za koncesiju može biti podložna indeksaciji.

Bitno je naglasiti kako vlada i lučka uprava pružaju druge poticaje ulagačima u luke. Prema Zakonu o poticanju ulaganja (IPA), u svrhu poticanja ulaganja predviđeni su različiti poticaji. Prilikom utvrđivanja dostupnosti takvih poticaja i uvjeta koje morate ispuniti da biste se mogli prijaviti za poticaje za ulaganja, treba uzeti u obzir i odredbe drugih posebnih propisa (uključujući one na koje se poziva IPA). Poticaji predviđeni IPA -om odnose se na investicijske projekte u sljedećim područjima ²⁰:

- proizvodne i prerađivačke djelatnosti
- razvojne i inovacijske aktivnosti
- aktivnosti podrške poslovanju

²⁰ Zakon o poticanju ulaganja, 2021, Narodne novine, Zagreb, 20.

- usluge s visokom dodanom vrijednošću.

Projekti bi trebali osigurati ekološki prihvatljive poslovne aktivnosti te bi trebao biti ispunjen jedan ili više sljedećih ciljeva ²¹:

- uvođenje nove opreme i suvremenih tehnologija
- viša stopa zaposlenosti i stupanj osposobljenosti zaposlenika
- razvoj proizvoda i usluga s visokom dodanom vrijednošću
- povećanje poduzetničke konkurentnosti
- gospodarsko aktiviranje inače neaktivne imovine Republike Hrvatske
- ujednačen regionalni razvoj Republike Hrvatske.

Osim toga, Zakon o slobodnim zonama predviđa određene poticaje za operatere i korisnike slobodnih zona u Hrvatskoj (a velike hrvatske luke uglavnom uživaju status slobodnih zona). Pogodnosti se uglavnom odnose na različite porezne poticaje i poticaje za kapitalna ulaganja i zapošljavanje.

Ugovori o koncesijama koji uključuju bilo kakve građevinske radove unutar lučkog područja obično određuju da je operator dužan ishoditi prethodnu suglasnost lučke uprave u vezi s predloženim tehničkim rješenjem ili projektnom dokumentacijom, za što se suglasnost ne bi bez razloga uskratila. Operateri, njihovi projektanti i izvođači dužni su pridržavati se materijalnih i građevinskih standarda općenito primjenjivih u Hrvatskoj. Što se tiče slobode izbora izvođača, odgovor ovisi o tome je li lučki operater naručitelj u smislu Zakona o javnoj nabavi ili ne, ili na njega na drugi način podliježu zakoni o nabavi.

Bitno je navesti i tipične usluge koje se pružaju u lukama. U načelu, hrvatske lučke uprave ne smiju obavljati lučke aktivnosti. Oni se mogu izravno angažirati samo kada je potrebno pružiti određenu javnu uslugu ili ako nema tržišnog interesa za odgovarajuću koncesiju. Lučki operateri stoga pružaju lučke usluge na temelju ugovora o koncesiji sklopljenih s lučkim upravama.

Prema zakonskoj definiciji, lučke aktivnosti uključuju ²²:

²¹ Zakon o poticanju ulaganja, 2021, Narodne novine, Zagreb, 20.

²² Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, 2019, Narodne novine, Zagreb, 98

- utovar, istovar, rad, pretovar, transport i skladištenje robe i drugog materijala
- pristajanje i iskrcavanje brodova, jahti, ribarskih i sportskih plovila te plutajućih objekata
- poslovi prijema vozila, utovara i istovara vozila s lučkih površina
- utovar i istovar putnika
- razne komercijalne aktivnosti povezane s gore navedenim lučkim aktivnostima (opskrba brodova, usluge putnicima, peljarenje, vuča, agencija, carinske usluge, kontrola kvalitete itd.).

U konačnici, lučke uprave nadziru usklađenost koncesionara s uvjetima i odredbama ugovora o koncesiji. Osim toga, operacije terminala spadaju i u nadležnost drugih tijela nadzora, poput lučke kapetanije i državnih inspekcija (zaštita na radu, okoliš). Ta inspeksijska tijela imaju pravo narediti trenutnu obustavu opasne ili neprikladne aktivnosti. Pravni lijekovi dostupni lučkoj upravi protiv lučkog operatora koji ne ispunjava obveze prema ugovoru o koncesiji uključuju ugovorne kazne, naknadu štete i, kao krajnju posljedicu, prestanak koncesije.

Bitno je spomenuti i lučke tarife. Naime, lučke tarife donosi upravno vijeće, kao tijelo lučke uprave. U lukama koje su otvorene za javni promet se plaća lučka tarifa koja se sastoji od lučkih pristojbi i lučkih naknada. Lučke pristojbe čine:

- pristojba za upotrebu obale – plaća se za brod koji koristi luku u svrhu ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila
- brodska ležarina – plaća se za brod koji koristi luku u bilo koju svrhu osim radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, vozila i tereta
- pristojba za vez – plaća se za ribarski brod, jahte, ribarske, sportske ili druge brodice i plutajuće objekte.

Kako bi se osigurala konkurencija unutar luke, lučka uprava može sniziti visinu tarife u cijelosti ili selektivno, s tim da vodi računa o mogućnostima ovlaštenika koncesija da prilagodi poslovanje smanjenoj tarifi.

Lučke uprave luka Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik svoje pristojbe prilagodile slijedećoj podjeli:

- lučka pristojba u međunarodnom prometu
- lučka pristojba u domaćem prometu
- pristojba za vez (brodice, jahte, ratni brodovi)
- brodska ležarina
- sidrište
- naknade.

3. LUČKA PODRUČJA LUKA OD OSOBITOG GOSPODARSKOG INTERESA

U ovom dijelu rada opisuju se lučka područja luka od osobitog gospodarskog interesa za RH: teretne luke - Šibenik, Rijeka i Ploče i putničke luke - Split, Zadar i Dubrovnik.

Riječka luka najveća je hrvatska teretna luka. Smješten je na sjevernom Jadranu, gdje Sredozemno more prodire duboko u europski kontinent. Luka nudi vrlo povoljan morski put od Europe do Bliskog i Dalekog istoka, nudeći tranzitna vremena koja su čak sedam dana kraća u usporedbi s lukama na Baltičkom i Sjevernom moru.

Luka Ploče služi kao glavna ulazna luka za terete namijene za Republiku Bosnu i Hercegovinu. Smještena je na južnom kraju transportnog koridora Vc, jednog od tri glavna paneuropska prometna koridora koji povezuju tržište Hrvatske i Europske unije. Luka sadrži terminale koji se koriste za generalni teret, rasuti teret, tekući teret, žitarice, kontejnere i glicu.

Splitska luka, smještena na srednjem Jadranu, najveća je hrvatska putnička luka i jedna od najprometnijih putničkih luka na cijeloj obali Jadrana. Posljednjih godina dobila je na važnosti kao teretna luka, sa sadržajima za opći teret, rasuti teret, uvjetovani teret i RO-RO teret i kontejnere.

Luka Zadar (Srednji Jadran) prvenstveno djeluje kao putnička luka i nastavlja se razvijati u tom smjeru, s naglaskom na velike brodove za krstarenje, trajektni i RO-RO promet. Luka također ima kapacitete za prijevoz tekućeg, rasutog i općeg tereta i cementa te je dobro povezana sa zaleđem izravnim autocestama i željezničkim vezama.

Grad Dubrovnik, na najjužnijem dijelu Hrvatske, svjetski je poznato turističko mjesto i pretežno je luka za krstarenja. Osim mega kruzera, luka prima i putničke trajekte na redovnim linijama između hrvatskih i talijanskih luka.

Luka Šibenik je velika i jedna od najstarijih i najbolje zaštićenih luka na hrvatskoj obali Jadrana. Smještena je u potopljenom ušću rijeke Krke. Luka se specijalizirala za pretovar

sirovih fosfata i umjetnog gnojiva²³, a u posljednje vrijeme postaje sve češće odredište brodova na kružnim putovanjima.

3.1. Luka Rijeka

Kada je riječ o razvijenosti kopnenih, pomorskih, zračnih veza i unutrašnjih plovnih putova, jasno je da luka ima dva lica od kojih je jedno okrenuto prema kopnu, a drugo prema moru. Iako je luka podignuta na morskoj obali i okrenuta moru, ipak su veze sa zaleđem bile i ostale osnovni preduvjet njezina razvoja. Primarna svrha luke Rijeka je ulazna luka za terete s krajnjim odredištem u Hrvatsku, Mađarsku, Austriju, Češku Republiku, Slovačku, Srbiju, Bosnu i Hercegovinu, zapadnu Ukrajinu, južnu Poljsku i južnu Njemačku.

U teretnom prometu posebno je važan željeznički prijevoz kao najrazvijeniji kopneni prijevoz kojem pripada posebna uloga u robnoj razmjeni. Zato je za luke željeznička povezanost sa zaleđem oduvijek imala bitna odraz za njihov razvoj. Tako je luka Rijeka pun prosperitet i značenje dobila puštanjem u promet željezničke pruge Rijeka-Zagreb-Budimpešta 1871. godine²⁴.

S druge strane neadekvatna željeznička povezanost luke i njezino kopneno zaleđe djeluje kao ograničavajući čimbenik razvoja luke. Za to je ponovno izrazit primjer luke Rijeka. Danas već zastarjela željeznička pruga prema Zagrebu i Mađarskoj izgrađena u vrijeme Austro-Ugarske, postala je jedna od kočnica razvoja riječke luke. Jedan od prioriternih zadataka s ciljem bitnijeg zamaha u razvoju riječke luke kao najvažnije hrvatske luke je sanacija pruge Rijeka-Zagreb.

Riječku luku sačinjava kontejnerski terminal, terminal za tekući teret (sirova nafta i derivati), terminal za roll – on, roll – off (RO – RO), terminal žitarica, višenamjenski terminal,

²³ <https://www.portauthority-sibenik.hr/o-luci-sibenik/> 19.09.2021.

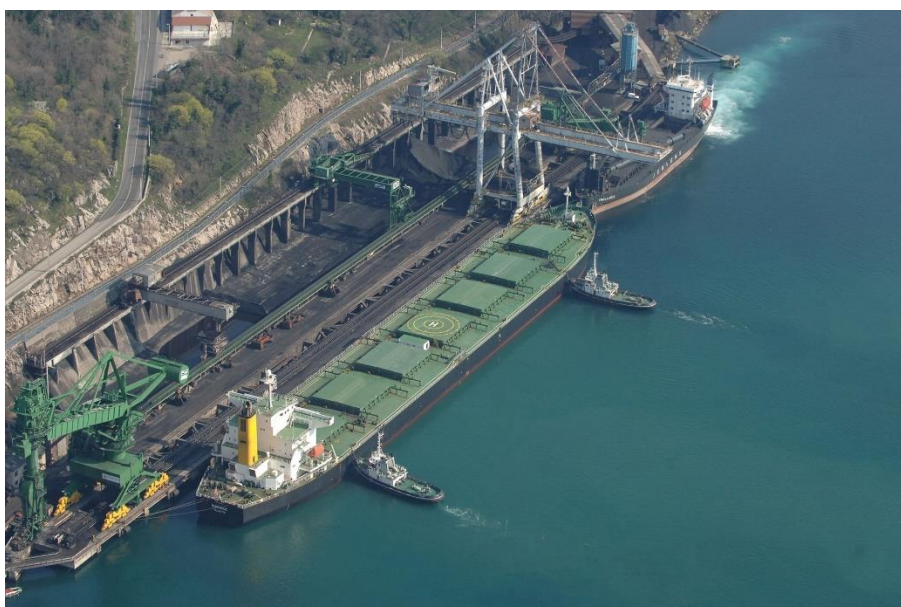
²⁴ Kesić, B. 1997, Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.

terminali za opći teret, terminali za rastući teret, drveni terminali, terminali za uvjetovani teret i putnički i trajektni terminal.

Tablica 2: Lučki bazeni i pristanište luke Rijeka

BAZEN RIJEKA	BAZEN SUŠAK	BAZEN BRAJDICA	BAZEN BAKAR	BAZEN O-MIŠALJ	BAZEN RAŠA	BAZEN MLAKA	SIDRIŠTA
37 pristaništa	Putnički terminal	(RO – RO) pristan	5 pristana	3 veza vez	4 priveza	3 pristana	6 sidrišta
	12 pristaništa	4 pristaništa	(RO – RO) pristan		Terminal		

Izvor: (izvor: <https://portauthority.hr/pristanista-i-sidrista/> 07.10.2021.)



Slika 1: Terminal za rasuti teret, Bakar, luka Rijeka

Izvor: <https://www.lukarijekahr/> (10.07.2021.)

Lučki terminal smješten u lučkom bazenu Bakar namijenjen je za manipulaciju i skladištenje ugljena, te rasutih i sipkih tereta. Terminal ima željezničku vezu sa zaleđem, a dubina mora uz obalu je 18 metara. U terminalu od opreme se nalazi obalna portalna dizalica s grabilicom,

brodougrcivač i brodoiskrcavač, pokretni skladišni most te transportne trake. Godišnji kapacitet ovo terminala je 4.000.000 tona, a jednokratni skladišni kapacitet je ²⁵:

- za finu željeznu rudaču 300.000 t
- za pelete željezne rudače 250.000 t
- za ugljen 120.000 t.

Terminal Bršica se nalazi u Bazenu Raša, te je to terminal za smještaj i prekrcaj žive stoke, kao i drveta, te rasutih tereta. Dubina mora uz pristanište je 8 metara.



Slika 2: Terminal za živu stoku, Bršica, luka Rijeka

Izvor: <https://www.lukarijeka.hr/> (10.07.2021.)

U ovom terminalu su dva veza za dva broda, a moguće je uskladištiti 1.000 grla krupne stoke. Godišnji kapacitet je 600.000 tona. U blizini ovog terminala se nalazi skladišni prostor Štalija površine 510.383 m².

Terminal Škrljevo je kopneni terminal udaljen od Bakra 3 km, a od Riječkog bazena 10 km. Ovo je terminal koji je namijenjen za rukovanje i skladištenje kontejnera, te generalnog i rasutog tereta i drveta. Ovaj terminal ima status slobodne carinske zone, a izravno je povezan

²⁵ Luka Rijeka, 2021, online: <https://www.porthrijeva.hr/>, 10.07.2021.

za autocestom i željeznicom. Kada je riječ o željezničkoj infrastrukturi terminal ima 6 kolosijeka duljine 3.500 metara.



Slika 3: Kontejnerski terminal, Škrljevo, luka Rijeka

Izvor: <https://www.lukarijeka.hr/> (10.07.2021.)

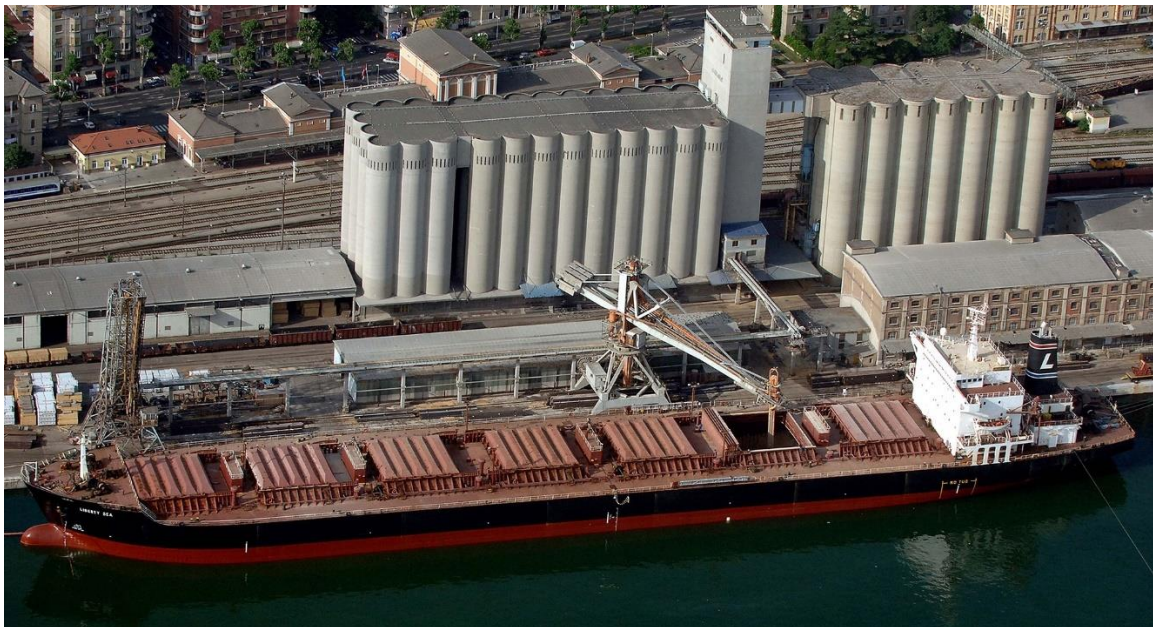
Nadalje, poslovna jedinica Drvo se nalazi u istočnom dijelu riječkog bazena, gdje je dubina mora 10 metara. Jednokratni kapacitet skladištenja je između 35.000 i 50.000 m³, ovisno koja je vrsta drveta.



Slika 4: Poslovna jedinica Drvo, luka Rijeka

Izvor: <https://www.lukarijeka.hr/> (10.07.2021.)

Godišnji maksimalni kapacitet je 500.000 tona rezane građe koja se skladišti u pozadinskom skladištu Škrljevo. U ovom terminalu se priprema rezana građa, tako što se sortira, impregnira, obilježava, te pakira i veže.



Slika 5: Terminal za žitarice Silos, luka Rijeka

Izvor: <https://www.lukarijeka.hr/> (10.07.2021.)

U zapadnom dijelu lučkog Bazena smješten je i terminal za pretovar uljarica i žitarice Silos. Dubina mora je 14 metara, a maksimalno godišnji kapacitet je jedan milijun tona, dok je mogućnost jednokratnog uskladištenja 56.000 tona žitarica. Terminal je povezan i željezničkom vezom.

I posljednji terminal u luci je Adriatic Gate Container Terminal koji je smješten u istočnom dijelu luke. Ovaj terminal je 51% u vlasništvu ICTSI Inc, a 49% u vlasništvu Luke Rijeka d.d.. Terminal ima dva pristaništa čija je dužina 300 odnosno 326 metara.



Slika 6: Adriatic Gate Container Terminal, luka Rijeka

Izvor: <https://www.lukadrijeka.hr/> (10.07.2021.)

Instalirana oprema terminala je ²⁶:

- 2 Panamax kontejnerske dizalice
- 2 post Panamax dizalice
- 6 RTG (skladišni prekrcajni mostovi)
- 2 RMG (željeznički prekrcajni mostovi).

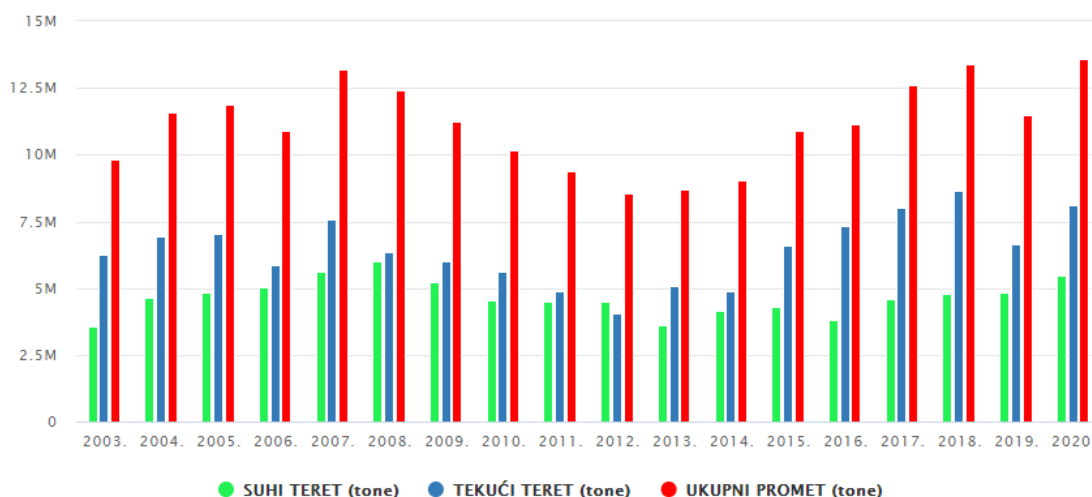
²⁶ Luka Rijeka, 2021, online: <https://www.portrijeka.hr/>, 10.07.2021.

Godišnji kapacitet terminala je 600.000 TEU.

Servisi koji su u luci Rijeka dostupni su ²⁷:

- servis LTR i RTS
- servis održavanja
- servis osiguranja tereta
- servis priveza i odveza.

Nakon prikaza karakteristika luke, u nastavku se prikazuju statistički podatci o prometu u luci Rijeka.

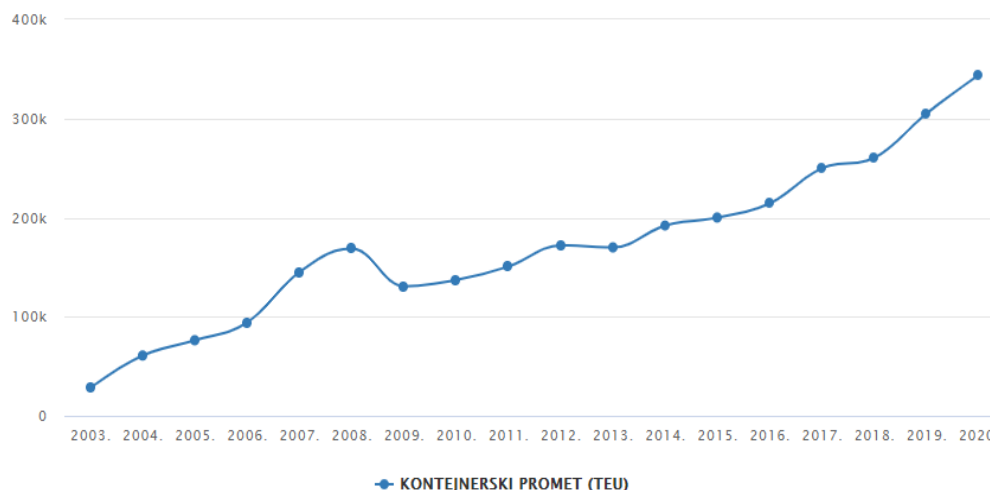


Slika 7: Teretni promet u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka

Izvor: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)

U ukupnom prometu tereta u luci Rijeka tekući teret dominira nad suhim teretom uz zamjeni ulazni trend ukupnog prometa tereta u posljednjih deset godina.

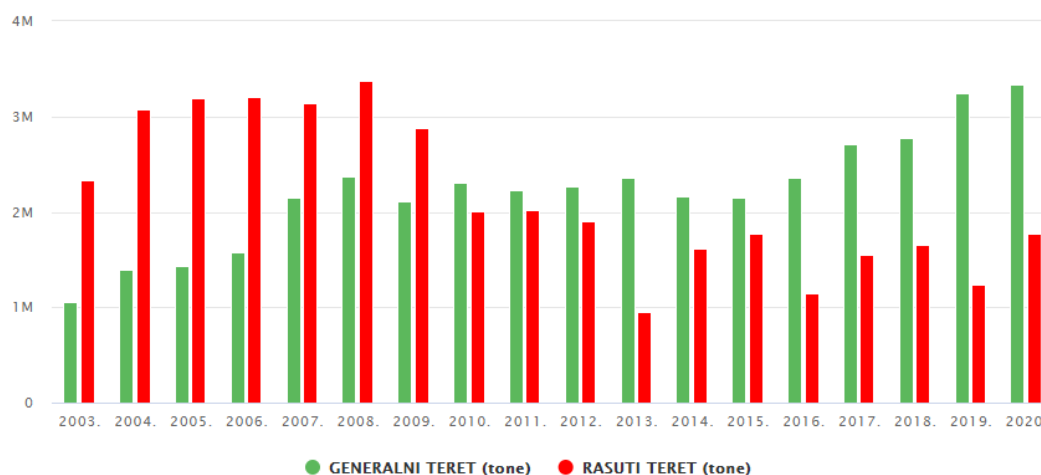
²⁷ Luka Rijeka, 2021, online: <https://www.portrijeka.hr/>, 10.07.2021.



Slika 8: Kontejnerski promet u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka

Izvor: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)

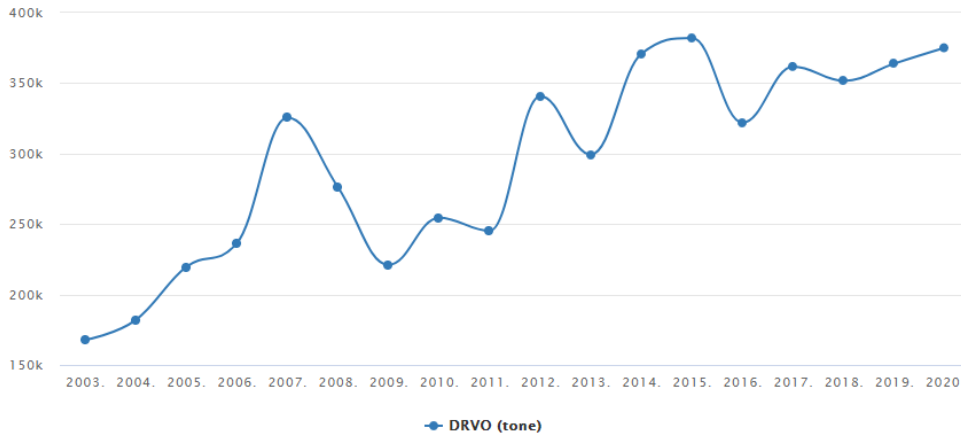
U promatranom razdoblju bilježi se stalni rast kontejnerskog prometa osim u 2007. i 2008. kada je bilježen pad kontejnerskog prometa.



Slika 9: Promet generalnog i rasutog tereta u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka

Izvor: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)

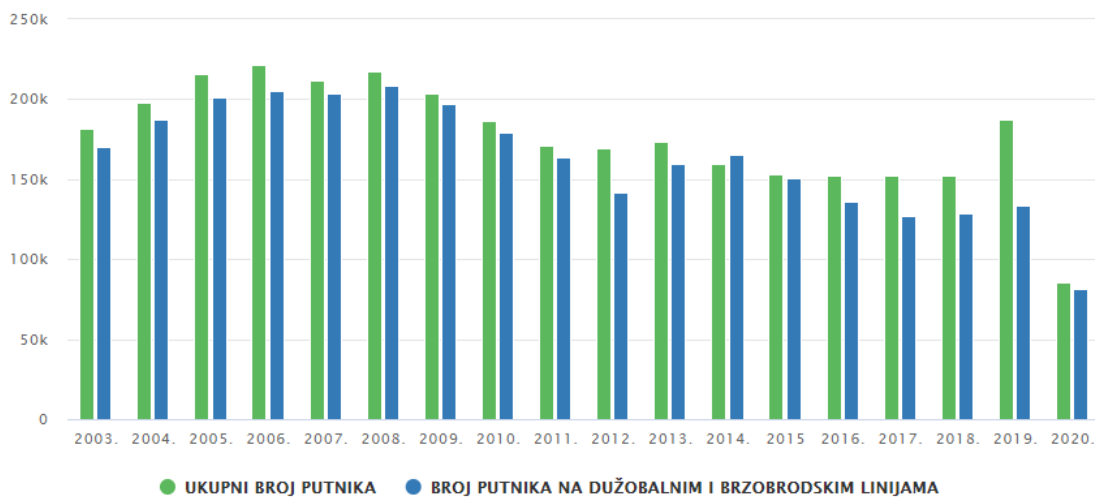
Na slici 9 se uočava kako u razdoblju do 2010. godine u luci se više prometovalo rasutim teretom, dok od 2010. do 2020. godine generalnim teretom se više prometuje u luci Rijeka u odnosu na rasuti teret.



Slika 10: Promet drva u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka

Izvor: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)

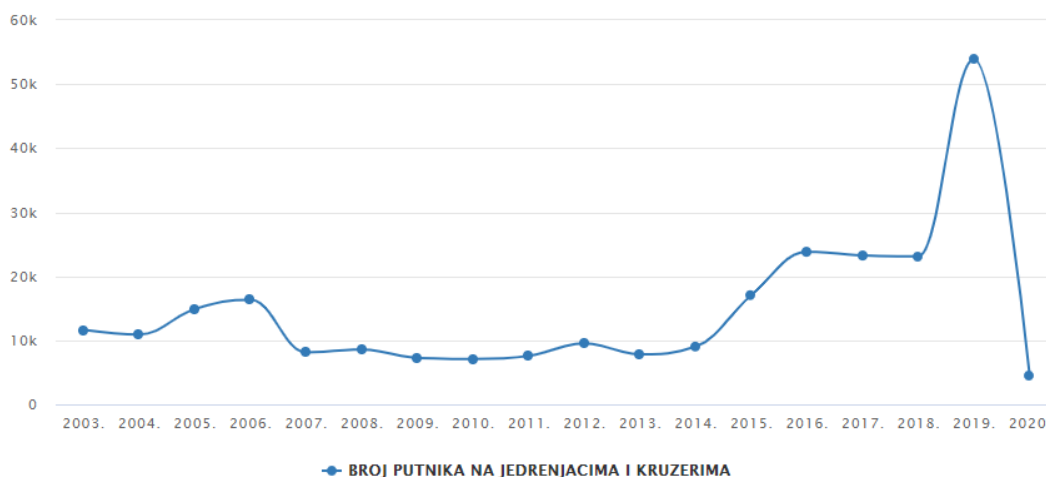
Promet drveta u luci Rijeka je rastao od 2003. do 2007. godine, potom je došlo do pada prometa, da bi 2012. godine ponovo se zabilježio rast prometa. U posljednjih tri godine bilježi se blagi rast prometa drvetom u luci Rijeka.



Slika 11: Promet putnika u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka

Izvor: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)

Prethodna slika prikazuje promet putnika gdje se uočavaju negativne oscilacije u razdoblju od 2008. do 2019. godine. Također je prikazan i broj putnika na dužobalnim i brzobrodskim linijama, koji predstavlja najveći udio u ukupnom broju putnika.



Slika 12: Promet putnika na jedrenjacima i kruzerima u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka

Izvor: online: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)

Luka Rijeka bilježi najveći promet putnika na jedrenjacima i kruzerima 2019. godine, a najveći pad je zabilježen 2020. godine.

3.2. Luka Zadar

Lukom Zadar kojom upravlja Lučka uprava Zadar obuhvaća²⁸:

- Putnička luka Zadar
- Putnička luka Gaženica
- Teretna luka Gaženica
- Ribarska luka Vela Lamjana
- Ribarska luka Gaženica.

Putnička luka Zadar nalazi se u samom središtu grada Zadra, te je jedna od najstarijih i najprometnijih luka u Hrvatskoj. Izgradnjom luke Gaženica trajektni promet je premješten iz središta grada, te ja na taj način smanjeno opterećenje prometa, kao i gužvi u samom

²⁸ <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/11.08.2021.>

središtu Zadra. Također, bitno je naglasiti da je ujedno i omogućeno da se prihvaćaju luksurniji brodovi koji su na kružnim putovanjima, kao i jahte, te i druga plovila.

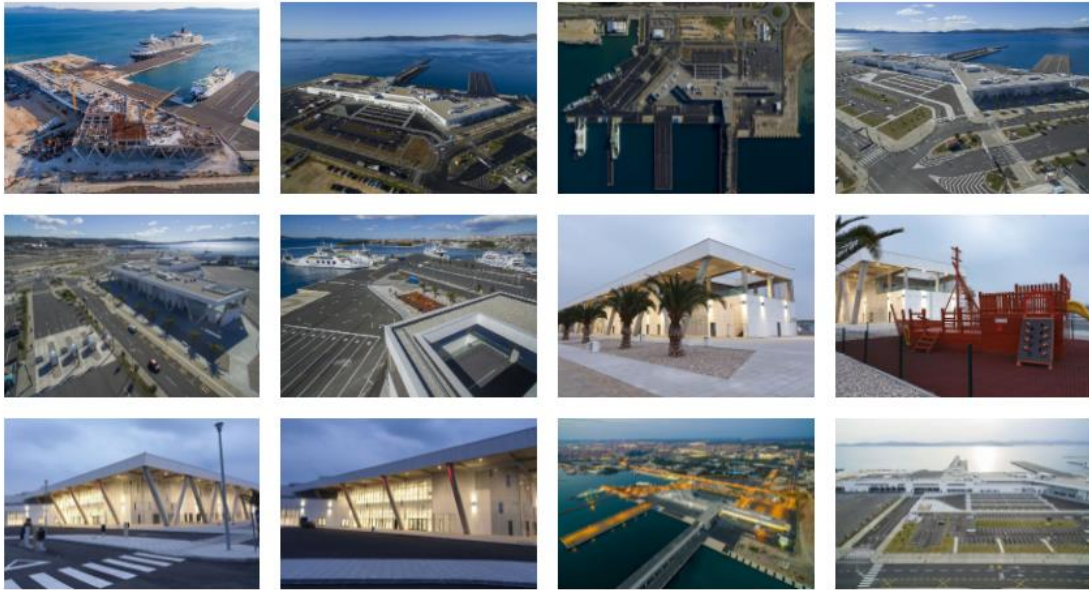


Slika 13: Putnička luka (Poluotok), Zadar

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> (11.08.2021.)

Putnička luka Gaženica je izgrađena iz potrebe rasterećenja putničke luke Zadar smještene u centru grada. Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske je predviđela izgradnju novog trajektnog terminala. Luka Gaženica se nalazi 3,5 kilometra od središta grada, te 10 kilometara od aerodroma. Luka je također dobro povezana i s autocestom A1, kao i drugim cestama Europske unije. Luka je privremeno puštena u promet 2015. godine za domaći promet i kružna putovanja, a od 2019. godine luka je dostupna i za plovila međunarodnog prometa²⁹.

²⁹ Putnička luka Zadar, online: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/>, 11.08.2021.



Slika 14: Putnička luka Gaženica, Zadar

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> / (11.08.2021.)

Nakon prikaza putničkih luka, u nastavku se prikazuje luka za teretni promet. Luka Gaženica za teretni promet ima šest vezova ³⁰:

- Vez 1 je obala za tekuće terete dužine 60 metara, za vez broda do 190 metara dužine i dubine od 10,3 metra do 12 metara.
- Vez 2 je obala za opskrbu naftnih platformi, dužine 180 metara i dubine od 4,8 do 7,1 metra.
- Vez 3 je obala za rasute terete dužine 140 metara, a dubine 12 metara.
- Vez 4 je obala za pretovar južnog voća dužine 135 metara i dubine od 7 do 11,4 metra.
- Vez 5 je obala za pretovar općeg tereta dužine 170 metara i dubine od 7 do 8,7 metara.
- Vez 6, posljednji vez, obala je za pretovar generalnog tereta s RO-RO rampom dužine 150 metara, a dubine od 8,7 do 10,2 metra.

³⁰ <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/>, 11.08.2021.

Teretna luka Gaženica ima i skladište površine 150.000 m². Riječ je o podijeljenom prostoru koji ima zatvoreni dio, klimatizirano skladište i rezervoar za tekuće terete.



Slika 15: Luka za teretni promet, Gaženica, Zadar

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> (11.08.2021.)

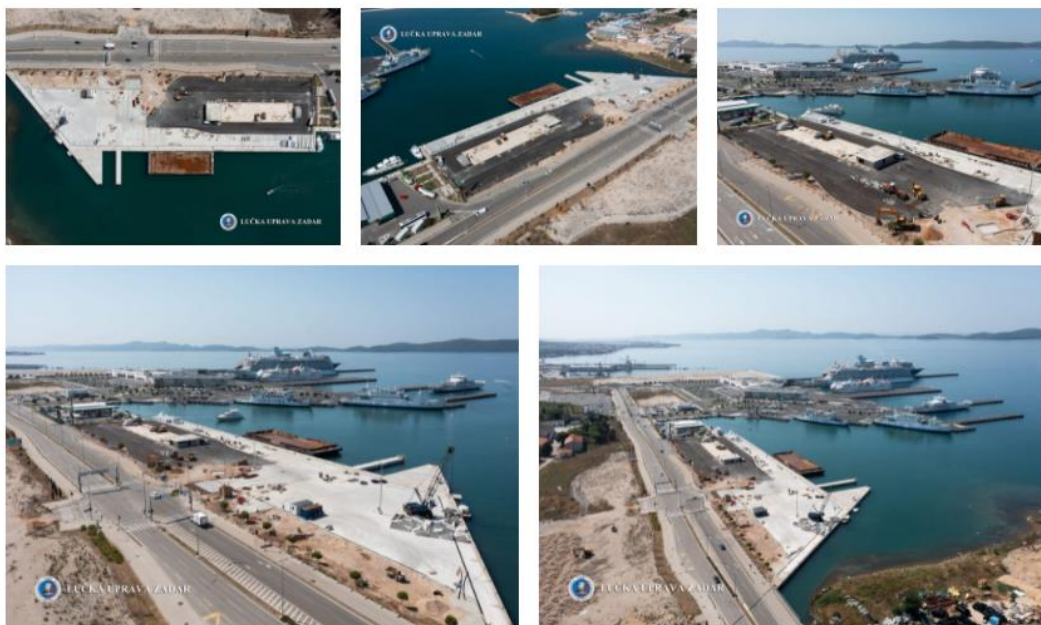
Uz putničku luku, teretnu luku u Gaženici je u izgradnji i ribarska luka. Riječ je o rekonstrukciji postojeće ribarske ruke, gdje su radovi krenuli u jesen 2020. godine. Ribarska luka se prostire na površini od 16.874 m². Luka je smještena na sjevernom dijelu putničke luke Gaženica. Luka ima betonsku obalu sa polerima u razmaku od 5 metara i odbojnicima duljine 210 metara. Danas se ova luka koristi za prihvat, ukrcaj i iskrcaj ribe i ribarske opreme. Projekt izgradnje ribarske luke sadrži tri faze, a to su ³¹:

- 1. faza – obala i travel lift
- 2. faza – manipulativni i servisni prostor, interne prometnice, zelene površine

³¹ Putnička luka Zadar, online: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> 11.08.2021.

- 3. faza – skladište i pomoćni prostori

Vrijednost ovog projekta je 28.871.453 kune, što se sufinancira sredstvima iz Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo. U budućnosti se teži dodatnom investiranju kako bi se omogućili bolji uvjeti za otpremu uloga, sigurnost, kao i manipulativne površine, te povećanje kapaciteta i iskrcaja i ukrcaja, te veza ribarskih brodova.



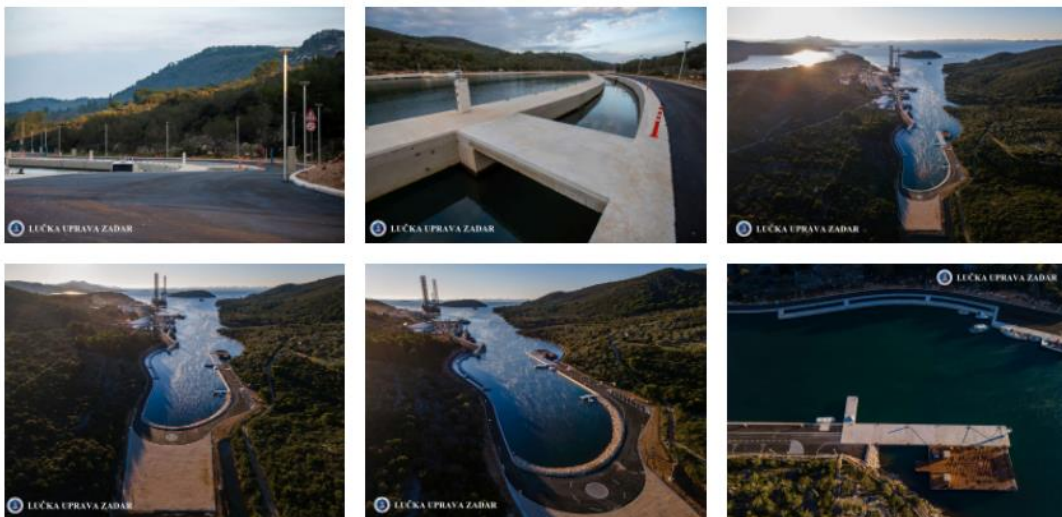
Slika 16: Radovi u ribarskoj luci u Gaženici, Zadar na dan 31. srpnja 2021. godine

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> (11.08.2021.)

Uz navedeno Lučka uprava Zadar upravlja i ribarskom lukom Vela Lamjana smještenoj na otoku Ugljanu. U luku pristaju ribarski brodovi duljine do 160 metara. Uprava luke Zadar pokrenula je postupak modernizacije ove luke s ciljem povećanja raspoloživih prostornih mogućnosti, odnosno planira se ³²:

³² Putnička luka Zadar, online: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> 11.08.2021.

- dogradnja glavnog lukobranskog objekta – produljenje lukobranskog objekta za 27,96 metara na sjeveru i 25,93 metra na jugu, što rezultira formiranjem novog gata širine 7,73 metra
- obala za prihvat ribarskih brodova i prekrcaj ribe – izgradnja nove obalne trase duljine 161,59 metara
- operativni vez i zapadna obala za prihvat brodica – operativni vez dužine 58 metara i širine 8 metara, a u produžetku je obala za prihvat brodica ukupne dužine 71 metar
- istočna obala za prihvat brodica – izgradnja obale za prihvat ribarskih brodova dužine 76,70 metara
- površina za odlaganje ribarske opreme i kolni pristup – izgradnja površine za odlaganje ribarske opreme u dnu uvale, gdje je kolni pristup između obale i površine za ribarsku opremu interna tehnološka prometnica.

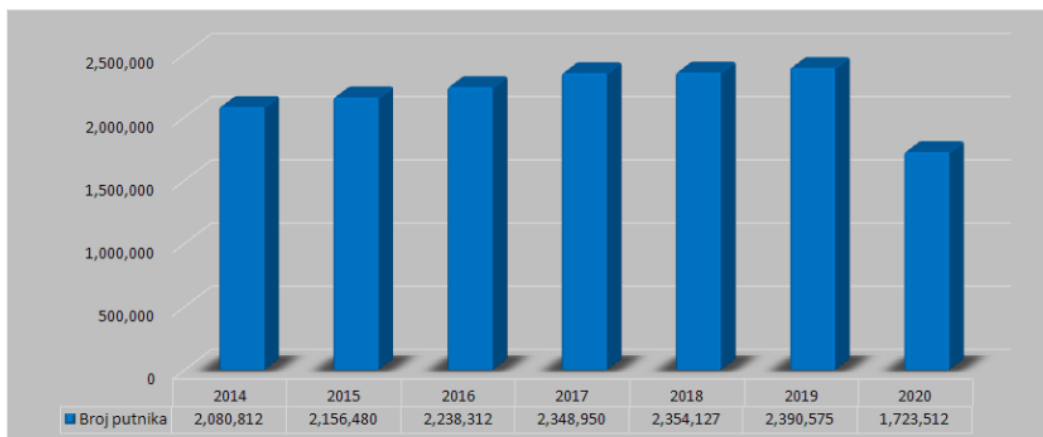


Slika 17: Ribarska luka Vela Lamjana, luka Zadar

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/>
(11.08.2021.)

U konačnici ovaj projekt ima vrijednost 36.843.281,25 kuna, od čega najveći dio sufinanciran je sredstvima iz Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo.

Godina	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Broj putnika	2,080,812	2,156,480	2,238,312	2,348,950	2,354,127	2,390,575	1,723,512
Broj vozila	339,758	360,475	397,618	429,321	457,117	484,690	415,429



Slika 18: Domaći promet putnika i vozila u razdoblju od 2014. do 2020. godine

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/> (11.08.2021.)

Analizom prometa putnika uočava se kako je najmanji promet ostvaren 2020. godine uzrokovan pandemijom Covid – 19, ali usprkos tome je broj prevezenih vozila i dalje ostao visok. Najveći promet putnika bilježen je 2016. godine.

Godina	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Broj putnika	42,406	33,215	30,637	38,532	38,632	38,335	1,672
Broj vozila	7,354	5,580	5,496	8,116	8,218	7,263	618

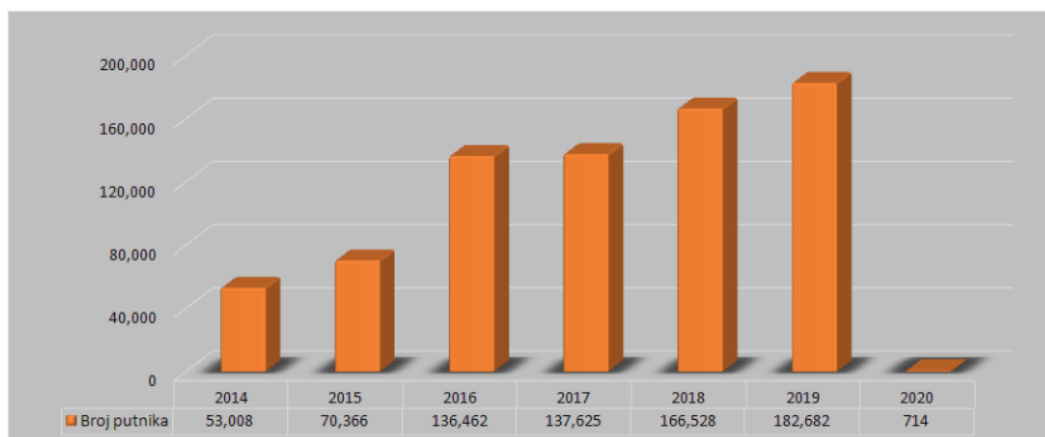


Slika 19: Međunarodni promet putnika i vozila u razdoblju od 2014. do 2020. godine

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/> (11.08.2021.)

Prema prikazanim podacima u međunarodnom prometu najviše putnika je putovalo 2014. godine, a najmanji 2020. godine iz već spomenutog razloga pandemije. Kada je riječ o broju vozila, najveći broj vozila je prevezen 2018. godine.

Godina	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Broj putnika	53,008	70,366	136,462	137,625	166,528	182,682	714

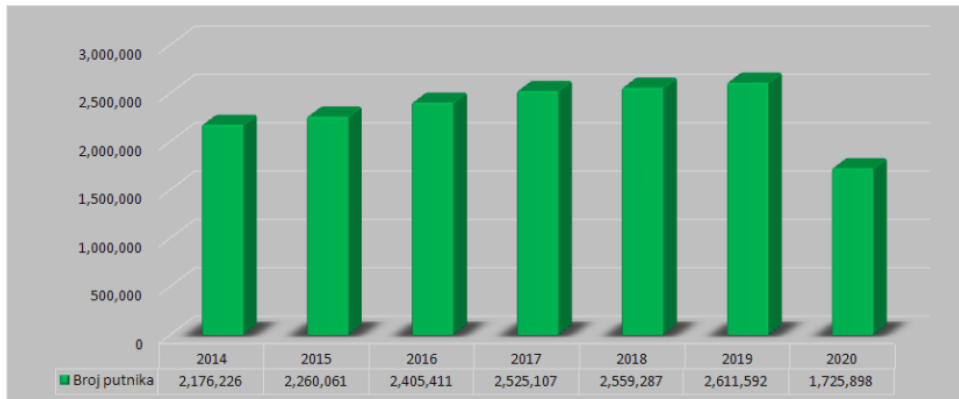


Slika 20: Promet putnika na kružnim putovanjima u razdoblju od 2014. do 2020 godine

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/> (11.08.2021.)

Prema podacima navedenim na prethodnoj slici uočava se kako je 2019. godine ostvaren najveći broj putnika na kružnim putovanjima, a u 2020. godini najmanji broj putnika na brodovima za kružna putovanja.

Godina	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Broj putnika	2,176,226	2,260,061	2,405,411	2,525,107	2,559,287	2,611,592	1,725,898
Broj vozila	347,112	366,055	403,114	437,437	465,335	491,953	416,047

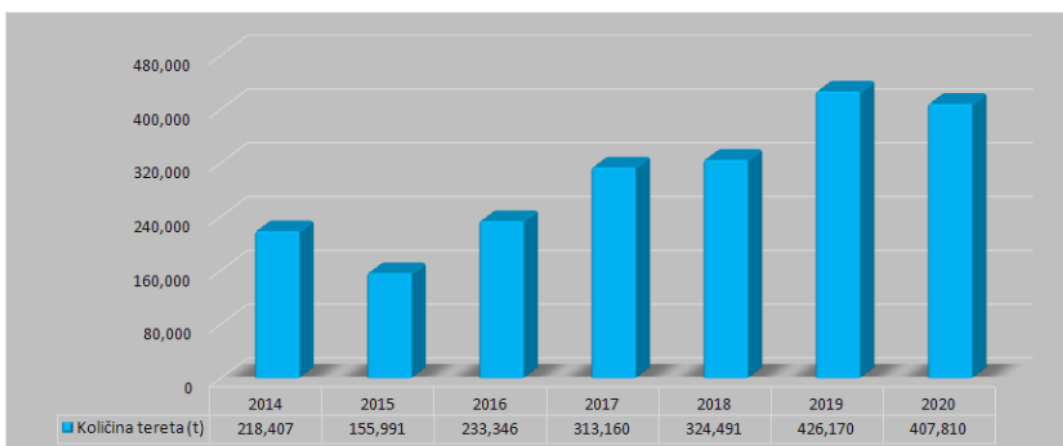


Slika 21: Ukupni broj putnika i vozila u razdoblju od 2014. do 2020. godine

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/> (11.08.2021.)

U razdoblju od 2014. do 2020. godine najveći promet putnika i vozila je ostvaren 2019. godine, a najmanji 2020. godine. Kada je riječ o vozilima najviše vozila je prevezeno 2019. godine, a najmanje 2014. godine.

Godina	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Količina tereta (t)	218,407	155,991	233,346	313,160	324,491	426,170	407,810



Slika 22: Promet tereta u razdoblju od 2014. do 2020. godine

Izvor: <https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/> (11.08.2021.)

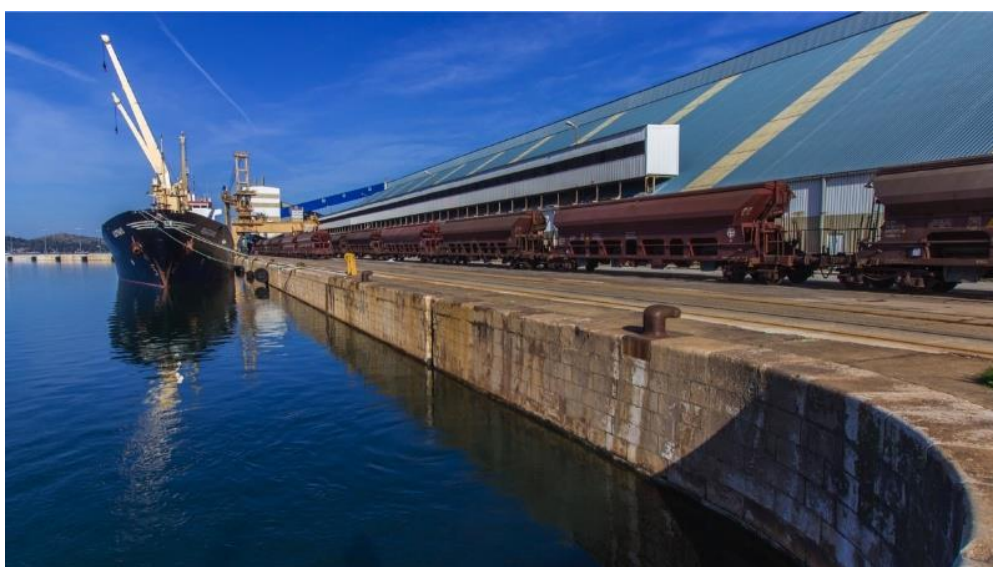
Na prethodnoj slici je prikazan ukupan promet tereta koji je najveći bio u 2019. godini, a najmanji u 2014. godini. Ovdje se uočava i velik promet u 2020. godini. Naime, pandemija Covid-19 je utjecala negativno na kretanja putnika, obzirom na zabrane kretanja, ali s druge strane je povećan promet tereta u vrijeme pandemije.

3.3. Luka Šibenik

Luka Šibenik je teretna i putnička luka sa slijedećim terminalima:

- terminal za prekrcaj sirovog fosfata
- terminal za prekrcaj generalnog i rasutog tereta
- terminal za prekrcaj drvene građe.

Termin za prekrcaj sirovog fosfata nudi usluge prekrcaja i skladištenja rasutih tereta, a sve radnje prekrcaja se odvijaju u skladu s najvišim sigurnosnim standardima. Ovaj terminal je dužine 240 metara, a dubina obale je 9,80 metara. Može primiti brodove nosivosti do 30.000 DWT, a kapacitet iskrcanja je 400T/h . Skladišni kapacitet je 105.000 tona različitog tereta ili 120 tona tereta koji je iste vrste. Skladište čini šest boxova koji su odvojeni, pet boxova koji su za 15.000 tona tereta, te jedan box koji zaprima 30.000 tereta.



Slika 23: Terminal za ukrcaj sirovog fosfata, luka Šibenik

Izvor: <http://lukasibenik.hr/luka-sibenik/> (10.09.2021.)

U ovom terminalu kolosiječne vage su elektromehaničke maksimalne nosivosti 80 tona. Postoji mogućnost ukrcaja svih vrsta željezničkih vagona koji se krcaju bez rastavljanja sa popuštenim kvačilima. Dužina kolosijeka je 600 metara, a terminalom se upravlja automatski sa kontrolom svih transportnih sustava. Kada je riječ o zaštiti okoliša, sustav prekrcaja je zatvoren, a sva mjesta za prekrcaj su pokrivena sustavom oprašivanja.

Terminal za prekrcaj generalnog i rasutog tereta ima tri veza na dužini obale od 400 metara. Gaz obale Rogač je do 10 metara. Skladišni kapacitet je 20 000 m². kapacitet ukrcaja odnosno iskrcaja su dvije portalne dizalice sa 5 tona nosivosti i jedna mobilna dizalica.



Slika 24: Terminal za prekrcaj generalnog i rasutog tereta

Izvor: Luka Šibenik, <http://lukasibenik.hr/luka-sibenik/> (10.09.2021.)

U referentne tereta spada glina, AL-blokovi, građevinski materijal, drvo, vapno, željezo, cijevi, rezanci šećerne repe, palete, te jumbo vreće. Kada je riječ o iskrcaju vagona koriste se iskrcajne rampe za TAD-S vagone sa bočnim otvorima. Kapacitet po liniji željezničkih kolosijeka je 150tona/satu.

Terminal za prekrcaj drvene građe namijenjen je sušenju, sortiranju, rezanju i pakiranju drvene građe, prije nego se ona otpremi na međunarodno odredište. Dužina operativne obale je 310 metara, a dužina obale je 7 metara.



Slika 25: Terminal za prekrcaj drvene građe

Izvor: <http://lukasibenik.hr/luka-sibenik/> (10.09.2021.)

Terminal ima sljedeći skladišni kapacitet:

- zatvorena skladišta i nadstrešnice – 13 500 m²
- otvorena, asfaltirana skladišta – 55 000 m².

Maksimalna udaljenost skladišta od mjesta ukrcaja iznosi 50 metara.

3.4. Luka Split

Luka Split od posebnog državnog interesa za RH obuhvaća sljedeće lučke bazene³³:

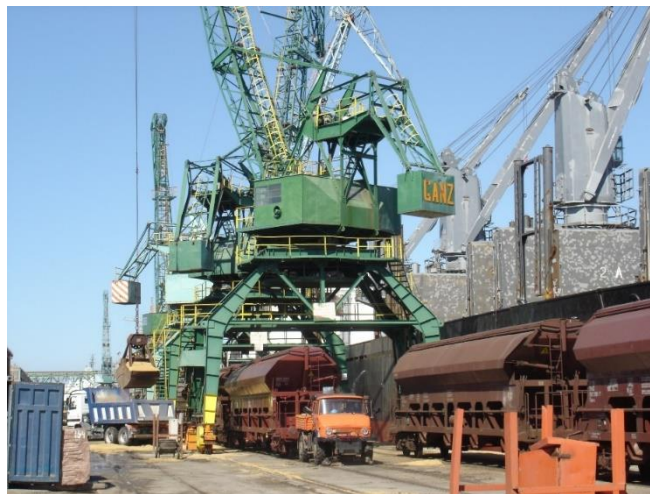
- Bazen Gradska luka – kopnene površine 0,102504 km², operativne obale duljine 3,643 km s 27 vezova i maksimalne dubine uz obalu 10,5 m te može primiti brodove do 320 m. Bazen je namijenjen za linijske putničke brodove i brodove na kružnim putovanjima.

³³ Prema podacima <https://portsplit.hr/luka-split/lucka-podrucja/> 8.10.2021.

- Vranjičko - solinski bazen – kopnene površine 0,539621 km², operativna obala 1,854 km, s 8 vezova i maksimalne dubine uz obalu 10,3 m te može primiti brodove bez ograničenja duljine. Bazeni je namijenjen za suhe terete.
- Kaštelanski bazen B – ukupna kopnena površina 0,016740 km² sastoji se od slijedećih obala:
 - Obala „Proplin“ duljine 80 m s jednim vezom, maksimalne dubine 8,5 m. Namijenjen za opasne tekuće terete (ugljkovodike)
 - Obala „Sveti Juraj I“ duljine 220+75 m s 2 veza, maksimalne dubine 8,2 m može primiti brod do 120 m duljine. Namijenjen za suhe rasute terete.
 - Obala „Sveti Juraj I” duljine 280 m s 2 veza, maksimalne dubine 6,8 m može primiti brodove do 120 m. Namijenjen za suhe rasute terete.
- Kaštelanski bazen C – kopnena površina 0,028767 km², operativne obale duljine 0,92 km, s 8 vezova.
 - Obala „Ina Tankerski Terminal” - ukupne duljine 243 m s 3 veza, maksimalne dubine 10,5 m i može primiti brodove duljine do 180 m. Namijenjen je za manipuliranje naftom i naftnim derivatima.
 - Obala “Sveti Kajo” – ukupne duljine 219 m s jednim vezom, maksimalna dubina 8,2 m može primiti brodove do 180 m. Namijenjena za manipulaciju rasutog tereta.
 - Obala „Brižine” ukupne duljine 190 m s 4 veza, maksimalne dubine 4,0 m. može primiti brodove do 70 m duljine. Namjena je ribarska luka.
- Kaštelanski bazen D Resnik – operativna obala 0,04 km² duljine veza 40 m s jednim vezom, dubine 4,0 m. Namjena putnička luka.
- Komiški bazen – kopnene površine 0,001086 km² za ribarske potrebe

Terminal za rasuti teret u Vranjičko - solinskom bazenu (Sjeverna luka) prostire se na površini od 21.600 m². Operativna obala je duga 440 metara, a dubina mora je 10,2 metra što omogućava da se prihvaćaju brodovi do 40.000 tona nosivosti. Teret koji se manipulira je umjetno gnojivo, šećer, ugljen, sol i žitarice. Uz manipulaciju prekrcavanja, na terminalu se teret vaga, uvrećava, te sortira. Bitno je naglasiti kako je ovaj terminal povezan s cestovnom

te željezničkom mrežom Republike Hrvatske pa je moguće jednostavno manipulirati robom i vagonima i kamionima³⁴



Slika 26: Terminal za rasuti teret, luka Split

Izvor: <http://www.lukasplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)

Potom postoji i terminal za generalni teret. U ovom terminalu se manipulira s drvetom, limovima, vrećama, cijevima, pa i velikim komadnim teretima do 100 tona, poput jahti, dijelova dizalica ili vjetrenjača.



Slika 27: Terminal za generalni teret

Izvor: <http://www.lukasplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)

³⁴<http://www.portsplit.hr/usluge/>, 5.08.2021.

Kontejnerski i RO-RO terminal imaju duljinu veza 200 metara i dubinu 11 metara. Ovaj terminal je smješten na istoku luke Split. U terminalu je dizalica koja ima nosivost 100 tona. Ovaj terminal omogućuje ukrcavanje i iskrcavanje brodova do 200 metara dužine, te 20 metara širine. Bitno je naglasiti kako je luka Split vezana s najvećim svjetskim lukama tjednim feeder servisom čime je omogućeno da se roba brzo i povoljno preveze iz Splita, i u Split.



Slika 28: Feeder servis, luka Split

Izvor: <http://www.portsplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)

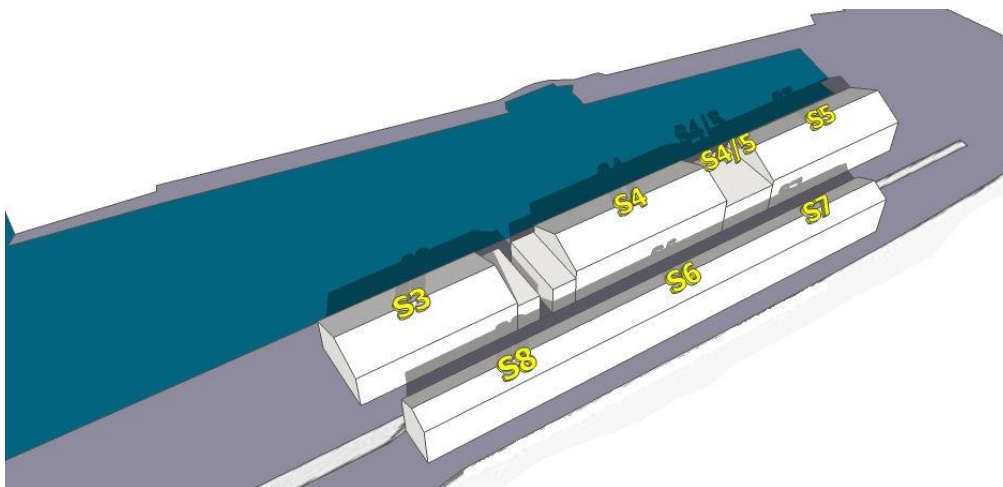
Nadalje, u luci je smješten kamionski terminal. Kamionski terminal se nalazi na ulazu u Slobodnu zonu Luke Split. Kapacitet terminala je 80 parkirnih mjesta za kamione. Terminal je namijenjen privremenom parkiranju kamiona dok vozači ne obave sve carinske i ostale formalnosti prije ulaza u Slobodnu zonu. Na terminalu se nalazi ugostiteljski objekt.



Slika 29: Kamionski terminal, luka Split

Izvor: <http://www.lukasplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)

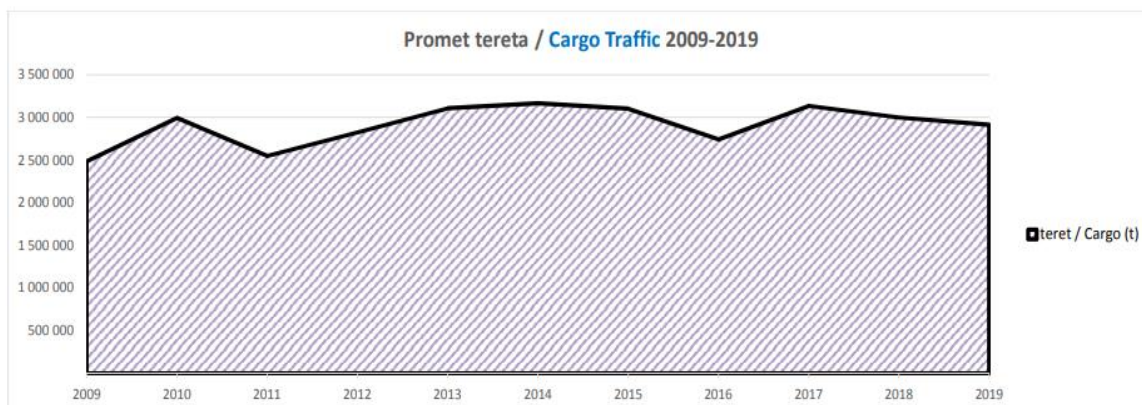
U luci Split se nalaze i zatvorena skladišta (obalna i pozadinska skladišta), kako je prikazano na sljedećoj slici.



Slika 30: Zatvorena skladišta, luka Split

Izvor: <http://www.lukasplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)

Uz navedeno su nadograđene i natkrivene skladišne površine na prostoru od 600 m².



Slika 31: Promet tereta, luka Split 2009. – 2019.

Izvor: <https://portsplit.hr/luka-split/statistike/> (10.08.2021.)

Prema podacima navedenim na prethodnoj slici najveći promet tereta ostvaren je 2013. godine, a najmanji promet je ostvaren 2009. godine. Navedene brojke se prikazuju na sljedećoj slici.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
teret / Cargo (t)	2 486 175	2 996 770	2 550 072	2 825 192	3 108 247	3 166 453	3 102 308	2 744 786	3 136 347	2 998 013	2 913 509

Slika 32: Promet tereta od 2009. do 2019. godine, luka Split

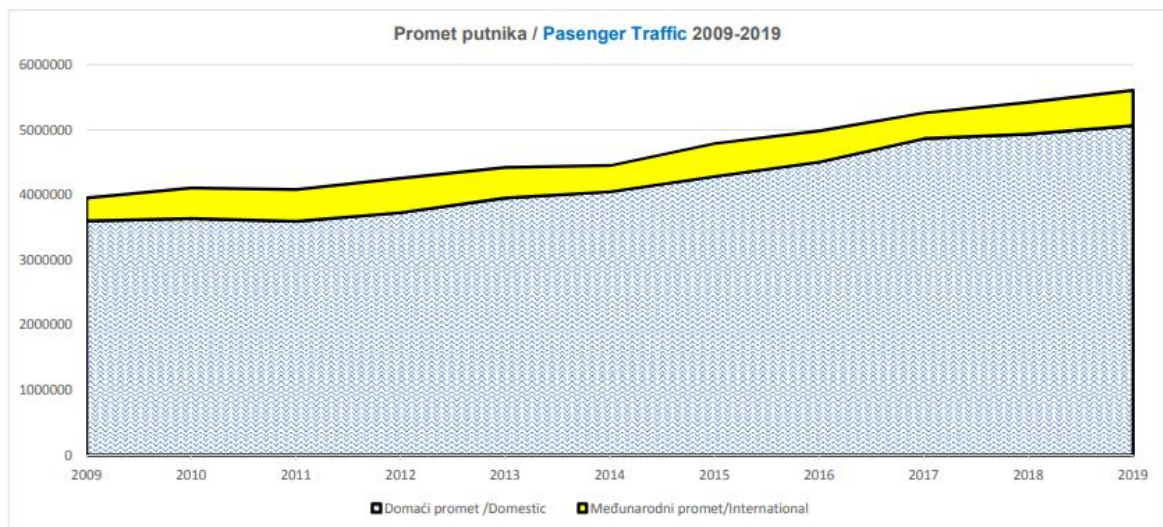
Izvor: online: <https://portsplit.hr/luka-split/statistike/> (10.08.2021.)

Kada je riječ o putničkoj luci Split, riječ je o vrlo važnoj luci, jer upravo trajektna luka Split je glavna putnička luka u Hrvatskoj koja povezuje brojne otoke s kopnom kao i Italiju s RH.. Preko puta luke su autobusni i željeznički kolodvor, što je dobra poveznica Splita i drugih kako hrvatskih tako i europskih gradova.



Slika 33: Trajektna luka Split

Izvor: <http://www.lukasplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)



Slika 34: Promet putnika, luka Split

Izvor: <https://portsplit.hr/luka-split/statistike/> (10.08.2021.)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Domaći promet /Domestic	3600846	3638863	3595049	3728872	3955790	4053441	4286316	4510166	4868980	4934534	5064551
Međunarodni promet/International	355000	471018	490482	524263	485778	398197	506910	472486	392186	488055	543238
Total	3955846	4109881	4085531	4253135	4421568	4451638	4793226	4982652	5261166	5422589	5607789

Slika 35: Promet putnika od 2009. do 2019. godine, luka Split

Izvor: <https://portsplit.hr/luka-split/statistike/> (10.08.2021.)

Prema podacima navedenim na prethodne dvije slike uočava se kontinuiran rast prometa putnika u promatranom 10-ogodišnjem razdoblju. U ukupnom prometu prednjači broj putnika u domaćem prometu, nad brojem putnika u međunarodnom prometu. U bazenu Gradska luka sagrađena je i nova obala namijenjena za brodove na kružnim putovanjima duljine do 250 m i gaza 8,2 m.

Tablica 3: Brodovi na kružnom putovanju od 2009. godine do 2019. godine

Godina	Broj ticanja	Broj putnika
2009.	232	131.833
2010.	257	172.378
2011.	252	181.963
2012.	269	245.451
2013.	225	189.107
2014.	233	184.062
2015.	261	271.445
2016.	286	278.259
2017.	234	232.244
2018.	260	307.148
2019.	282	359.955

Izvor: https://portsplit.hr/wp-content/uploads/1_kruzeri-2019.pdf 8.10.2021.

3.5. Luka Ploče

Luka Ploče jedna je od glavnih strateških hrvatskih luka za prekrcaj gotovo svih vrsta roba u međunarodnom pomorskom prometu smještena na južnom dijelu Jadranske obale, između Splita i Dubrovnika, kao vrata Koridora Vc, koji je dio paneropske mreže transportnih koridora. Lučka uprava utemeljena je 1997. godine Odlukom Vlade RH, a radi upravljanja, izgradnje i korištenja luke Ploče

Prekrcaj, skladištenje i ostale popratne usluge obavljaju se na terminalima za: generalne terete, rasute terete, tekuće terete, sipke terete, drvo, kontejnere, te glinicu i petrolkoks.

Sastavni dio luke Ploče je i luka Metković koja se nalazi 20 km uzvodno na rijeci Neretvi. Specijalizirana je za prekrcaj cementa (silos), troske, te granuliranog kamena.

Ukupni godišnji pretovarni kapacitet luke Ploče procjenjuje se na više od 5 milijuna tona generalnih i rasutih tereta dok je ukupni kapacitet skladištenja tekućih tereta oko 600 000 tona. Terminali su raspoređeni na 7 operativnih obala u Pločama sa gazom do 18 m i mogu primiti brodove do veličine Capesize. Terminali su željezničkim kolosijecima, koji se prostiru cijelom operativnom duljinom, direktno povezani sa gravitacijskim zaleđem.

108,8 milijuna eura uloženo je u luku Ploče u okviru Projekta integracije trgovine i transporta (2006.-2016.) financiranog od Vlade Republike Hrvatske, Svjetske banke i Europske banke za obnovu i razvoj, s ciljem povećanja kapaciteta, učinkovitosti i kvalitete usluga uz južni dio koridora Vc s naglaskom na luku Ploče. Projekt je obuhvaćao više komponenti:

Kontejnerski terminal

Novi terminal izgrađen je u kolovozu 2010. godine, južno od obale br. 5 s mogućnošću daljnjeg proširenja ovisno o prometu. U fazi IA izgrađena je obala dužine od 280 metara, širine 27 metara s Ro-Ro rampom, skladišni prostor, ceste i prostor za pretovar kapaciteta 60.000 TEU jedinica, jaružanje područja radi postizanja dubine mora od 13,8 metara, opskrbu vodom, sakupljanje otpadnih i oborinskih voda, energetska postrojenja na terminalu te cestovni priključak za spomenuti terminal. U njega je uloženo 38,5 milijuna eura, a

uložena su i značajna sredstva u prekrcajnu opremu, koju je instalirao koncesionar Luka Ploče d.d. Terminal je otvoren 2011. godine.

Terminal rasutih tereta

Novi terminal za rasute terete izgrađen je sredinom 2016. godine, u jugoistočnom dijelu luke na desnoj strani kanala Vlaška s mogućnošću proširenja kapaciteta do 6 milijuna tona godišnje. U prvoj fazi izgrađen je terminal sa reduciranom prekrcajnom opremom i skladišnim kapacitetom od 4,6 milijuna tona godišnje. Površina terminala je 24 ha, a dužina obale iznosi 365 metara s mogućnošću prihvata brodova do 180.000 DWT (Capesize). Terminal za rasute terete, gledano tehnološki i financijski, zasigurno je najznačajniji podprojekt u sklopu realizacije Projekta integracije trgovine i transporta, za koji je samo za izgradnju ugovoren iznos preko 400 milijuna kuna. Terminal, koji se realizira po principu javno-privatnog partnerstva, postat će operativan po ugradnji prekrcajne opreme od strane koncesionara, što se očekuje u jesen 2018. godine.

Ulazni terminal

Izgradnja Ulaznog terminala nametnula se kao potreba u svrhu razvijanja konkurentnosti luke Ploče. Terminal koji se sastoji od administrativne zgrade, parkinga i kontrolne postaje izgrađen je 2016. godine, a povezan je s autocestom A1 (Ploče-Zagreb) i budućom autocestom kroz Bosnu i Hercegovinu (Ploče-Sarajevo-Budimpešta).

Terminal je opremljen sa vrhunskom tehnologijom, u skladu s potrebama najznačajnijih europskih poslovnih subjekata i zahtjevima neophodnih za uspostavu Schengenskog režima u lukama od osobitoga (međunarodnog) gospodarskog interesa, te je omogućio ubrzavanje i optimiziranje poslovnih procesa svih sudionika lučke zajednice: Lučka uprava Ploče, špediteri, kontrolne kuće, policija, carina itd. Vrijednost same gradnje iznosila je preko 85 milijuna kuna. Terminal će započeti s poslovanjem do kraja 2018. godine.

Lučki informacijski sustav

PCS informacijski sustav predstavlja elektronsku platformu s ciljem povezivanja različitih informacijskih sustava različitih organizacija i subjekata u lučkom poslovanju. Korištenje informacijskog sustava PCS dovodi do standardizacije protokola za razmjenu, kao i poruka

koje se razmjenjuju između članova lučke zajednice, te centralizira sve informaciju koje se razmjenjuju koliko je moguće.

PCS informacijski sustav je neutralan i otvorena elektronska platforma putem koje je omogućena inteligentna i sigurna razmjena informacija između svih članova lučke zajednice, javnog i privatnog sektora s ciljem poboljšanja konkurentnosti same lučke zajednice. Uporabom PCS informacijskih sustava dolazi do optimizacije, upravljanja i automatizacije lučkih i logističkih procesa jedinstvenim unosom podataka.

Uz navedeno, Projekt ITT uključivao je još brojne infrastrukturne radove među kojima se mogu izdvojiti:³⁵

- Izgradnja zaštitne građevine Zone 4 (lukobran)
- Rekonstrukcija glavne lučke ceste br. 1
- Rekonstrukcija lučke ceste br. C1-B

Izgradnja sustava oborinske odvodnje

Realizacijom ITT projekta, stvoreni svi preduvjeti za razvoj luke Ploče kao jednog od najvećeg prometnog, industrijskog i trgovačkog središta u ovom dijelu Europe.

Terminal za skladištenje i pretovar naftnih derivata

Temeljem Sporazuma o zajedničkom ulaganju u razvoj terminala za skladištenje i pretovar naftnih derivata u Luci Ploče, potpisanog između VTTI i Energija naturalis (ENNA) grupe, u rujnu 2016. godine izgrađena je prva faza novog terminala s 50.000 m³ spremnika za naftne derivate. Vrijednost ulaganja iznosila je 170 milijuna kuna.

U tijeku je izgradnja druge faze kojom će se osigurati preko 200.000 m³ naftnog skladišnog kapaciteta, kao i 60.000 m³ za skladištenje ukapljenog naftnog plina. U budućnosti je moguća realizacija treće faze projekta kojom bi se osigurao dodatni skladišni kapacitet za naftne

³⁵ Luka Ploče, 2021, online: <http://www.portpa.hr/usluge/>, 5.08.2021.

proizvode od najmanje 100.000 m³ za naftne proizvode. Ukupna vrijednost planiranih faza izgradnje terminala je procijenjena na 135 milijuna eura.

Distribucija naftnih derivata kroz terminal u Pločama ublažit će ograničenja koja postoje vezano uz infrastrukturu distribucije naftnih derivata i ukapljenog naftnog plina (UNP) za cijelu regiju te značajno doprinijeti energetskej neovisnosti RH. Nakon završetka radova, novi terminal će omogućiti jeftiniji i sigurniji uvoz naftnih derivata i UNP-a morskim putem te distribuciju naftnih proizvoda na brojna tržišta jugoistočne Europe.

Vež za naftne derivate i ukapljeni naftni plin

Imajući u vidu rast prometa tekućih tereta u luci Ploče posljednjih godina kao i investicije privatnog sektora u izgradnji kapaciteta za naftne derivate i ukapljeni naftni plin na lučkom području u Pločama, Lučka uprava Ploče izradila je Studiju isplativosti ulaganja u novi vež koja je pokazala da je ova investicija isplativa i profitabilna.

Izgradnja novog priveza jedan je od nužnih preduvjeta koji će omogućiti realizaciju svih započetih kao i planiranih investicija privatnog sektora u skladišne kapacitete za tekuće terete te dovesti do značajnog povećanja prometa i time i prihoda Lučke uprave Ploče i koristiti za sve korisnike kapaciteta zbog smanjivanja troškova prijevoza po jedinici tereta i znatnog povećanja efikasnosti prekcaja.

Već dugi niz godina brodari i terminalski operatori koriste tankerski privez koji zbog svog smještaja u kanalu Vlaška-more i mnogih ograničavajućih parametara ne može prihvatiti tankere većih dimenzija.

Lokacija planiranog veza je sjeverno od obale novoizgrađenog terminala za rasute terete te će omogućiti privez brodova do 88.000 tona nosivosti za naftne derivate odnosno 58.000 tona nosivosti za ukapljeni naftni plin u svrhu otpreme i dopreme tereta do /od tržišta luke Ploče u unutrašnjosti (Bosna i Hercegovina, srednja Europa...) kao i prekcaja.

U tijeku je izrada projektne dokumentacije. Financijska sredstava za izgradnju veza planiraju se osigurati iz EU fondova, te će se po završetku izgradnje provesti natječaj za odabir najpovoljnijeg koncesionara za pružanje usluga manipulacije prekrcaja na privezu.³⁶

U luci Ploče su dostupni sljedeći terminali, i usluge:

- novi terminal za rasute terete
- kontejnerski terminal
- terminal za generalni teret
- terminal za rasuti teret
- terminal za sipki teret
- terminal za glinicu i petrolkoks
- terminal za drvo
- poslovna jedinica Metković.

Novi terminal za rasute terete je smješten na desnoj strani obale ušća kanala Vlaška na površini od 240.000 metara kvadratnih, te ima povoljan pristup i s kopna i s mora. Tehničke specifikacije ovog terminala su da je duljina obale 365 metara, gaz je duljine 18 metara, a mogućnost priveza plovila je do 180.000 DWT. Godišnji kapacitet prekrcaja je 4.600.000 tona, a postoji i mogućnost povećanja do 6.200.000 tona³⁷.

Terminal je smješten na rubnom dijelu luke kako bi se zajamčio jako mali utjecaj na grad Ploče u ekološkom smislu. Također, prilikom rukovanja rasutim teretom se primjenjuju najviši ekološki standardi. Upravo i zato položaj terminala omogućuje da se ne praši grad Ploče prilikom nepovoljnih vremenskih uvjeta, a s druge strane je omogućeno da se prihvati velik kapacitet rasutog tereta, kao i što je poboljšana tehnologija prekrcaja.

³⁶ <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983>, 19.09.2021.

³⁷ <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983>, 15.07.2021.



Slika 36: Novi terminal rasutog tereta, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/> (15.07.2021.)

Od ožujka 1999. godine omogućena je veza između Luke Ploče te hub luka na Mediteranu, čime je Luka Ploča uključena u svjetske kontejnerske tokove. Nadalje, novi kontejnerski terminal je otvoren 2011. godine, te je omogućen prekrcaj standardnih, refer i drugih posebnih (specijalnih) kontejnera. Bitno je naglasiti kako je najveći broj kontejnera koji pristiže u luku s Dalekog istoka, a 95% pristiglih kontejnera je u tranzitu za Bosnu i Hercegovinu.



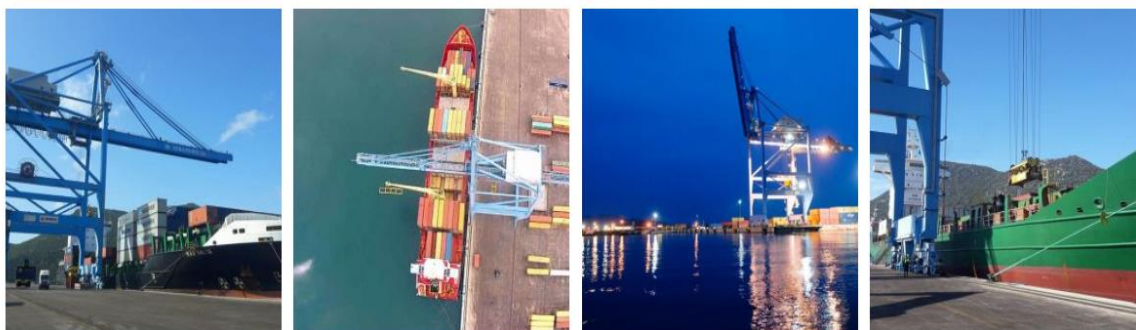
Slika 37: Terminal za kontejnerski teret, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

Usluge ovog terminala su uz manipuliranje kontejnerima punjenje, pražnjenje, čišćenje te drugi povezani radovi.

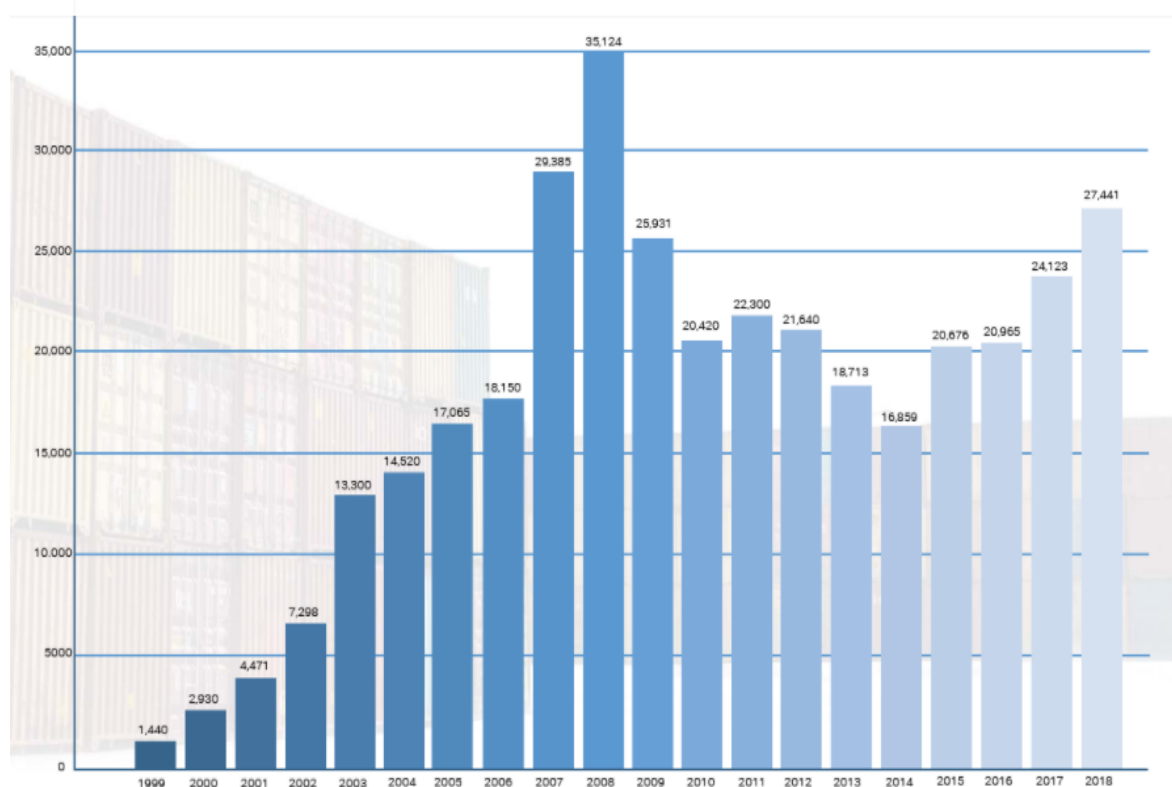
Kada je riječ o kapacitetima ovog terminala dužina obale je 280 metara, gaz duljine 14 metara. Površina terminala je 40.000 metara kvadratnih. Širina rampe RO-RO je 24 metra, a godišnji kapacitet je 60.000 TEU.

Od mehanizacije u ovom terminalu su tri dizalice, a od ostale mehanizacije nalaze se četiri tegljača te četiri prikolice.



Slika 38: Mehanizacija u kontejnerskom terminalu, Luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)



Slika 39: Grafički prikaz fizičkog prometa kontejnera (Feeder Service) u periodu 1999.-2018.

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

Prethodna slika prikazuje fizički promet kontejnera, gdje se bilježi najveći promet 2008. godine, te 2007. godine. Nakon toga se bilježi pad, gdje se najmanji promet bilježi 2014. godine. Od 2014. godine do 2018. se bilježi kontinuirani rast prometa.

Sljedeći terminal je terminal za generalni teret (željezni proizvodi, proizvodi od aluminija, bukova i jelova građa, teret u jumbo vrećama, oprema i konstrukcija i drugo). Ovaj terminal raspolaže s prekrcajnom opremom koja omogućuje kvalitetno i brzo rukovanje i skladištenje robe.



Slika 40: Terminal za generalni teret, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

Usluge ovog terminala su učvršćivanje, uvrećavanje, čišćenje, uzorkovanje, prepakiranje, paletiziranje, te prikupljanje i priprema tereta za daljnju distribuciju.

U konačnici kada je riječ o specifikaciji dužina obale je 410 metara, a gaza 9,2 metara. Broj vezova je tri. Pokrivno skladište je površine 35.834 metra kvadratna, a otvorenog skladišta površina je 153.925 metara kvadratnih.

U ovom terminalu od mehanizacije nalazi se sedam obalnih dizalica, dvije auto dizalice nosivosti 18 tona, 45 viljuškara nosivosti do 28 tona, te dva elektro viljuškara nosivosti između 1,2 i 2,5 tona.

Potom u luci Ploče je smješten i terminal za rasuti teret. Ova vrsta tereta dominantna je u strukturi tereta u ovoj luci. Riječ je o ugljenu, koksu, boksitu, željeznoj rudi, te sirovom i starom željezu.



Slika 41: Terminal za rasuti teret, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

U ovom terminalu se pružaju usluge prekrcaja i skladištenja svih vrsta rasutog tereta na siguran način u skladu s najvišim sigurnosnim standardima.

Zaključno kapacitet ovog terminala je da je dužina obale 510 metara, gaz je duljine 14 metara. Skladište je kapaciteta 200.000 tona. Broj vezova je tri. Privez brodova je do 77.000 DWT, a pretovarni kapacitet je 15.000 tona dnevno. Od mehanizacije u terminalu su utovarivači, buldožeri, mobilne dizalice i obalne dizalice.

Sljedeći je terminal za sipke terete (žitarice, uljarice, sirovi šećer i drugo). Riječ je o terminalnom koji ima vlastitu obalu, cestovno je povezan i ima željeznički kolosijek.



Slika 42: Terminal za sipke terete, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

Na ovom terminalu je moguća sljedeća manipulacija tereta:

- brod – silos
- silos – brod

- vagon ili cestovno vozilo – silos
- silos – vagon ili cestovno vozilo
- direktna manipulacija: brod – vozilo i vozilo – brod preko prometnog sistema.

Kada je riječ o ovom terminalu dužina obale je 230 metara, a gaza 9,70 metara. Broj vezova je dva. Kapacitet jednokratnog skladištenja je 35.000 žitarica, odnosno šećera.

Sljedeći terminal je za glinicu i petrolkoks. Ovaj terminal čine dva odvojena objekta. Silos za glinicu je spremnik koji ima transportni sistem kojim je omogućen iskrcaj glinice iz vagona ili cisterni, kao i punjenje i pražnjenje spremnika u brod. Potom, skladište za petrolkoks je opremljeno sustavom transportnih traka, kao i presipnih kolica za punjenje vagona. Usluge terminala su na relaciji brod-kamion-skladište, te skladište-vagon.



Slika 43: Terminal za glinicu i petrolkoks, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

Silos za petrolkoks ima mogućnost jednokratnog uskladištenja 10.000 tona, a površina zatvorenog skladišta je 2.700 metara kvadratnih. Kada je riječ o glinici, moguće je jednokratno uskladištenje 20.000 tona.

U luci Ploče postoji i terminal za drvo. Razlog izgradnje ovog terminala je taj što je Bosna i Hercegovina zemlja u kojoj se nalaze brojne pilane, te je korištenje luke Ploče najbliži prometni pravac za BiH i prijevoz drva. Drvo se skladišti u zatvorenim i natkrivenim objektima.



Slika 44: Terminal za drvo, luka Ploče

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luke-ploce/15983> (15.07.2021.)

Terminal za drvo ima dužinu obale 110 metara, gaz 8,8 metara, te se nalaze dva veza. Površina terminala je 46.464 m². Zatvoreno skladište je površine 2.000 m², nadstrešnica 8.000 m², otvoreno skladište je površine 153.925 m², a jednokratno uskladištenje je površine 15.000 m².

I u konačnici luka Ploče ima i jednu poslovnu jedinicu, luku u Metkoviću. Ova luka prihvaća manje brodove, posebice one s teretom cementom, jer u luci su silosi za skladištenje i daljnju otpremu cementa. Specifikacija ove luke se donosi u sljedećoj tablici.

Tablica 4: Specifikacija luke u Metkoviću

TERMINAL ZA PREKRCAJ RASUTOG CEMENTA				
Dužina obale	Dubina rijeke	Kapacitet jednokratnog uskladištenja	Tehnički kapacitet prekrcaja	
110 m	5 m	4.000 t	200t/H	
TERMINAL ZA PREKRCAJ GENERALNIH TERETA				
Dužina obale	Dubina rijeke	Viljuškari	Otvorena skladišta	Doradna radionica – pilana
200 m	5 m	2 kom	10.000 m ²	600 m ²
TERMINAL ZA PREKRCAJ TROSKE				

Dužina obale	Dubina rijeke	Kapacitet jednokratnog uskladištenja	Obalna dizalica nosivosti 5 t	
500 m	5 m	10.000 t	1 kom	

Izvor: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)

Luka Metković ima tri terminala. Dubina rijeke u terminalima je pet metara. Dužina obale terminala za prekrcaj troske je 500 metara, dužina obale terminala za prekrcaj generalnih tereta je 200 metara, te dužina obale terminala za prekrcaj rasutog tereta je 110 metara.

3.6. Luka Dubrovnik

Luka Gruž ima izuzetno povoljan geografski položaj da se razvija u još uspješniju luku. Luka je na području dva zaljeva, zaljeva Rijeke Dubrovačke i Gruškog zaljeva. U luci ima devet vezova. Dužina operativne obale je 1.600 metara, a širina operativne obale je između 20 i 70 metara ³⁸.

³⁸ <https://www.portdubrovnik.hr/#>, 5.08.2021.



Slika 45: Luka Gruž

Izvor: <https://www.portdubrovnik.hr/#> (5.08.2021.)

Površina luke Dubrovnik je 37.181,72 m², od čega je otvorena površina 29.824,25 m², dok je površina zatvorenih skladišta 7.357,47 m²³⁹.

Tablica 5: Vezovi luke Dubrovnik

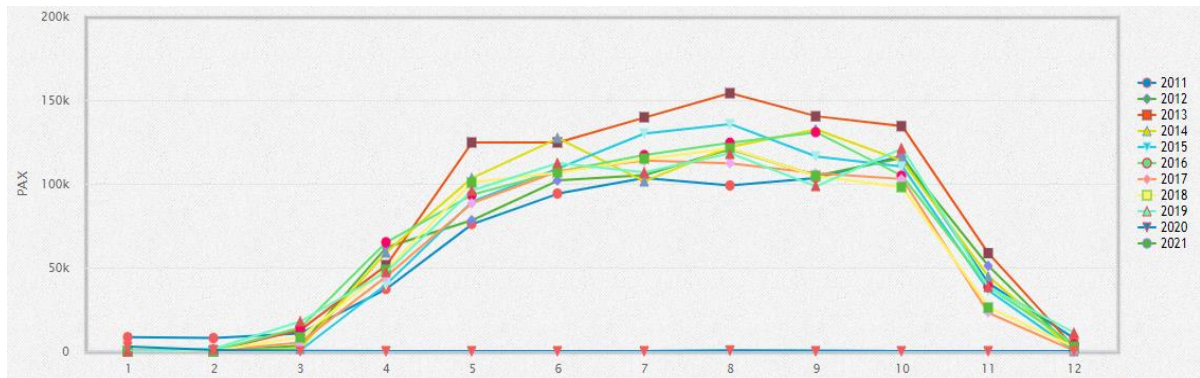
Vez (broj)	Dužina (m)	Dubina (m)
Vezovi 4-6	210	2,0-4,0
Vezovi 7-9	305	5,0-6,5
Vezovi 10-11	615	11,0
Vez 12	220	11,0-11,5
Vez Kantafig	40	11,0
Batahovina I	220	8,50

Izvor: Luka Dubrovnik, 2021, online: <https://www.portdubrovnik.hr/#> (5.08.2021.)

Kada se govori o Dubrovniku vrlo bitno je spomenuti i kružna putovanja. Naime, lučka uprava Dubrovnik prema studiji Održivi razvoj cruising turizma u Hrvatskoj teži ograničenju putnika na kružnim putovanjima. Dnevno ograničenje gostiju na kružnom putovanje je

³⁹ <https://www.portdubrovnik.hr/#>, 5.08.2021.

8.000 turista dnevno. Bitno je naglasiti da godišnje od 243 dana samo 18 dana prelazi broj turista dnevno 8.000. Također u 2020. godini Lučka uprava Dubrovnik je odbila više od 40 upita velikih brodova za kružno putovanje, kako bi ispunili dato ograničenje na 8.000 putnika dnevno ⁴⁰.



Slika 46: Kružna putovanja od 2011. do 2021. godine, luka Dubrovnik

Izvor: Luka Dubrovnik, 2021, online: <https://www.portdubrovnik.hr/#> (5.08.2021.)

Prema navedenim podacima najveći promet je zabilježen 2013. godine, a najmanji 2020. godine. Razlog lošem poslovanju prošle godine, odnosno uopće nedolascima kruzera u luku je pandemija kojom su zabranjena kretanja bila. Najveći broj dolazaka se lipnju, srpnju, kolovozu i listopadu.

⁴⁰ Luka Dubrovnik, 2021, online: <https://www.portdubrovnik.hr/#> (5.08.2021.)

4. PRUŽANJE KONCESIONARSKIH LUČKIH USLUGA

Lučka uprava daje ovlašteniku koncesije koncesiju za obavljanje jedne lučke djelatnosti, a jednom koncesionaru ne može dati se koncesija za obavljanje svih lučkih djelatnosti. Vrste lučkih djelatnosti u lukama su:

- privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodice i plutajućih objekata
- ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i uskladištenje roba i drugih materijala
- ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila
- ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovima u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (npr. Ugostiteljska djelatnost, servisne djelatnosti).

Državne luke imaju ugovorene koncesionare za obavljanje kako lučkih tako i ostalih komercijalnih djelatnosti. Kada je riječ o ukupnom broju koncesionara, navode se koncesionari s prvenstvenom koncesijom za svaku lučku upravu, a to su:

- Lučka uprava Rijeka ima ukupno 83 aktivna koncesionara. Luka Rijeka d.d. ima prvenstvenu koncesiju.
- Lučka uprava Zadar ima ukupno 49 aktivnih koncesionara. Luka Zadar d.d. prvenstveni je koncesionar u luci Zadar.
- Lučka uprava Šibenik ima 21 aktivnog koncesionara. Luka Šibenik d.d. prvenstveni je koncesionar.
- Lučka uprava Split ima 92 aktivna koncesionara. Luka Split d.d. prvenstveni je koncesionar.
- Lučka uprava Ploče ima 21 aktivnog koncesionara. Prvenstveni koncesionar je Luka Ploče d.d.
- Lučka uprava Dubrovnik ima 21 aktivnog koncesionara. Prvenstveni koncesionar je Luka Dubrovnik d.d.

4.1. Luka Rijeka

Koncesionari u luci Rijeka korištenjem lučkih površina i u koncesiji pružaju usluge prekrcaja i skladištenja svih vrsta tereta (generalni, rasuti teret i drvo). Glavni koncesionari za obavljanje lučkih usluga prikazani su u tablici 5.

Tablica 6: Glavni koncesionari u luci Rijeka

Koncesionar	Vrsta	Predmet koncesije	Trajanje
Luka Rijeka	Prvenstvena	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj	2000-2042
Jadranska vrata	Redovna	Kontejnnerski terminal Jadranska vrata	2001-2041
Luka Rijeka	Redovna	Privez i odvez plovila	2014-2024
Janaf	Redovna	Ukrcaj i iskrcaj tekućeg tereta	2002-2035
Exportdrvo	Redovna	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj generalnog tereta	2010-2020
Šerif Export-Import	Redovna	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj generalnog tereta	2010-2020

Izvor: http://www.portauthority.hr/lucke_usluge/koncesionari/ (15.09.2021.)

Kontejnnerski terminal Jadranska vrata (Adriatic Gate) doživio je brojne promjene otkad ga je preuzeo glavni dioničar ICTSI Group. International Container Terminal Services, Inc. ICTSI je globalna tvrtka koja stječe, upravlja i upravlja kontejnerskim lukama i terminalima diljem svijeta u vlasničku strukturu ušla je stjecanjem 51 posto udjela u Luci Rijeka. Od tada je terminal doživio brojne promjene - zid obale produljen je s 300 m na 628 m. Time je terminal dobio novi mol s gazom većim od 14 m, gdje se mogu upravljati najvećim kontejnerskim brodovima na Jadranu. Novo skladišno područje povećava kapacitet terminala na 450.000 TEU, dok se ukupni kapacitet terminala povećava na 600.000 TEU nakon završetka radova na intermodalnom području. Više od 30 milijuna eura već je uloženo u novu IT (terminalni operacijski sustav "TOS") i radnu tehnologiju (novi Post Panamax kranovi S2S, RTG, RMG, RS, prikolice, terminalni traktori ...), a time i u razvoj AGCT u jedan moderni kontejnerski terminal.

Nadalje, naftovodno-skladišni sustav JANAF-a izgrađen je kao međunarodni sustav transporta nafte od Terminala Omišalj do domaćih i inozemnih rafinerija u Jugoistočnoj i Srednjoj Europi. Projektirani kapacitet naftovoda iznosi 34 milijuna tona nafte godišnje (MTG), a instalirani 20 MTG. Sustav je izgrađen za potrebe rafinerija u Hrvatskoj, Sloveniji, Srbiji te Bosni i Hercegovini (24 MTG), kao i korisnika u Mađarskoj te Češkoj i Slovačkoj (10 MTG).

Ukupni kapacitet spremničkog prostora danas iznosi 2 100 000 m³ za sirovu naftu i 242 000 m³ za naftne derivate.

Sustav se sastoji od:

- prihvatno-otpremnog Terminala Omišalj na otoku Krku, s dva priveza za prihvat tankera, spremničkim prostorom za naftu i derivate, pripadajućim pumpnim i mjernim stanicama te autopunilištem za ukrcaj derivata u kamionske cisterne
- prihvatno-otpremnih terminala u Sisku, Virju i Slavonskim Brodu sa spremničkim prostorom za naftu na terminalima Sisak i Virje te pripadajućim pumpnim i mjernim stanicama
- cjevovoda dugačkog 631 km, s dionicama:
 - Omišalj- Sisak- Sisak - Virje - Gola (granica s Mađarskom)
 - Virje – Lendava (granica sa Slovenijom)
 - Sisak - Slavonski Brod - Slavonski Brod - Sotin (granica sa Srbijom)
 - Slavonski Brod- Bosanski Brod (granica s Bosnom i Hercegovinom)
 - Podmorski naftovod Omišalj-Urinj (INA Rafinerija nafte Rijeka)
- Terminala Žitnjak u Zagrebu, za skladištenje naftnih derivata sa željezničkim i kamionskim pretakalištima za dopremu, prihvat i otpremu derivata.

Glavni prihvatno-otpremni Terminal Omišalj ima dva priveza za prihvat tankera, spremnički prostorom za naftu i derivate, pripadajuće pumpne i mjerne stanice te autopuniliše za ukrcaj derivata u kamionske cisterne.

Kako bi se lučkim kupcima usluga mogla pružiti potpuna usluga lučka uprava dodjeljuje koncesije na ostale usluge jedom li više koncesionara. Usluge koje koncesionari pružaju na lučkom području prikazane u tablici s primjerom koncesionara.

Tablica 7: Usluge i primjer koncesionara

Usluga	Primjer koncesionar
dostava goriva brodovima	Adria Oil, INA, Crodux derivati
fumigacija i deratizacija	Dezinsekcija d.o.o.
kontrola količine i kakvoće robe	Adriainspect
kontrola količine i analiza kakvoće tekućeg tereta	Adriainspekt, Croatiainspect
lučko tegljenje	Jadranski pomorski servis
opasivanje brodova plutajućim branama	Dezinsekcija d.o.o
opskrba brodova	Stella impex d.o.o., Omnis d.o.o., Konzum plus d.o.o.
pranje brodske robe	Turist hotel d.d.
prihvat i otprema tekućeg otpada	Rijekatank d.o.o, Dezinsekcija d.o.o
prihvat i otprema krutog otpada	KD Čistoća
prihvat i otprema nusproizvoda životinjskog podrijetla	Veterinarska stanica Rijeka
prihvat i zbrinjavanje opasnog i neopasnog otpada	Metis d.d.
privez i odvez brodova	Luka Rijeka d.d.
pružanje usluge putnicima i pružanje usluge putnicima - prijevoz plovilom	Riva Marina d.o.o, Taxi Boat Ema
zaštitarska djelatnost čuvanja	Securitas Hrvatska

Izvor: <https://www.portauthority.hr/koncesije-za-ostale-gospodarske-djelatnosti-2/>
(08.10.2021.)

Iz tablice je razvidna brojnost i raznovrsnost usluga u luci Rijeka.

4.2. Luka Zadar

U Zadru je u rujnu 2018. godine potpisan ugovor Lučke uprave Zadar za pružanje osnovnih lučkih usluga putnicima i ostalih gospodarskih aktivnosti s tvrtkom Zadar International Port

Operations (ZIPO). Ugovor je sklopljen na 20 godina. U ovom razdoblju koncesionar se obvezao da će povećati međunarodni promet kroz linijski i putnički promet. Za obavljanje osnovnih lučkih usluga i pratećih gospodarskih aktivnosti u koncesiju se daje područje Terminala, koje osim Centralne zgrade obuhvaća zemljište i objekte u funkciji ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila u međunarodnom prometu, te parkiralište s maksimalnim kapacitetom od 300 parkirnih mjesta.

Tablica 8: Glavni koncesionari u luci Zadar

Koncesionar	Vrsta	Predmet koncesije	Trajanje
Luka Zadar	Prvenstvena	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prijevoz tereta, upotreba, održavanje i unaprjeđenje luke	25 godina
Luka Zadar	Redovna	Privez i odvez	5 godina
Croduy derivati dva d.o.o.	Redovna	Benzinska postaja	15 godina
MAX PLASTIKA d.o.o. Zagreb	Redovna	Skladištenje i popravak plovila	15 godina
SARAG GAŽENICA d.o.o. Murvica	Redovna	Izgradnja i korištenje komercijalnog centra	20 godina
ZIPO d.o.o. Zagreb	Redovna	Pružanje usluga putnicima i vozilima uz korištenje i održavanje objekata lučke nadgradnje na području putničke luke Gaženica	20 godina

Izvor: <http://www.port-authorityzadar.hr/koncesionari.php>, (10.09.2021.)

U luci Zadar djelatnosti koncesije prema lučkim područjima, putnička luka Gaženica, putnička luka Zadar i teretna luka Gaženica su sljedeće:

- Pomorska agencija
- Opskrba brodova
- Opskrba brodova gorivom
- Lučko tegljenje

- Putnička agencija
- Odvoz otpada s brodova
- Kontrola kakvoće i količine robe
- Otpremništvo
- Fumigacija tereta, DDD i zaštita mora
- Odvoz komunalnog otpada.

Na temelju navedenog se može zaključiti kako navedene usluge pružaju koncesionari u sva tri lučka bazena, te da postoji više koncesionara za jednu djelatnost. Iznimno, postoji samo jedan koncesionar samo za putničku luku Gaženica za obavljanje ostalih servisnih usluga nadzor brodova u raspremi/ mirovanju.

4.3. Luka Šibenik

Luka Šibenik d.o.o. je nositelj prvenstvene konvencije za obavljanje lučkih djelatnosti. Luka Šibenik ima pravo na koncesiju do siječnja 2029. godine. Na temelju ugovora Luka Šibenik d.o.o. obavlja lučke djelatnosti na tri specijalizirana terminala.

Tablica 9: Glavni koncesionari luke Šibenik

Koncesionar	Vrsta	Predmet koncesije	Trajanje
Luka Šibenik	Prvenstvena	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj generalnog tereta, rasutog i tekućeg tereta	2003-2029
Luka Šibenik	Redovna	Privez i odvez plovila	2017-2021
BIOM	Redovna	Izgradnja i upravljanje postrojenjem za bio-dizel	2014-2044
INA	Redovna	Dostava goriva za brodove	2014-2021
LUKOIL	Redovna	Dostava goriva za brodove	2014-2021

Izvor: http://www.portauthoritysibenik.hr/hrv/lucka_uprava/koncesije.asp/ 5.09.2021.

Na lučkom području djeluju koncesionari koji pružaju usluge temeljem ugovora o koncesiji. Državni organi koji su koji djeluju na lučkom području su lučka uprava, lučka kapetanija, carinske vlasti i policija. Lučka uprava Šibenik upravlja lučkim područjem, a Lučka kapetanija Šibenik vrši nadzor nad sigurnosti plovidbe i provođenjem reda na lučkom području.

Nositelj prvenstvene koncesije je Luka Šibenik d.o.o., a ostali koncesionari na lučkom području imaju koncesiju za djelatnost:⁴¹

- P1F 2 čistoća, prihvati i otprema tekućeg otpada (Cian d.o.o., Dezinsekcija d.o.o.)
- fumigacija i deratizacija (Desinsekcija d.o.o.)
- opskrba brodova gorivom (Ina d.d., Lukoil Croatia d.o.o., Oceanconnect marine d.o.o., Crodux derivati dva d.o.o.)
- opskrba brodova (Amec Rijeka tekstil d.o.o.)
- lučko tegljenje (Brodospas d.d.)
- privez i odvez (Luka Šibenik d.o.o.)

Glavni prihodi lučke uprave su od raznih pristojbi koje plaćaju brodovi koji pristaju na područje za koje je zadužena Lučka uprava Šibenik, od koncesija koje plaćaju različiti davatelji usluga na lučkom području. Republika Hrvatska godišnje iz proračuna isplaćuje određeni iznos svakoj lučkoj upravi tako i Lučkoj upravi Šibenik, i taj iznos ovisi o planovima ulaganja Lučkih uprava, a prihod se ostvaruje još i od ostalih vrsta naplata koje nisu kategorizirane.

4.4. Luka Split

Nadalje, Luka d.d. Split je trgovačko društvo koje prema sklopljenom Ugovoru o prvenstvenoj koncesiji obavlja usluge na području Sjeverne luke Split, a u većinskom je vlasništvu Consult-invest limited d.o.o. Usluge koja pruža Luka Split d.d. su usluge transporta i lučke naravi uz najmanji štetni utjecaj na okoliš.

Sljedeća tablica prikazuje glavne koncesionare i usluge koje nude u luci Split.

⁴¹ http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/lucka_uprava/koncesije.asp, 12.09.2021.

Tablica 10: Glavni koncesionari u luci Split

Koncesionar	Vrsta	Predmet koncesije	Trajanje
Luka Split	Prvenstvena	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj kontejnera, rasutog tereta, generalnog tereta, teškog i posebnog tereta	2005-2035
Ameropa žitni terminal Vranjic	Redovna	Ukrcaj i iskrcaj žitarica	2016-2026
CEMEX	Redovna	Rad tvornice cementa	2010-2021
INA	Redovna	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj tekućeg tereta	2016-2026

Izvor: <https://portsplit.hr/lucka-upravasplit/koncesije/> (10.09.2021)

Luka Split najveća je putnička luka u Hrvatskoj i treća najveća putnička luka na Mediteranu. Lukom upravlja Lučka uprava Split, a primarni koncesionari Trajektna Luka Split i Luka d.d. Split, kao i drugi sekundarni koncesionari dodijeljenih koncesija za korištenje lučkih objekata ili pružanje usluga u luci. Primarni koncesionari pružaju usluge u gradskoj luci Split, odnosno područjem sliva Vranjic-Solin, a sekundarni koncesionari aktivni su na području luke Vranjic-Solin i terminalima sa sjedištem u Kaštelima. Dalmacijacement, PROplin, Brodomerkur, Trast, Tehnospoj, Dujmovača, Žitni terminal, INA, Profectus, Eko Kaštelanski Zaljev i OMV tvrtke.

3.5. Luka Ploče

Luka Ploče d.d. je 2005. godina dobila prvenstvenu koncesiju za obavljanje djelatnosti na području luke Ploče. Sljedeća tablica prikazuje glavne koncesionare u Luci Ploče.

Tablica 11: Glavni koncesionari u luci Ploče

Koncesionar	Vrsta	Predmet koncesije	Trajanje
Luka Ploče d.d.	Prvenstvena	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj kontejnera, rasutog tereta	2010-2055

Luka Ploče-Trgovina	Prvenstvena	Ukrcaj, iskrcaj, skladištenje i prekrcaj tekućeg tereta	2009-2055
BIOM	Redovna	Izgradnja i upravljanje postrojenjem za biodizel	2014-2044
INA	Redovna	Upravljanje benzinskom postajom	2010-2020
TOP Logistics	Redovna	Skladištenje i logistika	2012-2032
Luka Ploče – Pomorski servis	Potkoncesija	Privez i odvez plovila	2010-2037
Prvo plinarsko društvo	Potkoncesija	Skladištenje UNP-a	2014-2055
Pločanska plovidba	Potkoncesija	Upravljanje trajektnim terminalom	2011-2037

Izvor: <https://www.ppa.hr/hr/koncesije-nadjelatnosti//> (15.09.2021.)

Prema navedenom u prethodnoj tablici Luka Ploče d.d. nudi usluge ukrcaja, pretovara i iskrcaja robe, transporta robe, skladištenja, te drugih djelatnosti koje se obavljaju u luci Ploče.

Luka Ploče d.d. je dioničko društvo upisano pri Trgovačkom sudu u Splitu, sa stalnom službom u Dubrovniku. Misija Luke Ploče temelji se na obrazovanju zaposlenika, razvijanju i ulaganju u moderne tehnologije i opremu kako bi se postigla visoka kvaliteta rada te održao razvoj i rast na tržištu. Kontinuiranom reorganizacijom kompanije, ulaganjem u obnovu opreme i ljudske potencijale postavljeni su snažni temelji budućeg rasta i razvoja.

Luka Ploče kao tvrtka koja ima tradiciju poslovanja dužu od 70 godina svoju viziju temelji na politici jačanja i sigurnosti svog položaja na tržištu. Vizija Luke Ploče obuhvaća načela pružanja kvalitetne usluge, proširivanjem na nova tržišta i sklapanjem novih poslova.

Luka Ploče d.d. je luka univerzalne namjene preko koje se obavlja transport gotovo svih vrsta tereta koji se pojavljuju u međunarodnom pomorskom prometu. Zbog svoje geostrateške pozicije i novih ulaganja, uvrštena je na svjetsku kartu luka koje mogu prihvatiti CAPE SIZE brodove (veličine do 180 000 DWT).

3.6. Luka Dubrovnik

Luka Dubrovnik d.d. je u 2003. godini sklopila Ugovor o prvenstvenoj koncesiji za obavljanje lučkih djelatnosti i održavanje objekata, te nadgradnja na lučkom području između Lučke uprave Dubrovnik i Luke Dubrovnik d.d..

Tablica 12: Glavni koncesionari u luci Dubrovnik

Koncesionar	Vrsta	Predmet koncesije	Trajanje
Luka Dubrovnik	Prvenstvena	Privez i odvez brodova, ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj robe, opskrba vodom i prikupljanje otpada s brodova	2015-2053
Elite Travel	Redovna	Turistička agencije	2018-2021
MSC Cruises	Redovna	Turistička agencija	2018-2021
Atlas	Redovna	Turistička agencija	2018-2021
Gulliver Travel	Redovna	Turistička agencija	2018-2021
Adria alfa d.o.o.	Redovna	Opskrba brodova	
Cian d.o.o.	Redovna	Odvoz fekalnih voda	
INA – Industrija nafte d.d.	Redovna	Opskrba gorivom	
Securitas Hrvatska d.o.o.	Redovna	Zaštitarska služba	

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik, <http://www.portdubrovnik.hr/index.php/> (15.09.2021.)

Odlukom Upravnog vijeća Lučke uprave Dubrovnik, kao davatelja koncesije, na 38. sjednici održanoj 16. svibnja 2003. godine dodijeljena je na rok od dvanaest godina prvenstvena koncesija za obavljanje lučke djelatnosti i korištenje i održavanje određenih postojećih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području luke Dubrovnik Luci Dubrovnik d.d.. Dana 19. srpnja 2003. godine sklopljen je Ugovor o prvenstvenoj koncesiji za obavljanje lučkih djelatnosti i korištenje i održavanje određenih postojećih objekata lučke podgradnje i nadgradnje na lučkom području luke Dubrovnik između Lučke uprave Dubrovnik i Luke Dubrovnik d.d. kao davatelja koncesije i koncesionara. Tako je Društvo postalo prvenstveni koncesionar na putničkom dijelu od posebnog međunarodnog gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku.

Luka Dubrovnik d.d. je već 2006. godine podnijela zahtjev za produljenje ugovora na rok od pedeset godina jer je dvanaest godina prekratak rok za dugoročna investiranja u zahtjevne i izuzetno skupe lučke projekte. Devet godina kasnije, 19. srpnja 2015. godine potpisan je novi Ugovor o koncesiji u svrhu gospodarskog korištenja pomorskog dobra na rok od trideset i osam godina.

Iz brojnosti i raznovrsnosti koncesionara u lukama od posebnog gospodarskog interesa za RH razvidna je usmjerenost luke na pružanje lučkih usluga bilo teretnih ili putničkih. Tako će u teretim lukama dominirati koncesionari za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj tereta, dok će u putničkim lukama poput Dubrovnika dominirati koncesionari za pružanje usluga putnicima poput turističkih agencija i taksi usluga.

5. ZAKLJUČAK

U radu su prvom dijelu rada teorijski prikazani modeli upravljanja i poslovanja luka, a potom je dan prostorni, gospodarski, infrastrukturi opis luka Rijeka, Ploče, Split, Zadar i Dubrovnik i njihovo poslovanje, te su opisane usluge i pružatelji usluga u lukama Rijeka, Ploče, Split, Zadar, Dubrovnik i Šibenik i iskorištavanje lučkog područja.

Hrvatska ima nekoliko velikih morskih luka. Najveća luka s najdubljim kanalom do luke na Jadranu je Rijeka na sjevernoj hrvatskoj obali, a slijede je Ploče u južnoj Dalmaciji. Luka Ploče od strateškog je značaja za bosanskohercegovačku industriju. Najveća hrvatska putnička luka je Split u Dalmaciji, koji se naziva i ulaz na otoke, a slijedi ga Zadar. Duž hrvatske obale postoji 66 naseljenih otoka, što znači da postoji veliki broj lokalnih trajektnih veza. Republika Hrvatska broji šest luka otvorenih za javni promet od izuzetne (međunarodne) gospodarske važnosti: Rijeku, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Ukupna ulaganja u projekte u vezi s njima iznose 499,5 milijuna eura, financiranih iz nacionalnog proračuna, zajmova Svjetske banke, Europske investicijske banke, Europske banke za obnovu i razvoj, s državnim jamstvima, dok se neki od novih projekata sufinanciraju iz fondova EU.

Najveća luka s najdubljim kanalom do luke na Jadranu je Rijeka na sjevernoj hrvatskoj obali, a slijede je Ploče u južnoj Dalmaciji. Luka Ploče izuzetno je važna zbog svoje strateške važnosti za bosanskohercegovačku industriju. Najveća hrvatska putnička luka je Split u Dalmaciji, koji se naziva i ulaz na otoke, a slijedi ga Zadar. Duž hrvatske obale ima 66 naseljenih otoka, od ukupno 1185, što znači da postoji veliki broj lokalnih trajektnih veza.

Luka Rijeka čini najveći dio lučkog poslovanja među hrvatskim lukama, općenito stvarajući više od 50% ukupnog lučkog prometa u Hrvatskoj. Kapacitet protoka razlikuje se među lukama i iznosi 23.100.000 tona godišnje. Do 1991. godišnji prijevoz tereta u prosjeku je iznosio oko 14.000.000 tona. Domaći promet dominirao je, čineći oko 70% ukupnog obujma, a slijedilo je tranzitno s preostalim 30%. Oporavak od posljedica rata imao je učinke na lučke aktivnosti u obliku promjene strukture tereta, odnosno tranzitni udio u ukupnom prometu je rastao. Unutar hrvatskog lučkog sustava, samo luke Rijeka i Ploče pružaju usluge tranzitnom tržištu i imaju realne šanse za privlačenje stranog tereta iz kontinentalnih zemalja, što je temelj za budući uspješan razvoj.

Slivna zona riječke luke obuhvaća cijelu Hrvatsku, a nakon dovršetka naftovoda bit će uključene i druge regije. Što se tiče tranzita, slivna zona ove luke uključuje Austriju, Mađarsku, Češku, Slovačku, Srbiju i Bosnu i Hercegovinu. Slivno područje luke Ploče prostire se po većem dijelu Bosne i Hercegovine, a dijelom i u slivu Dunava. Okosnica ove zone je transportni pravac Ploče-Sarajevo-Šamac-Osijek-Mađarska. Već opremljena cestovnom i željezničkom infrastrukturom, ova će ruta, koja završava na Pločama, još više biti cijenjena nakon što se prokopa kanal Dunav-Sava između Vukovara i Šamca, te izgradi luka na rijeci Savi u Bosanskom Šamcu. Luka, Šibenik i Split imaju svoje slivno područje između Rijeke i Ploča.

Kapaciteti gradskih luka Zadar i Split te luke Dubrovnik osobito su važni za međunarodne kruzere. Slivna područja Pule i Dubrovnika svedena su na usko zaleđe, što ih čini s obzirom na promet samo lokalno važnim. Dubrovnik je jedina luka koja željeznicom nije povezana s kopnom. Mjere ekonomske politike Republike Hrvatske osmišljene su tako da uklone ograničenja koja su do sada kočila razvoj hrvatskih luka i onemogućivala potpuno korištenje njihovog iznimnog zemljopisnog položaja, iznimno povoljnog za prometnu djelatnost. Privatizacija javnih luka otvara nove mogućnosti za jaču lučku aktivnost i privlačenje stranog kapitala. S druge strane, izgradnja modernih cesta osigurava bolju komunikaciju između luka i unutrašnjosti. Od posebne važnosti su autocesta Rijeka-Zagreb-Mađarska granica, dovršena 2008. godine, te dionica Zagreb-Karlovac-Zadar-Šibenik-Split-Ravče. Izgradnja potomjeg nastavlja se prema Dubrovniku. Državni proračun Republike Hrvatske uložio je u te luke u razdoblju 2004.-2007.

Na temelju Zakona o slobodnim zonama, slobodne zone uspostavljene su u lukama Rijeka i Ploče, u Šibeniku i u sjevernoj splitskoj luci Split radi jačanja lučke aktivnosti i razvoja. Ulaganje u lučku infrastrukturu u ukupnom iznosu od 531 milijun eura planirano je planom razvoja hrvatskih luka za razdoblje od 2006. do 2013. To se smatra uvjetom za pojačan promet i razvoj luka, kao i davanjem koncesije domaćim i strani investitorima. Planira se modernizacija luke Ploče i postojeći terminal za pretovar kontejnera i terminal za rasuti teret. Luka Dubrovnik izgradit će moderan putnički terminal za redovne putničke brodove i krsarenja gdje su nekad bila skladišta tereta.

Sukladno svemu navedenom potrebno je na kraju napisati kako je u uvodnom dijelu rada definirana hipoteza rada koja glasi: *Prihvaćeni model upravljanja lukama od državnog*

značaja u Republici Hrvatskoj nastoji usmjeravati razvoj luka sukladno općim gospodarskih ciljevima uz istovremeno poboljšanje njihove efikasnost i konkurentnosti, i koja je u potpunosti potvrđena obzirom da se luke razvijaju u smjeru ostvarivanja gospodarskih ciljeva uz poboljšava efikasnost, a samim time i položaj na konkurentskom pomorskom lučkom tržištu.

LITERATURA

- [1] *The World Book Encyclopedia*, 1995, Chicago, London, Sidney.
- [2] Brozović, D. 1995, *Ekonomski leksikon*, Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Masmedia, Zagreb.
- [3] Turina, A. 1971, *Prometna funkcija morskih luka*, Društvo za proučavanje i unaprjeđenje pomorstva Jugoslavije.
- [4] Kesić, B. 1992, *Organizacija i ekonomika lučkih sistema*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.
- [5] Dundović, Č., Kesić, B. 2001, *Terminologija i organizacija luka*, Udžbenik Sveučilišta u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.
- [6] Kesić, B. 1997, *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka.
- [7] *Luka Ploče*, 2021, online: <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/luka-ploce/15983> (15.07.2021.)
- [8] *Luka Ploče Statistika*, 2021, online: <https://www.luka-ploce.hr/wp-content/uploads/2021/05/LKPC-fin2020-1Y-REV-K-HR.pdf> (23.08.2021.)
- [9] *Luka Rijeka*, 2021, online: <https://www.portrijekahr/> (10.07.2021.)
- [10] *Luka Rijeka, Statistika*, 2021, online: <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> (25.07.2021.)
- [11] *Luka Dubrovnik*, 2021, online: <https://www.portdubrovnik.hr/#> (5.08.2021.)
- [12] *Luka Split*, 2021, online: <http://www.portsplit.hr/usluge/> (5.08.2021.)
- [13] *Luka Split, Statistika*, 2021, online: <https://portsplit.hr/luka-split/statistike/> (10.08.2021.)

- [14] *Putnička luka Zadar*, online: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-podrucja/putnicka-luka-zadar-poluotok/> (11.08.2021.)
- [15] *Luka Zadar, Statistika*, 2021, online: <https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/> (11.08.2021.)
- [16] *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama*, 2019, Narodne novine, Zagreb, 98
- [17] Mrnjavec, E. 1998, *Pomorski sustav*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka
- [18] *Ports & Terminals in Croatia*, 2019, online: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=51aeefec-2770-409c-a773-21c76ddfa265> (10.08.2021.)
- [19] *Zakon o poticanju ulaganja*, 2021, Narodne novine, Zagreb, 20.
- [20] *Luka Šibenik* 2021, online: <http://lukasibenik.hr/department/> (10.09.2021.)
- [21] Zelenika, R. 2009, *Primarne prometne tarife*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka.
- [22] *Jadrolinija*, 2021, online: www.jadrolinija.hr (10.09.2021.)

POPIS SLIKA

Slika 1: Terminal za rasuti teret, Bakar, luka Rijeka	31
Slika 2: Terminal za živu stoku, Bršica, luka Rijeka	32
Slika 3: Kontejnerski terminal, Škrljevo, luka Rijeka	33
Slika 4: Poslovna jedinica Drvo, luka Rijeka	34
Slika 5: Terminal za žitarice Silos, luka Rijeka	34
Slika 6: Adriatic Gate Container Terminal, luka Rijeka.....	35
Slika 7: Teretni promet u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka...36	
Slika 8: Kontejnerski promet u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka	37
Slika 9: Promet generalnog i rasutog tereta u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka	37
Slika 10: Promet drva u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka	38
Slika 11: Promet putnika u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka	38
Slika 12: Promet putnika na jedrenjacima i kruzerima u razdoblju od 2003. do 2020. godine u luci Rijeka	39
Slika 13: Putnička luka (Poluotok), Zadar	40
Slika 14: Putnička luka Gaženica, Zadar	41
Slika 15: Luka za teretni promet, Gaženica, Zadar	42
Slika 16: Radovi u ribarskoj luci u Gaženici, Zadar na dan 31. srpnja 2021. godine.....	43

Slika 17: Ribarska luka Vela Lamjana, luka Zadar	44
Slika 18: Domaći promet putnika i vozila u razdoblju od 2014. do 2020. godine	45
Slika 19: Međunarodni promet putnika i vozila u razdoblju od 2014. do 2020. godine.....	46
Slika 20: Promet putnika na kružnim putovanjima u razdoblju od 2014. do 2020 godine.....	47
Slika 21: Ukupni broj putnika i vozila u razdoblju od 2014. do 2020. godine .	48
Slika 22: Promet tereta u razdoblju od 2014. do 2020. godine	48
Slika 23: Terminal za ukrcaj sirovog fosfata, luka Šibenik.....	50
Slika 24: Terminal za prekrcaj generalnog i rasutog tereta	50
Slika 25: Terminal za prekrcaj drvene građe	51
Slika 26: Terminal za rasuti teret, luka Split	53
Slika 27: Terminal za generalni teret.....	53
Slika 28: Feeder servis, luka Split	54
Slika 29: Kamionski terminal, luka Split	55
Slika 30: Zatvorena skladišta, luka Split	55
Slika 31: Promet tereta, luka Split 2009. – 2019.	56
Slika 32: Promet tereta od 2009. do 2019. godine, luka Split	56
Slika 33: Trajektna luka Split	57
Slika 34: Promet putnika, luka Split.....	57

Slika 35: Promet putnika od 2009. do 2019. godine, luka Split	58
Slika 36: Novi terminal rasutog tereta, luka Ploče	64
Slika 37: Terminal za kontejnerski teret, luka Ploče	64
Slika 38: Mehanizacija u kontejnerskom terminalu, Luka Ploče	65
Slika 39: Grafički prikaz fizičkog prometa kontejnera (Feeder Service) u periodu 1999.-2018.	65
Slika 40: Terminal za generalni teret, luka Ploče	66
Slika 41: Terminal za rasuti teret, luka Ploče	67
Slika 42: Terminal za sipke terete, luka Ploče	67
Slika 43: Terminal za glinicu i petrolkoks, luka Ploče	68
Slika 44: Terminal za drvo, luka Ploče	69
Slika 45: Luka Gruž	71
Slika 46: Kružna putovanja od 2011. do 2021. godine, luka Dubrovnik	72

POPIS TABLICA

Tablica 1: Prednosti i nedostaci modela luka	18
Tablica 2: Lučki bazeni i pristanište luke Rijeka	31
Tablica 3: Brodovi na kružnom putovanju od 2009. godine do 2019. godine ..	58
Tablica 4: Specifikacija luke u Metkoviću	69
Tablica 5: Vezovi luke Dubrovnik.....	71
Tablica 6: Glavni koncesionari u luci Rijeka	74
Tablica 7: Usluge i primjer koncesionara	76
Tablica 8: Glavni koncesionari u luci Zadar.....	77
Tablica 9: Glavni koncesionari luke Šibenik.....	78
Tablica 10: Glavni koncesionari u luci Split	80
Tablica 11: Glavni koncesionari u luci Ploče	80
Tablica 12: Glavni koncesionari u luci Dubrovnik.....	82