

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

MAJA ŠIMIĆ

**UTJECAJ IZGRADNJE I RAZVOJA
POMORSKOPUTNIČKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE
NA REGIJU**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**UTJECAJ IZGRADNJE I RAZVOJA
POMORSKOPUTNIČKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE
NA REGIJU**

**THE INFLUENCE OF CONSTRUCTION AND
DEVELOPMENT OF PASSANGER SEAPORTS IN THE
REPUBLIC OF CROATIA ON THE REGION**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorski putnički promet

Mentor: doc.dr.sc. Alen Jugović

Student/studentica: Maja Šimić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112039388

Rijeka, rujan 2014.

Studentica: Maja Šimić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112039388

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom **UTJECAJ IZGRADNJE I RAZVOJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA REPUBLIKE HRVATSKE NA REGIJU** izradila samostalno pod mentorstvom doc.dr.sc. Alen Jugović.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Maja Šimić

SAŽETAK

Ubrzavanjem gospodarskog razvitka Republike Hrvatske, odnosno pojedinih regija potrebno je aktivirati sve raspoložive potencijale, a jedno od najboljih su pomorskoputničke luke. One su bitan preduvjet za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti zemlje, a u cilju svake pomorske zemlje je ostvariti što veći učinak upravo na tim područjima. Modernizacija putničkih terminala je dugotrajan i zahtjevan posao koji zahtjeva suradnju mnogobrojnih stručnjaka sa područja prometa, razvoja i izgradnje i sl. Sve veće konstrukcije brodova, sve mnogo brojniji zahtjevi putnika prisiljavaju luke na brze prilagodbe kako bi ostale konkurentne na pomorskom tržištu. No, pomorskoputnički terminali ne služe samo putnicima, turistima koji pristižu u luku, već su od velike koristi i lokalnom stanovništvu. Njima se također mora posvetiti pažnja, te im ponuditi razne sadržaje ali i mogućnosti zaposlenja i ostalo. Zbog izrazito skupe investicije u terminale, potrebno je najprije dobro isplanirati investicijske troškove i planove izgradnje, te ustvrditi koje će ekonomske koristi na regiju proizlaziti nakon izgradnje. Tako će i banka koja ulaže u modernizaciju vidjeti u što ulaže i hoće li imati financijsku korist ulaganjem u pojedini terminal. Da bi se dobivenim novcem napravilo što više nužno je izgraditi plan investicija. Ovaj diplomski rad bavi se značajkama modernizacije pomorskoputničkih terminala u Republici Hrvatskoj, te modelima financiranja istih. Ujedno se bavi problematikom utjecaja kojeg sama izgradnja i rekonstrukcija terminala ima na cjelokupnu regiju u kojoj je luka smještena.

Ključne riječi: Financiranje, Pomorskoputnički terminali, Razvoj, Regija

SUMMARY

In the process of acceleration of economic development of the Republic of Croatia, that is, particular regions, it is necessary to activate all available resources; passenger seaports being one of the best ones. The aforementioned are an essential prerequisite for the development of transport, tourism and economic activities of the country, and the goal of every maritime state is to achieve the best possible results precisely in the mentioned areas. Modernization of passenger terminals is a time consuming and demanding undertaking which requires the cooperation of many experts in the field of transport, development, construction etc. Ship structures are getting larger and the numerous requests of the passengers are forcing the ports to swift adaptation so as to remain competitive in the maritime market. However, sea passenger terminals do not only serve the passengers and tourists that arrive to the port, they are also of great importance to the local community. The local population should also be paid attention to and offered a variety of activities as well as employment possibilities. Due to the exceptionally costly investment in the terminals, it is necessary to minutely plan the investment costs and the plans for construction as well as establish the economic benefits to the region. In this way, the bank investing in the modernization will clearly be able to see what they are investing in, and whether they will have financial benefits from their investment. In order to make the best out of the money gained, it is necessary to create an investment plan. This graduation thesis is concerned with the characteristics of modernization of the sea passenger terminals in the Republic of Croatia and the models of financing them. Furthermore, it deals with the issues of the impacts that the very construction and reconstruction of the terminals has on the entire region in which the port is located.

Keywords: Financing, Sea passenger terminals, Development, Region

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY.....	II
SADRŽAJ.....	III
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA	2
2. POJAM, FUNKCIJA I SPECIFIČNOST POMORSKOPUTNIČKIH LUKA	4
2.1. POJAM I ZNAČENJE POMORSKOPUTNIČKIH LUKA	5
2.2. POVIJESNI PREGLED RAZVOJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA.....	7
2.3. SPECIFIČNOST I VAŽNOST POMORSKOPUTNIČKIH LUKA	9
2.3.1. Luke za linijski prijevoz putnika.....	12
2.3.2. Luke za kružna putovanja.....	14
3. ZNAČAJ I OPRAVDANOST FINANCIRANJA INFRASTRUKTURNIH PROJEKATA.....	19
3.1. POJAM I ZNAČAJKE INFRASTRUKTURE.....	19
3.2. MODELI FINANCIRANJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA	23
3.2.1. Javno privatno partnerstvo	23
3.2.2. Kreditiranje putem banaka.....	26
3.2.3. Korištenje fondova	29
3.3. PRIKAZ MODELA FINANCIRANJA POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA	31
3.4. FINANCIRANJE POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA REPUBLIKE HRVATSKE	33
3.4.1. Luka Rijeka - Gateway Projekt	33
3.4.2. Luka Zadar - putnički terminal Gaženica	35

3.4.3. Luka Šibenik - modernizacija infrastrukture.....	36
3.4.4. Luka Dubrovnik - izgradnja putničkog terminala.....	36
3.5. ČIMBENICI POTREBNI ZA ADEKVATAN RAZVOJ I ULOGU POMORSKOPUTNIČKE LUKE.....	38
4. IZGRADNJA I MODERNIZACIJA POSTOJEĆIH POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA REPUBLIKE HRVATSKE	41
4.1. LUKE ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA	42
4.1.1. Luka Rijeka.....	43
4.1.2. Luka Zadar.....	44
4.1.3. Luka Šibenik.....	45
4.1.4. Luka Split.....	46
4.2. LUKE ZA KRUŽNA PUTOVANJA (DUBROVNIK, SPLIT, ZADAR, ROVINJ)	47
5. EFEKTI UTJECAJA IZGRADNJE POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA REPUBLIKE HRVATSKE NA GOSPODARSTVO	51
5.1. DEFINIRANJE I VAŽNOST EKONOMSKIH EFEKATA.....	53
5.2. EKONOMSKI UTJECAJ OD LUKE ZA KRUŽNA PUTOVANJA NA REGIJU REPUBLIKE HRVATSKE	56
6. ZAKLJUČAK.....	59
LITERATURA	62
POPIS SLIKA.....	65
POPIS TABELA.....	65
POPIS SHEMA	65

1. UVOD

Pomorsku stvarnost suvremenog svijeta predstavljaju nove i kvalitetne značajke. One se očituju u promjenama standardnih veličina putničkog broda, promjenama u ponašanju i zahtjevima putnika, implementaciji novih ponuda te kvalitetnijim pomacima u upravljanju putničkim lukama. No, kakav učinak sve to ostavlja na regiju u kojoj su luke smještene? Tema rada: *Utjecaj izgradnje i razvoja pomorskoputničkih terminala na regiju*, ukazuje na važnost putničkih luka na rast i razvoj prometa, gospodarstva i turizma koji su od izuzetne važnosti za regiju u kojoj se luka nalazi. To je razlog zbog kojeg se u ovom radu ističu brojne značajke i obilježja pomorskoputničkih luka, a ujedno i načini ulaganja u same luke i njihove terminale.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Kako se hrvatske luke nalaze u stagnaciji koja je rezultat ne adekvatnih financijskih sredstava, nedovoljno dobro kreiranom ponudom, lošim vodstvom i ne praćenjem svjetskih trendova, problem ovog rada je istražiti načine financiranja obnove i modernizacije putničkih terminala te od njih stvoriti dugotrajan proizvod koji će trajno pridonositi boljem gospodarstvu zemlje. Potencijalni putnici imaju mnogo mogućnosti kako provesti što kvalitetnije svoje slobodno vrijeme i potrošiti novac. Stoga se od slijedećih generacija putničkih terminala zahtjeva i zadovoljenje svih potreba putnika koji su ujedno i predmet transportiranja. Kroz rad se istražuju i utvrđuju objektivni uzroci i posljedice, a ujedno i pozitivni učinci ulaganja u modernizaciju pomorskoputničkih luka i predlažu se neki od načina financiranja koji su se najbolje implementirali u svijetu. Objekt istraživanja su putnici kao glavni i najosjetljiviji korisnici prijevoznih usluga putovanja, te s druge strane luke i regije u kojoj su smještene.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno bitnim odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja u radu je postavljena radna hipoteza: U skladu sa financijskim mogućnostima, dobro izabranim modelima financiranja te drugačije od konkurencije osmišljenom ponudom doprinosi se

razvoju pomorskoputničkih luka koje imaju kvalitetan utjecaj na ekonomiju i gospodarski rast pojedine pomorske regije gdje su smještene.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i cilj istraživanja za sve prethodno navedene elemente je temeljito i sustavno istražiti problematiku hrvatskih pomorskoputničkih luka te utvrditi zbog čega su nedovoljno iskorištene uz sav potencijal koje imaju. Ujedno će se istražiti i modeli financiranja koji se koriste u infrastrukturnim projektima obnove ili izgradnje pomorskoputničkih terminala.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom pisanja diplomskog rada korištena je relevantna znanstvena i stručna literatura iz domaćih i stranih izvora. Također, upotrijebljeno je više kombinacija znanstveno-istraživačkih metoda koje su doprinijele kvaliteti samog diplomskog rada. To su: Induktivna i deduktivna metoda, metoda analize i sinteze, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda generalizacije, metoda klasifikacije, metoda deskripcije, povijesna metoda, metoda kompilacije, komparativna metoda, statistička metoda te metoda promatranja.

1.5. STRUKTURA RADA

Diplomski rad sastoji se od šest poglavlja logički povezanih u cjelinu. U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, te je obrazložena struktura rada. U drugom djelu rada analizirana je specifičnost i važnost pomorskoputničkih luka, dat je kratak prikaz povijesnog razvoja luka, obrazloženi su pojmovi i funkcija luke te temeljna podjela pomorskoputničkih luka. Naslov trećeg dijela rada je: Značaj i opravdanost financiranja infrastrukturnih projekata pomorskoputničkih terminala. U tom djelu rada obrazloženo je opće značenje same infrastrukture, a tako i lučke infrastrukture. Nakon trećeg djela slijedi četvrti dio pod nazivom: Važnost poslovanja pomorskoputničkih luka na gospodarstvo regije gdje su predočeni i modeli financiranja pomorskoputničkih terminala. Peti dio rada pod nazivom: Modernizacija postojećih pomorskoputničkih terminala Republike Hrvatske, predstavlja

važan dio rada gdje se sva predočena teorija pokušava obrazložiti primjerima radi jasnijeg i lakšeg shvaćanja. U posljednjem djelu rada, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena hipoteza.

2. POJAM, FUNKCIJA I SPECIFIČNOST POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

More je najjeftiniji prijevozni put koji povezuje cijeli svijet, a koji pri tome ne zahtjeva posebna ulaganja u infrastrukturu, jedino što je potrebno jest na početnim i krajnjim točkama puta izgraditi i opremiti morsku luku, koja je čvorište svih prometnih pravaca.¹ Na brojne pomorske, gospodarske pa i ne gospodarske djelatnosti utjecalo je baš iskorištavanje mora kao izvora hrane, mineralnih bogatstava i prometnog puta. Zato je danas teško pronaći zemlju koja u većoj ili manjoj mjeri ne ovisi o moru bilo da je riječ o prometnom putu ili resursu. Sudbinska sprega primorskih naroda s morem postajala je sve čvršća i neposrednija usporedno sa stupnjem spoznajnih dometa o moru i zakonitostima plovljenja, zatim otkrivanjem novih područja, razvojem trgovine, iskorištavanjem organskih i neorganskih bogatstava kao osnova nacionalnoga prosperiteta.² Razvojem, prije svega prometa, potom i turizma sa svim svojim popratnim aktivnostima utjecalo je baš more koje je uvjetovalo stvaranje potrebe za gradnjom luka i terminala. Veza između prometa i turizma ima bitan utjecaj na putničke luke, pa stoga njihova međusobna suradnja odražava se na rast i razvoj gospodarstva određenih država.

Bitnu ulogu u razvoju gospodarstva određene države ima lučki sustav, te luka koji je vitalni dio njega. Luka je točka u kojoj se sijeku sve prometne grane (cestovni promet, željeznički promet, zračni promet, telekomunikacijski promet i pomorski promet) stoga ju se ne može zaobići kao što je slučaj kod ostalih subjekata prometnog toka.³ Kako bi optimalno funkcionirao cjelokupni lučki sustav, svi njegovi sudionici moraju biti međusobno usklađeni i tako stvarati kvalitetna rješenja i postizati ciljeve. Zbog sve veće konkurencije na tržištu i sve naprednije suvremene tehnologije potrebna su stalna ulaganja u kvalitetu usluge, sigurnost, točnost, poboljšanje usluge i slično. Zbog čega je to toliko važno? Upravo zbog toga što putnici kao specifični korisnici prometnih usluga, sa svojim stalnim zahtjevima, željama i očekivanjima, predstavljaju najosjetljiviji "predmet" transportiranja. Tu dolazi do stalne brige, brodaru, oko kvalitete usluge, stalna potreba za

¹Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006., p. 5.

²Damić, D.: Pomorski promet i održiv razvoj u prometnoj politici, Naše more 56, Sveučilište u Dubrovniku, 2009. p. 3-4.

³Kolanović, I., Badurina, E.: Lučki sustav u logističkom lancu, Pomorski zbornik 40, (2002) 223-249, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002., 223. p.

modernizacijom, usavršavanjem, organizacijom rada, podizanja sigurnosti na veću razinu te stalna potreba za biti ukorak sa svojom konkurencijom.

2.1. POJAM I ZNAČENJE POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

Nije jednostavno definirati luku, a da to bude razumljivo, i da se pri tome ne izostavi neki bitan dio, odnosno neka važna karakteristika luke. U najširem smislu svaka od definicija koje se spominju u literaturi, mogu se svrstati u tri osnovne grupe:⁴

- definicije enciklopedijskog karaktera
- definicije zakonskog karaktera
- definicije doktrinarnog karaktera

Jedna od definicija enciklopedijskog karaktera, koja možda najbolje opisuje luku glasi: luka je prometno čvorište, vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju, sidrenju i zaštiti brodova, ukrcaju i iskrcaju putnika i robe, uskladištenju i drugom rukovanju robom, proizvodnji, oplemenjivanju i doradi robe, te ostalim privrednim djelatnostima, koje su sa tim djelatnostima i međusobnoj ekonomskoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi.⁵

S ekonomskog gledišta, u pomorskoj enciklopediji: luka je mjesto gdje se stječu morski prometni putovi s kopnenim, zračnim i unutrašnjim vodenim putovima radi ukrcaja na brodove robe i putnika s kopnenih i zrakoplovnih prijevoznih sredstava, radi iskrcaja robe i putnika s brodova na kopnena i zračna vozila, ili radi prekrcaja morskih brodova na brodove unutrašnje plovidbe i obratno, neposredno ili posredno preko skladišta, slagališta i sl.⁶ Jednostavnije rečeno, luka je zaštićeni prostor na morskoj obali u koji brodovi mogu nesmetano uploviti kako bi se zaklonili od nevremena ili ukrkali/iskrcali robu ili ljude, odnosno obavili potrebne popravke.⁷ Bitno je spomenuti da se u Republici Hrvatskoj na području pomorstva osnovnu zakonsku regulativu predstavljaju Pomorski zakonik⁸ iz 2004 i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2003.

⁴Kesić, B.: *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2003. p. 22.

⁵Dundović, Č.: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2003., p. 84.

⁶Kesić, B.: *op. cit.* p. 23.

⁷Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, *op. cit.*, p. 6.

⁸Pomorski zakonik, NN 2003., p. 181.

Uz već spomenutu važnost lučkog sustava i širok krug djelatnosti i sudionika koji ga čine kompleksnim i uspješnim, otvara pitanje podjele luke. Kao i kod pitanja točnog definiranja luke, a da se ne izostavi neka bitna značajka ili funkcija luke, jednako je i s podjelom koje su mnogobrojne. No, ipak najznačajnija je podjela luka prema vrsti kojoj služe, odnosno funkciji koju obavlja, a glasi:⁹

- putničke
- teretne
- mješovite
- ribarske
- turističke
- trgovačke
- industrijske luke.

Pod pojmom putnička luka misli se na posebnu podvrstu lučkog sustava koja kontinuirano, koristeći se specijaliziranim terminalima, obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, prtljage i automobila.¹⁰ Na slici jedan prikazana je treća putnička luka po broju putnika na Mediteranu.

Slika 1. Pomorskoputnička luka Split



Izvor: <http://infozona.hr/foto/split-iz-zraka/177/7412>

⁹Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, op. cit., p. 7.

¹⁰Ibidem.

2.2. POVIJESNI PREGLED RAZVOJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

Kako se kroz povijest razvijala pomorska plovidba, tako se paralelno razvijao i putnički brod i putnička luka. Oduvijek su luke bile snažna središta ekonomske moći, bile su odraz stupnja razvoja društva, a ujedno su se odražavala na razvoj proizvodnih snaga i odnosa društva određenog vremena.¹¹ Na prve podatke o lukama nailazi se 3500 g. p.n.e. U tom se vremenu počinje razvijati ono što se danas smatra lukom, zaštićeno mjesto na obali gdje se brodovi mogu skloniti ili iskrcati teret i ljude. Brod je prešao golem put razvoja od splavi, primitivnih čamaca, do danas modernih preookeanskih brodova do brodova na atomski pogon. Ipak se ne može zanemariti činjenica da je prijevoz brodom u odnosu na druge načine prijevoza (npr. zračni prijevoz) i nadalje važan način prijevoza putnika. To potvrđuje i stalna izgradnja novih brodova koji mogu prevoziti i više od 6000 putnika. Način gradnje brodova bili su za svaku civilizaciju razvoj određeni njihovom namjenom. Najprikladniji materijal za gradnju koji je nudila priroda bilo je drvo. Tako su Egipćani prvi zašli u srž gradnje broda, zatim Feničani te Grci i Rimljani. Luke toga doba bile su centri trgovine i najjača gospodarska središta tog vremena.

Nešto poslije na istočnom Sredozemlju Grci i Feničani s Egiptom razvijaju pomorsku trgovinu i prvi u povijesti počinju graditi kamene umjetno zaštićene luke, preteče današnjim lukama. Prvi poznati lukobran bio je izgrađen na otoku Delosu. To dovodi do nagla uplovljavanja brodova u te luke koje postaju žarišta ekonomske i političke moći. Usporedno s jačanjem prometa i trgovine razvija se brodarstvo, pa vezano uz to luke treba proširivati i produbljivati, podizati zaštitne zidove i druge uređaje. Tako su nastale najprije male, a zatim i velike umjetne luke. Među najstarijim središtima pomorske trgovine bila je kretska država s lukom Knosos. U to su doba geografske pogodnosti bile odlučne za razvoj luka. Luke su se gradile u neposrednoj blizini grada i razvijale zajedno s njim a veličina njihova u neposrednoj blizini grada i razvijale zajedno s njim, a veličina njihova zaleđa ovisila je o prohodnosti terena u unutrašnjosti.¹²

Doba procvata trgovine na kopnu i moru događa se na prijelazu iz stare u novu eru kada Rim i Rimsko Carstvo postaju središte pomorstva. Rimske su luke imale uređene brodske vezove i lukobrane i bile su daleko modernije od drugih tada takozvanih luka. U to doba pojavljuju se i prvi lučki radnici kao samostalno zanimanje.

¹¹Ibidem. p. 9.

¹²http://www.pfri.uniri.hr/~debelic/download/ostalo/povijesni_razvoj_luka.pdf

Nakon propasti Zapadnog Rimskog Carstva, na samom sjeveru Jadranskog mora, razvija se Venecija, koja već tada ima dobro razvijena brodogradilišta u kojima bi se svako nekoliko sati porinulo u more novu galiju. Sama Venecija svojim rastom i razvojem povećava i važnost Jadrana kao pomorskog plovnog puta. U to doba posebno, od hrvatskih gradova na Jadranu, ističe se grad Dubrovnik, njegova luka Gruž. Početkom 20. stoljeća, 1901. godine u Gruž stiže i željeznička pruga što također utječe na razvoj pomorskih putova. Razvoj gruške luke pratio je razvoj grada Dubrovnika i ona se razvijala paralelno s njim.

Uz pomorsku trgovinu razvijali su se i brodogradnja, ribarstvo, proizvodnja soli i sl. Tada bitnu ulogu ima i promet koji postaje samostalno gospodarsko područje. Uz brz napredak trgovine i prometa, vanjski izgled i fizionomija luke nisu se bitno mijenjali iz razloga što u to doba izgled i veličina broda također ostaje bino ne promijenjena. Potkraj 15. stoljeća dolazi do otkrića Amerike i puta oko Afrike, te drugih velikih geografskih otkrića, što snažno potiču izgradnju novih i nadogradnju postojećih luka.

Početkom 19. stoljeća pod utjecajem industrijske revolucije dolazi do bitnih promjena u svjetskom prometu i trgovini, te u brodarstvu. Parni stroj zamijenio je jedra, umjesto drvenih grade se željezni brodovi. Razvijaju se željeznice i podižu tvornice. Takav razvoj postavlja nove zahtjeve u lukama, u izgradnji luka sve je veća upotreba željeza i betona. Luke se počinju graditi na industrijski način. Prvi brod sa dvostrukim dnom izgrađen je 1858. „Great Estern“. Bio je najveći brod 19. stoljeća, duljine 207 m, brzine 14 čvorova, deplasmana 27000 t, snage 800 ks, te putničkog kapaciteta 800 putnika. U to vrijeme javlja se i potreba za podjelom brodarstva na linijsko putničko i linijsko teretno brodarstvo.¹³ Sukladno tome grade se i posebni putnički brodovi, a vrhunac razvoja doseže se u godinama neposredno prije Drugoga svjetskog rata. Začetak dodjeljivanja „Plave vrpce“ bio je 1833. za koju su se borile razvijene pomorske zemlje. Prvi službeni nositelj bio je brod Great Western 1838. godine. Prvi svjetski rat prekinuo je razvoj putničkog preookeanskog brodogradnja, ali je između dva svjetska rata potreba za masovnim prijevozom putnika ponovno porasla. Stoga je velika brodarska kompanija “Cunard Line” odlučila proširiti zavidnu predratnu flotu brodom, koji je dobio ime “Queen Mary”. Početkom 2. svjetskog rata preuređen je za prijevoz vojnih trupa. Brod “Queen Elizabeth” bio je sestrinski brod transatlantika “Queen Mary”. Imao je također 300 metara duljine, 83.000 tona, ali je bio nešto luksuzniji i viši od broda “Queen Mary”. Kada je izbio

¹³Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 11.

Drugi svjetski rat, brod još nije ni ušao u službu, pa je smjesta u SAD-u prerađen u brod za prijevoz vojske. Ta dva broda, koja su u brodarskim krugovima često nazivali “dvije kraljice”, mogla su ukrcati po 10.000 vojnika.

Četrdesetih i pedesetih godina još su neki brodovi bili uvedeni u službu, primjerice “United States”, koji je zaplovio 1952. godine. Iste godine, ploveći 38 čvorova na sat oborio je rekord u brzini prelaska Atlantika, prešavši ga za tri dana, 10 sati i 40 minuta. Taj rekord, u kategoriji velikih brodova drži još i danas.

Unatoč propasti preoceanskog prijevoza “Cunard Line” se odlučio početi baviti organiziranjem krstarenja, koja su postala iznimno popularna među bogatijom klijentelom, posebno u SAD-u. Iako se prvi brodovi namijenjeni isključivo za krstarenje grade već 1970-ih, intenzivniji razvoj krstaša ili popularnije, cruisera, počinje polovinom devedesetih kada je nakon 50 godina izgrađen prvi brod veći od “Queen Elizabeth”, imena “Carnival Destiny”.

S razvojem putničkih brodova i putničkog brodarstva razvijaju se i specijalizirani terminali za prihvata putnika. Njihova funkcija i zadatak je što kvalitetnije primiti putnika i pružiti mu potrebnu udobnost za vrijeme boravka u terminalu. Ovo razdoblje naziva se i zlatnim razdobljem putničkog pomorskog prometa.¹⁴

Jačanjem konkurencije drugih prometnih grana kao što su cestovni i željeznički promet, u razdoblju od 1959. - 1970. godine, bilježi se blagi pad broja linijskih putničkih brodova. U navedenom razdoblju sve više se grade RO-RO putnički brodovi, a za preoceanske plovidbe putnički brodovi za kružna putovanja. Zbog takvih promjena uvodi se nova podjela pod nazivom: "trajekti i putnički brodovi". Za to vrijeme putničke luke proširuju svoju ponudu i pokušavaju biti ukorak sa vremenom.

2.3. SPECIFIČNOST I VAŽNOST POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

U razvitku pomorskoputničkih luka osobitu važnost pridajemo razvitku gospodarskih djelatnosti kao što su promet, turizam i uslužne djelatnosti, koje se ujedno smatraju i najznačajnijim za dobro funkcioniranje i stalni napredak luka i lučkog sustava. Ubrzani razvoj prometa, brz razvoj uslužnih djelatnosti, primjena informacijskih tehnologija, sa sobom nosi niz različitih problema koji se prvenstveno odnose na rast, razvoj i dimenzioniranje prometnih kapaciteta, a ujedno i na organizaciju prometa u luci i

¹⁴Ibidem., p. 12.

lučkom sustavu. Dobro je poznato da su pomorskoputničke luke jedan od najbitnijih preduvjeta za razvitak prometa i turizma stoga ih i ne promatramo kao cjelinu za sebe jer luka sama za sebe nema nikako djelovanje ni svrhu, stoga za njezino poslovanje i razvitak potrebno je da se brinu svi koji od nje imaju koristi. Luke su javne institucije, ali i gospodarski sustavi koji posluju prema temeljnim ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti. Njezin je zadatak da pruža najpovoljniju uslugu, pri što nižim izdacima, pomaganje širenju gospodarske djelatnosti na što veća prostranstva svijeta.¹⁵ Kroz povijest mnogo toga se mijenja pa tako i sami izgled i sadržaj putničke luke. Nisu to više klasična putnička prihvatilišta brodova, kojima je svrha primiti brod i dovesti putnika, koji je predmet transportiranja, na odredište i s time završiti. Danas je to puno više i zahtjevnije. Putničke luke su postale suvremeni putnički terminali koji moraju prvenstveno zadovoljiti putnika, a onda i broдача. Da bi uspješno konkurirala na tržištu i bila od gospodarske koristi svoje zemlje, moderna pomorskoputnička luka mora pružiti putniku udobnost i kvalitetu za vrijeme putovanja, a tako isto i za vrijeme boravka na terminalu.

Specifičnosti pomorskoputničkih luka su u tome da uvelike pridonose razvoju nacionalnog gospodarstva što uključuje rast prihoda, otvaranja novih radnih mjesta, zapošljavanje ljudi, vrijednost objekta i opreme. Potiču na razvoj određenih djelatnosti kao što su: trgovina, proizvodnja, dorada, uslužne djelatnosti i slično. Poticanjem razvoja pomorskoputničkih luka znatno pridonosi perspektivnom razvoju otoka, sprječava iseljavanje tamošnjeg stanovništva, a potiče razvoj turizma, pomoću kojeg se ostvaruju prihodi od potrošnje turista s brodova koji pristižu, pa se na taj način puni i državna blagajna.

Kao što je već i navedeno, zbog porasti prosječne veličine putničkog broда i sa sve većim zahtjevima onih koji putuju, više nije cilj samo prihvatiti putnika, nego ponuditi mu i dodatne sadržaje na samome terminalu. Neki od njih su: zdravstvene ustanove, hoteli, prenoćišta, čekaonice, ugostiteljski objekti, trgovine, kina, saloni i ostalo.¹⁶ Suprastrukturni kapaciteti na suvremenom putničkom terminalu (trajektnom ili za kružna putovanja) moraju biti tako dimenzionirani i profilirani da omogućavaju brzu protočnost putnika i vozila te da se u njima osigura potreban komfor za putnike, a to su:¹⁷

¹⁵Vilke, S.: Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik 41, Rijeka, 2003., p. 338.

¹⁶Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 14.

¹⁷Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia Rijeka, 40, 2, 2006., p. 147.

- ponuda (usluge) u lukama: protočnost, rasprostranjenost, popratni sadržaji, sadržaji ponude i pristupačnost;
- ljubaznost osoblja, gostoljubivost i srdačnost poslužitelja različitih usluga;
- sposobnost i organiziranost ljudi zaposlenih na radnim mjestima (carina, policija);
- usluge i servisi (usluge popravka, mehaničarske usluge, benzinske crpke);
- ugostiteljski objekti i restorani;
- stajališta za osvježenje i odmor, odmarališta, moteli, hoteli, mjenjačnice;
- dobro opskrbljene prodavaonice, trgovine, samoposluge;
- javni WC-i sanitarni čvorovi uz prometnice;
- parkirališta (veličina, dovoljan broj mjesta, pristupačna cijena);
- dodatni sadržaji za putnike (kina, zabavne igre).

Zbog porasta prosječne veličine broda, zbog sve većih htjenja putnika, potrebe su luke da se prilagodi takvim zahtjevima. Takvi brodovi traže brze, prostrane i tehničko dobro opremljene luke jer je njihova eksploatacija jedino isplativa brzim obrtom koji je jedino moguć u efikasnim lukama. Stoga su nužna nova ulaganja ili modernizacija već postojećih terminala. To nije jednostavno i ovisi o mnogočemu. Prije svega o financijskoj moći luke, njezine regije i lučkoga sustava, prostornoj i ekonomskoj mogućnosti same luke, znanju mnogih stručnjaka sa područja prometa, ekonomije i sl. Poznato je da luka ima tri osnovne tehnološko-ekonomske funkcije¹⁸:

1. Prometna funkcija
2. Trgovačka funkcija
3. Industrijska funkcija

Prometna funkcija predstavlja najvažniju funkciju iz razloga što ostale dvije proizlaze iz nje. Da bi se djelatnost prekrcaja putnika i veza između pomorskog i kopnenog prometa ostvarila, luka mora ispunjavati određene zahtjeve, a neki od njih su:¹⁹

- adekvatan broj prekrcajnih kapaciteta (lučka infrastruktura, lučka suprastruktura i pokretna mehanizacija)
- dobra kopnena povezanost sa zaleđem
- adekvatne pomorske veze
- kvalitetne prometne mreže

¹⁸Kesić, B.: op. cit. p. 80.

¹⁹Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: op. cit. p. 147.

- kvalitetno obavješćivanje
- brzina, sigurnost, prohodnost, protočnost i nesmetano odvijanja tijekom prometa

U cilju svake luke, nevažno je li teretna ili putnička, je postići djelotvornost i učinkovitost, visoku produktivnost te ostvariti i zadržati visoku konkurentnost.

Kroz povijest se vidi da su uvijek brodovi bili ti koji dirigiraju izgled luke, pa se tako luke moraju prilagoditi svojim izgledom, karakteristikama, kapacitetima, namjeni i slično da bi privukli što veći broj brodova, odnosno putnika. Stoga postoji podjela koja luke dijeli na:²⁰

- luke za linijski prijevoz putnika
- luke za kružna putovanja

Postoji još jedna podvrsta pomorskoputničke luke koja se u ovom radu neće posebno obrađivati, riječ je o nautičkoj luci ili marini. Ona se definira kao turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojen dio i potrebne uvjete za nautički turizam i turiste nautičare²¹.

2.3.1. Luke za linijski prijevoz putnika

Kako je već navedeno da karakteristike broda bitno utječu i na sami izgled i konstrukciju luke, tako luke za linijski prijevoz putnika nisu posebno drugačije od luka za prijevoz tereta. To znači da su većina pomorskoputničkih terminala višenamjenski. Zbog toga što su luke izrazito tromi sustavi, koji sporo reagiraju na promjene u povećanju veličine broda i broja putnika, veoma je teško, zapravo gotovo je nemoguće, pri svakom značajnijem razvoju putničkog broda, graditi novu luku.

Linijski putnički promet oduvijek prati potrebe putnika, često turista, tehnička dostignuća i razvitak u cestovnom prometu. Tako se nametnula i podjela linijskog putničkog brodarstva na:²²

- Klasične putničke brodove
- RO-RO putničke brodove
- vrlo brze putničke brodove

²⁰Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, op. cit., p. 37.

²¹Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 142/99.

²²Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 36.

U vrijeme ekspanzije automobilske industrije klasični brodovi su se počeli zamjenjivati RO-RO brodovima, odnosno trajektima. RO-RO tehnologiju čine posebno građeni brodovi s otvorima na pramcu, krmu i bokovima, čije je temeljno obilježje mogućnost istodobnog prijevoza putnika i cestovnih vozila, s pomoć skupih rampi i čvrstih paluba. U početku su se RO-RO brodovi koristili samo na kratkim relacijama no danas se koriste i u plovidbi preko oceana, što pokazuje da takva tehnologija koja u prijevozu koristi istovremeno dva transportna sredstva daje izuzetne rezultate na odgovarajućim linijama.²³ Oni se po svojim osobinama i specijalnoj namjeni razlikuju od ostalih vrsta brodova i zbog toga su putnicima uvelike pomogli i omogućili im da putuju automobilima od obale do otoka i obratno. Za opstanak i daljnji razvoj gospodarskih aktivnosti, a naročito turizma te života na otocima, od izuzetne su važnosti frekvencija, struktura, sigurnost i kvaliteta linijskog putničkog prometa.²⁴ Ono je vrlo važno u razvitku priobalnog gospodarstva, te unapređenja turističke djelatnosti koja uvelike pridonosi razvoju cjelokupne države. Povećava se platna bilanca zbog znatnih prihoda od inozemnih putnika koji su ujedno i najznačajniji korisnici usluga u pomorskom putničkom prometu. Linijski putnički promet, koji je vezan za turistička kretanja, traži za sobom dobru tehničku opremljenost morskih luka, u koju ulaze dužina operativne obale, prostor za manipuliranje motornih vozila, popratni sadržaji na putničkom terminalu i sl.

Pomorskoputnički terminali moraju biti spremni na stalne promjene svojih kapaciteta, zbog toga što im brodovi to nameću. Osnovni elementi koje pomorskoputnički terminali za RO-RO brodove moraju imati su:²⁵

- odgovarajući pristan za ukrcaj i iskrcaj putnika i osobnih automobila
- odgovarajuće priključke na magistralnu mrežu cestovnih prometnica
- prostor za boravak putnika i pružanje usluga na terminalu (mjenjačnice, trgovine, ugostiteljski sadržaji...)

Putnički RO-RO brodovi gotovo su jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na relaciji kopno otoci i obrnuto, te su u stalnoj službi stanovnika s otoka i onih povremenih. Svaki otok u Republici Hrvatskoj je poseban turistički slučaj, jedinstven, i s brojnim kulturnim i tradicionalnim značajkama. Stanovnici otoka uglavnom su sami razvijali turizam i tako spriječili masovno iseljavanje s otoka. Povećanje kvalitete cestovnih prometnica, povećanjem površina za cestovna vozila, bolja prekrcajna mehanizacija te

²³Komadina, P.: RO-RO brodovi, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.

²⁴Munitić, A., Vidučić, V., Tomašević, M.: Uloga i razvitak morskog putničkog linijskog brodarstva u RH, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2006., p. 373.

²⁵Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 38.

pristupačniji prilazi lukama osigurava kvalitetan razvoj linijskog putničkog prometa koji je glavna karika razvoja turizma, i promoviranja hrvatskog turističkog proizvoda. No, tu postoji problem. Linijsko morsko putničko brodarstvo je sezonskog karaktera što znači da ne posluje tokom cijele godine jednako. To djeluje negativno na organizaciju rada putničkih brodara, što zahtjeva od njih velike napore. Traži velika tehnološka opterećenja za relativno stare brodove, te opterećenja posada dugotrajnim radnim vremenom. Međutim, sezonski promet omogućava brodarima da ostvare velik promet i veću dobiti koja im omogućuje poslovanje u zimskim mjesecima kada troškovi poslovanja, zbog malog prometa, premašuju ostvarene prihode. Obalni linijski pomorski prijevoz u Republici Hrvatskoj organiziranje u pet plovnih područja: Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko, a uključuje promet trajektima, te brodski i brzobrodski promet.²⁶ Prema podaci Hrvatskog zavoda za statistiku ukupan broj prispijelih brodova u morske luke u lipnju 2014. iznosio je 27 642, što je u usporedbi s lipnjem 2013., u kojem je broj prispijeća iznosio 28 238, pad za 2,1%. Budući da podaci za mjesec srpanj i kolovoz nisu dostupni, ne znamo je li sezona bila uspješnija ili manje uspješna nego lani. U poglavlju 4. bit će detaljnije obrađeno.

Linijski putnički brodari su najčešće veće tvrtke, s većim brojem brodova i imaju obvezu posjedovanja brodova koji su u pričuvi za slučaj spriječenosti za održavanje linija pojedinih brodova iz različitih razloga.²⁷ Najčešće su to dionička društva koja su u mogućnosti izdvojiti znatna financijska sredstva za dobrobit tvrtke. U Republici Hrvatskoj, gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka općedruštveni interes, brodar je u vlasništvu države, poznat kao "Jadrolinija". Pomorski putnički promet osim linijskog obuhvaća i kružna putovanja te izlete.

2.3.2. Luke za kružna putovanja

²⁶Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007. p. 204.

²⁷Munitić, A., Vidučić, V., Tomašević, M.: Uloga i razvitak morskog putničkog linijskog brodarstva u RH, op. cit., p. 372.

Kružna putovanja brodom podrazumijevaju prijevoz ljudi prema unaprijed određenom redu plovidbe koji je vremenski i prostorno prilagođen raznovrsnim aktivnostima odmora i razonode tijekom plovidbe.²⁸

U prošlim vremenima, točnije šezdesetih godina dvadesetoga stoljeća, mnogi linijski brodari našli su se u velikim problemima zbog sve većeg porasta i zastupljenosti Avionskih kompanija koje organiziraju prijevoz u prekomorskom putničkom prometu. Rješenje se nudilo u kreiranju nove turističke ponude - krstarenje velikim putničkim brodovima, prije svega s ciljem turističkog doživljaja plovidbe s posjetom atraktivnih destinacija na pojedinim dijelovima svijeta.²⁹

Brod za krstarenje ili cruiser je brod namijenjen kružnim turističkim putovanjima, najčešće u tropskim ili zatvorenim morima, gdje se putnicima tijekom putovanja nude mogućnosti najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu. Prvi se brodovi namijenjeni samo za krstarenja, grade već 1970-ih, a razvoj počinje polovinom 1990-ih kada je izgrađen prvi brod veći od transatlantika Queen Elizabeth – cruiser Carnival Destiny. Od tada se grade sve veći brodovi tog tipa jer su zahtjevi za takvim turističkim putovanjima u znatnom porastu.³⁰

Kružna putovanja su oblik prijevozne i turističke usluge. Turistička usluga se odnosi na turističke destinacije s djelatnostima koje pridonose kvaliteti usluge u toj destinaciji (sportsko-rekreacijski sadržaji, trgovine, banke, kockarnice, muzeji, kulturne znamenitosti i dr.).³¹ Sve oštrija tržišna konkurencija, učestale promjene u okolini, promjena zahtjeva te ukusa turista, prestanak tradicionalne ponude, dovodi turističke destinacije da u svojim razvojnim planovima moraju uzeti u obzir obilježja i trend krizinga, da bi uspjele konkurirati, a i uspjeti na sve dinamičnijem pomorskom tržištu. Najznačajnija obilježja trenda krizinga su:³²

- masovnost i dostupnost sve širim ekonomskim slojevima,
- povećanje dimenzija brodova – sve veći udio brodova duljine do 330 m, kapaciteta preko 3.000 putnika, zapremine više od 100.000 BT,

²⁸Baričević, H., Begović, B., Komadina, P., Mencer, I., Stražičić, N., Vranić, D.: Pomorskoputnički terminal u Rijeci, Studija, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 1993.

²⁹Radić, A.: Održivost krizinga destinacije, Univerzitet Singidunum u Beogradu, Beograd 2011., p. 4.

³⁰Perić, T., Oršulić, M.: Crusing-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Zbornik radova, 3. Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti, Hrvatski hidrografski institut, Split, Split, 2011. p. 220.

³¹Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: op. cit., p.150.

³²Đurković, V.: Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u krizing-turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, stručni članak, Naše more, 2007. p. 33.

- relativno kratko trajanje prosječnoga turističkog cruise-aranžmana – manje od 7 dana,
- veoma definiran i sofisticiran paket usluga koji podrazumijeva „all – inclusive“ izletničke aranžmane, prilagođene relativno kratkom boravku u destinaciji (oko 5 sati),
- prilagođavanje lučke infrastrukture mega-brodovima i gradnja putničkih terminala.

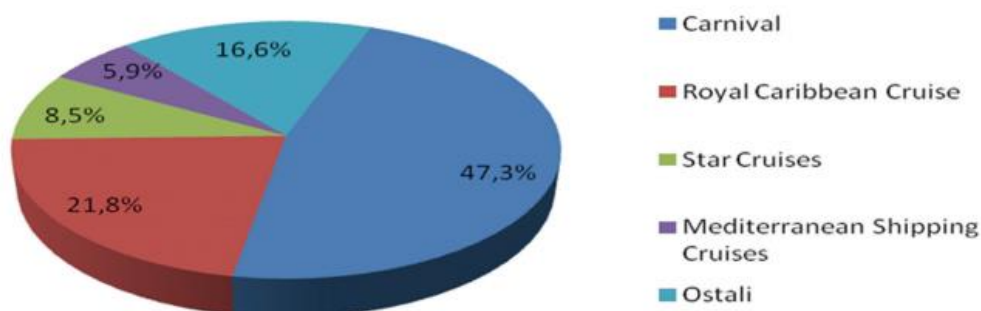
Ulaganja, inovacije i modernizacija putničkih terminala, bogata kulturna i prirodna baština, dobra prometna povezanost, dinamičnost i raznovrsnost ponude i zadovoljstvo turista da se ponovno vrati, nužni su preduvjeti za postizanje statusa nezaobilazne kruzing destinacije. Stoga, razina konkurentnosti luke ovisi o slijedećim čimbenicima koje treba zadovoljiti:³³

- prepoznatljivost luke i turističkog središta,
- jednostavan pristup zračnoj luci sa širokim izborom međunarodnih linija,
- efikasan transport do središta grada ili drugih turističkih zanimljivosti,
- dovoljno hotelskih receptivnih kapaciteta adekvatne kategorije,
- dostupnost atraktivnih plaža,
- povijesno–kulturne znamenitosti,
- trgovački centri, duty–freeshopovi, trgovine koje prodaju originalne lokalne suvenire i ručno izrađene predmete,
- zadovoljavajuća razina ponude izletničkog programa,
- agencije za turističke informacije, rezervacije putovanja i hotelskog smještaja na jednomu mjestu,
- prihvatni kapaciteti za privez brodova uz obalu,
- putnički terminali prilagođeni kvalitetnom prijehu putnika i manipuliranju prtljagom,
- razumna cijena lučkih pristojba i naknada,
- mogućnost opskrbe vodom,
- mogućnost opskrbe gorivom,
- sigurnost luke prema međunarodnim standardima,
- ostale usluge

³³Ibidem

Brodarsko poduzeće je specijalizirano za obavljanje prijevozne funkcije kružnog putovanja. Neke od najpoznatijih brodarskih kompanija su: MSC, Aida Cruises, Carnival, P&O Cruises, Royal Caribbean, Pullmantur, CostaCruises.

Slika 2. Najveće Svjetske cruising kompanije



Izvor: Perić, T., Oršulić, M.: Crusing-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2011.

Slika 1. prikazuje udio najvećih Svjetskih cruisnig kompanija u 2010. godini prema broju ležajeva. Četvrta, i jedina velika europska kompanija, koja je nama od većeg značenja, jest MSC (MediterraneanShippingCruises), s udjelom od 5,9%. Najveći udio, 47,3%, otpada na Carnival, globalnu kompaniju za krstarenja i jednu od najvećih kompanija u turističkoj industriji na svijetu.

Cruising-turizam je u znatnom porastu pa je već danas značajan turistički proizvod kojem treba posvetiti posebnu pozornost. Petnaestak milijuna putnika koliko ih u svijetu godišnje koristi svoj odmor na kružnim putovanjima postali su dio itekako zanimljivog turističkog "kolača" i u gospodarskom smislu. Samo u Sjedinjenim Državama kružna putovanja ostvare oko 38 milijardi dolara ukupnog prometa godišnje i zapošljavaju oko 350 tisuća radnika.³⁴Iz tog razloga sve svjetske zemlje žele zgrabiti što veći udio u ovom najdinamičnijem segmentu svjetskog gospodarstva. Isto vrijedi i za Hrvatsku. Sjeverna Amerika predstavlja glavno kruzning tržište, koje je 2005. godine obuhvatilo čak 65%

³⁴http://nautikainfo.info/html/veliki__brodovi.html

ukupne potražnje, dok je u Europi zabilježeno oko 24% ukupnih noćenja, od toga 18 % otpada na Sredozemlje.³⁵

Od 2002. godine podatke o prometu brodova za kružna putovanja u Republici Hrvatskoj službeno prati i objavljuje Državni zavod za statistiku RH. Prema tim podacima, u razdoblju od siječnja do prosinca 2013. ostvareno je 828 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 1 237 623 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 638 dana, što je u prosjeku dva dana. U strukturi kružnih putovanja stranih brodova najviše stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u Dubrovačko-neretvanskoj (71,5%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (17,8%), što je ukupno 89,3%. Ostalih 10,7% stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u ostale četiri županije: Šibensko-kninskoj (3,6%), Istarskoj (3,1%), Zadarskoj (2,8%) i Primorsko-goranskoj (1,2%). U odnosu na isto razdoblje 2012. broj putovanja veći je za 3,2%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku veći je za 7,2%. Ukupan broj dana boravka tih putnika u istom razdoblju veći je za 10,2%.³⁶ Statistike bi mogle biti još puno bolje da se hrvatski turizam ne nalazi u krizi. Kriza koja je obuhvatila i menadžment i kadrove i proizvod i poslovnu politiku koja nema rješenje za problem konkurencije, nisu inovativni ni produktivni. Ne postoji konkretna vizija ni plan s kojim bi mogli privući potencijalne turiste. Došlo je do stagnacije koja se pod hitno mora riješiti, te time poboljšati gospodarski status Države. Turizam mijenja ekonomsku i socijalnu sliku svake zemlje, a znamo da Hrvatska ima ogroman potencijal u tome. Brodske ture, kao novi trend razvoja hrvatskoga turizma, pomogle bi razvitku i boljoj konkurentnosti naših morskih luka. Imamo brojne prednosti kao što su: razvedena obala s mnoštvo otoka i poluotoka, veliki broj povijesnih gradova, kulturnih i prirodnih znamenitosti, veliki broj luka i lučica te umjerena mediteranska klima. Kruzning turizam pokrenuo je veoma značajnu komponentu svjetskog gospodarstva, posebno na području pomorsko-turističkih djelatnosti. Razvojni projekti, koji se u pojedinim destinacijama implementiraju u skladu s kretanjima turističke potražnje, najčešće se odnose na prometnu infrastrukturu, pa je posljednjih godina izrazito porasla aktivnost ulaganja u putničke terminale u destinacijama širom svijeta, a sve kako bi se udovoljilo potrebama nove generacije megabrodova ("mega-cruisera").³⁷

³⁵ Dowling, R. K.: Cruise Ship Tourism, CAB International, 2006.

³⁶ http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_08_2013.htm (21.08. 2014.)

³⁷ Đurković, V.: op. cit., 33.

3. ZNAČAJ I OPRAVDANOST FINANCIRANJA INFRASTRUKTURNIH PROJEKATA

Luke su javne institucije, ali i gospodarski sustavi koji posluju prema temeljnim ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti. Za svoj rast i razvitak ne mogu izdvojiti financijska sredstva iz vlastitih prihoda nego im je potrebna pomoć, najčešće države, a onda regije, grada i slično. Pod pojmom financiranje, podrazumijeva se prikupljanje financijskih sredstava u svrhu obavljanja određenih aktivnosti ili realizacije planiranog projekta. Projektno financiranje je specifičan oblik financiranja, tj. to je tehnika financiranja koja se često koristi u kapitalno intenzivnim djelatnostima, i to napose u financiranju infrastrukture. Riječ je o složenom postupku u kojemu zajmodavac očekuje otplatu zajma prvenstveno od prihoda koje će generirati sam projekt.³⁸

3.1. POJAM I ZNAČAJKE INFRASTRUKTURE

Pojmom infrastruktura obuhvaćaju se sustavi i objekti koji pružaju osnovne javne usluge koje omogućuju i/ili podupiru odvijanje aktivnosti u primarnim, sekundarnim i tercijarnim gospodarskim djelatnostima.³⁹ Ako se gospodarstvo želi razvijati, mora imati odgovarajuće infrastrukturne usluge, uključujući transport, energiju, telekomunikacije, opskrbu vodom, kanalizaciju i odlaganje otpada. Vrlo često se kaže da je infrastruktura osnovna podloga ekonomije pa se zna steći dojam kao da se radi o potpunoj razdvojenosti pojmova, no međutim to nije tako. Infrastruktura je sastavni dio ekonomije jedne zemlje, te predstavlja glavnu pokretačku kariku, te ovo "razdvajanje" što nas zna zbuniti, posljedica je različitog odnosa upravljanja pa tako i financiranja, u različitim segmentima ekonomije i infrastrukture. Razni su navodi autora o važnosti infrastrukture na cjelokupno gospodarstvo pojedinih zemalja, pa neki navode da je utjecaj infrastrukture na gospodarski rast iznenađujuće visok, dok drugi misle da upravo gospodarski rast vodi razvitku infrastrukture. Najjasniji navodi su da je investiranje u infrastrukturu jamči razvitku, te da je ona potrebna ali uz druge potrebne resurse, jedino na taj način može se postići

³⁸ Aralica, Z., Račić, D., Šišinački, J.: Projektno financiranje infrastrukture, Privredna kretanja i ekonomska politika 112 / 2007.

³⁹ Ibidem

gospodarski napredak. U teškim vremenima koje uvjetuje globalna kriza, važno poticajno oruđe rasta može biti javna potrošnja u izgradnju i održavanje, dok s druge strane, izgradnja infrastrukture može biti važan poticajni segment u zapošljavanju. No, nije uvijek sve tako kako bi trebalo biti i često se ne koristi na pravilan način. Pri odlučivanju o gradnji infrastrukturnih objekata, politički čimbenici često ne gledaju dalje od kratkotrajnih učinaka i mnogim vladama služi početak ili završetak gradnje infrastrukturnih objekata za trenutne političke koristi. Kod zemalja u krizi uvijek, ulaganje u infrastrukturu i njezino održavanje obično su prva stavka koja se briše. Što nije uvijek tako loše jer uvodi racionalizaciju i koncentrira sredstva u bitnije zahvate. Važan čimbenik pri odlučivanju o ulaganju u infrastrukturu je i zaštita okoliša. Ovisno o tome kako su objekti planirani i izvedeni bitno će utjecati na okoliš. Da bi infrastruktura sama po sebi bila čimbenik gospodarskog rasta, mora biti svrsishodna i učinkovita, stoga Svjetska banka⁴⁰ preporuča sljedeće:

- U uporabu infrastrukturnih objekata treba uvesti komercijalna načela na način da se utvrde jasni kriteriji razine usluga, proračun osnovan na prihodima i autonomija u upravljanju objektom i vođenju financija. Vlada se ne bi trebala miješati u upravljanje objektom, ali mora osigurati, kroz ugovorne obveze i nadoknadu troškova gdje je to nužno, da infrastruktura zadovoljava društvene obaveze u pružanju javnih usluga. Sudjelovanje privatnog sektora u upravljanju, financiranju i vlasništvu infrastrukturnog objekta može u najvećem broju slučajeva osigurati primjenu komercijalnih načela.
- Treba omogućiti najširu moguću konkurenciju bilo u odnosu na tržište (npr. natječaj za upravljanje lukom), u odnosu na korisnike usluga (npr. telekomunikacijske kompanije u konkurenciji za korisnike) ili u odnosu na opskrbu nekog tko pruža infrastrukturne usluge.
- Korisnike treba uključiti u proces projektiranja i upravljanja infrastrukturom, pogotovo tamo gdje komercijalna praksa i načela konkurencije ne mogu osiguravati dovoljno informacija kako bi se organizacije koje pružaju infrastrukture usluge učinile odgovornim prema korisnicima. Zbog toga je potrebno konzultirati korisnike već u procesu planiranja i direktno ih uključiti u upravljanje infrastrukturom.

⁴⁰<http://www.worldbank.> (21.8.2014.)

Navedena načela vrijede u svim slučajevima, bez obzira da li infrastrukturne usluge pruža samo javni sektor, samo privatni ili kombinacija javnog i privatnog sektora.

Što se tiče planiranja infrastrukture, a da se pri tome ne misli na planiranje u smislu "petogodišnjeg planiranja" nego se misli na šire značenje i podrazumijeva stvaranje uvjeta za razvoj gospodarstva i zadovoljenje općih potreba, kao i brigu za zajednicu i okoliš i društvo u cjelini, tako i za brigu za pozitivne i negativne posljedice razvitka infrastrukture na gospodarstvo. Nažalost u Republici Hrvatskoj potpuno je zanemareno bilo kakvo planiranje, i pri tome se zaboravlja da je planiranje jedan od preduvjeta osiguravanja nadzora na mogućim negativnim trendovima koji mogu izazvati i ekonomski slom.

Kod donošenja odluka o gradnji nekog infrastrukturnog objekta uključuje: tehničku analizu, ekonomsko-financijsku analizu, i političke elemente. Pošto se "politički" elementi uzimaju u obzir bez neke formalne analize, ocjenjivanje izvodljivosti i podobnosti projekta uzima se na osnovi tehničkih i ekonomsko-financijskih analiza. Takve analize rade se u okviru studija, kojima se analizira veličina, lokacija, tehničke alternative, zahtjevi zaštite okoliša, troškovi izgradnje i potencijalnih prihoda. Najvažnija je studija analiza troškova i koristi projekta. Studija je bitna i zbog toga što daje osnovne elemente za pripremu natječajne dokumentacije za ustupanje projekata kao i za pregovore s potencijalnim sponzorima ukoliko se predviđa sudjelovanje privatnog kapitala. Ne postoji točna podjela infrastrukturnih projekata, ali u grubo se mogu podijeliti u dvije skupine:

1. projekti koji imaju "monopolistički" položaj (npr. vodoopskrbni objekti, uklanjanje otpada i sl.)
2. projekti koji su podložni "konkurenciji" (energetski objekti)

Na osnovi studija koje radi ili naručuje vlada donosi se odluka o načinu financiranja, odnosno da li će se objekti financirati nekim od tradicionalnih načina financiranja ili će se uključiti privatni sektor.

Kada govorimo o financiranju projekata u Hrvatskoj, postoji nekoliko karakteristika:

- Odlučivanje je centralizirano i jedinice lokalne samouprave imaju vrlo ograničene mogućnosti financiranja projekata u svom djelokrugu
- Planiranje gotovo da ne postoji
- Sudjelovanje privatnog sektora je relativno malo. Dodjele koncesija privatnim sponzorima su netransparentni
- Odluke o izgradnji su uglavnom političke, a ne ekonomske kako bi trebale i bit.

Moglo bi se reći da je Hrvatska po pitanju Zakona i sličnih stvari vrlo centralizirana zemlja. Zakon o financiranju jedinica lokalne samouprave ostavlja relativno malo mogućnosti općinama i gradovima da sami financiraju svoj razvoj. Iz tog razloga postoje modeli financiranja koji olakšavaju financiranje većih projekata kao na primjer obnova i modernizacija pomorskoputničkih terminala.

3.2. MODELI FINANCIRANJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

Kada se radi o financiranju pomorsko putničkih terminala u literaturi se navode tri bitna modela. U razdoblju krize kada su javne investicije neophodne za pokretanje novog investicijskog ciklusa, javno-privatno partnerstvo jedan od modela koji češće koriste jedinice lokalne (regionalne) samouprave, budući da teško dolaze do potrebnih financijskih sredstava za realizaciju projekata javnih građevina na svom području. Drugi oblik financiranja su krediti raznih banaka (Svjetska banka, Europska banka i sl.) koji je klasičniji model jer kod Javnog privatnog partnerstva valja imati na umu veliki rizik izmjena i dopuna JPP ugovora, o dugom razdoblju eksploatacije projekta te o dugoročnim obvezama prema državnom proračunu. Treći model financiranja su razni fondovi kao a primjer: Fond branitelja, Državni fond, Europski fondovi i slično.

3.2.1. Javno privatno partnerstvo

Iako termin javno privatno partnerstvo poprima dosita širok spektar značenja jedno od tih je vrlo razumljivo i sveobuhvatno. Model javno privatnog partnerstva omogućuje projektiranje, financiranje, izgradnju, održavanje i upravljanje građevinama uz sudjelovanje i privatnih partnera koji u njihovom ostvarenju dobivaju ključnu ulogu. Također sa gledišta ekonomije razvitka javno-privatno partnerstvo može se definirati kao oblik udruživanja sektora koji uključuje više od jedne agencije. No, iako je samo po sebi jasno da se partnerstvo ne može uspostaviti bez najmanje dva sudionika, javno privatno partnerstvo ipak podrazumijeva prihvaćenu suradnju privatnog i javnog sektora koja se zasniva na usuglašenim ciljevima razvitka određenog javnog projekta.⁴¹Zbog nedostatka financijskih sredstava, nedostatka resursa ili pak znanja, izrodila se suradnja između javnog i privatnog sektora. Rastuće potrebe za javnim uslugama i kvalitetnom infrastrukturom usmjerile su javni sektor prema privatnim partnerima i traženju alternativnih rješenja koje oni mogu ponuditi. U suprotnom, vlade su se uglavnom držale tradicionalnog načina financiranja. Naravno, kod određenih projekata takav način financiranja pokazao se boljim i profitabilnijim rješenjem od javnog privatnog partnerstva. S pojavom različitih kriza, a posebno globalne koja malo koju zemlju nije dotaknula, pospješilo je suradnju javnog i privatnog sektora pokretači čitavog procesa poput vanjskih

⁴¹Juričić, D.: Ekonomija javno-privatnog partnerstva, Ekonomski pregled, Rijeka 2008., p. 454.

sudionika, financijskih institucija, korisnika i sl. omogućili su razvoj javno privatnog partnerstva. Takve nove promjene u okolini nameću državama veću spremnost da u svoje projekte uključi privatne poduzetnike te tako iskoristi njihove sposobnosti, znanja i vještine, a ujedno i ublaži izrazit nedostatak vlastitih financijskih sredstava. Sistemi JPP su poželjni, jer donose proširenje financijskih mogućnosti i direktno ili indirektno daju velike šanse za ukupan razvoj. Potrebno je ipak istaknuti da PJP nije uvijek i nužno najbolje rješenje, stoga je projekte potrebno promatrati kao zasebne slučajeve. Često se javno privatno partnerstvo poistovjećuje s pojmom privatizacije, što nije točno. Sama privatizacija je prijenos (transfer) državnog vlasništva nad imovinom i uslugama u privatni sektor, a JPP je uvođenje privatnog sektora u financiranje i upravljanje javnim uslugama i infrastrukturom, uz obostrani interes prema dugoročnim, garantiranim ugovorima u kojima javni sektor zadržava kontrolu i odgovornost za funkcioniranje sistema.⁴²Javno privatno partnerstvo javlja se u različitim pravnim okvirima, odnosno ugovorni oblici ulaganja mogu biti različiti, a najčešće se navode: BOT - (*Build, Operate, Transfer*), privatni sektor, po projektima javnog sektora, gradi javno dobro i koristeći ga pruža uslugu. Privatni partner kao pružatelj usluge (pod kontrolom javnog sektora) naknadu za pruženu uslugu naplaćuje od javnog sektora i/ili krajnjih korisnika. Istekom višegodišnjeg zakupa, javno se dobro vraća javnom partneru. Nadalje, PFI - (*Private Finance Initiative*) modelom privatni partner gradi i upravlja infrastrukturom za javnog partnera, dakle privatni partner se naplaćuje od javnog sektora. Treći model je Koncesija. Koncesija je upravni akt temeljen na zakonu, instrument kojim javni sektor daje nekome pravo da obavlja određene radove ili pruža javne usluge kroz određeno razdoblje. Koncesionar plaća koncesijsku naknadu, a ugovorom o koncesiji određuju se prava i obveze koncesionara i davatelja koncesije.⁴³

Ciljevi koji se žele postići ugovaranjem JPP-a, su:

- ugovaranje i izvođenje većeg broja JPP projekata
- pravedna podjela rizika između privatnih poduzetnika i javne vlasti, a u cilju racionalnog korištenja sredstava poreznih obveznika
- iskorištavanje veće učinkovitosti privatnih poduzetnika, kojima se omogućuje da racionalno grade, te da upravljaju izgrađenim projektima na racionalniji način od organa javne vlasti

⁴²International Monetary Fund, *Public Private Partnership*, Teresa Ter -Minassian, March, 2004.

⁴³Gjurković, S.: *Javno i privatno partnerstvo u veletržnici Split*, magistarski rad, Ekonomski fakultet Split, Split, 2007.

- stvaranje dodane vrijednosti kroz spajanje napora i znanja privatnog i javnog sektora povećanje produktivnosti, tržišnog natjecanja, racionalnog korištenja gospodarskih kapaciteta privatnih i javnih subjekata
- transparentnost u izboru i ugovaranju
- pronalaženje novih putova i načina ugovaranja javnih građevina
- racionalno korištenje javnih sredstava za dobrobit svih korisnika javnih službi

Javno-privatno partnerstvo je oblik suradnje javnog i privatnog sektora čija su glavna obilježja:⁴⁴

- partnerstvo između javne uprave i privatnog sektora u cilju ostvarenja projekta ili pružanja usluge koju inače financira javni sektor
- dugoročno trajanje odnosa koje uključuje suradnju javnog i privatnog partnera u različitim područjima planiranog projekta
- izvori financiranja su djelomično privatni, a u dodatku privatnog može biti zastupljeno i javno financiranje
- uloga ekonomskog operatera koji sudjeluje u različitim fazama projekta
- javni partner utvrđuje ciljeve i određuje standarde, a privatni partner financira, gradi, održava i upravlja objektom
- financiraju se projekti koji ne bi bili ostvareni zbog proračunskog ograničenja
- privatni i javni sektor su uključeni u sve faze projekta, a stupanj uključenosti javnog i privatnog sektora je određen ugovornim oblikom JPP
- ukupni troškovi su puno manji nego kod tradicionalnog načina ugovaranja
- raspodjela rizika je vrlo bitna stavka, jer za uspjeh projekta važno je pravilno ustanoviti rizike povezane sa svakom fazom projekta i alociranje istog tako da ravnoteža osigura minimalne troškove, i najbolju konačnu vrijednost provedbe projekta
- po isteku ugovorenog razdoblja, objekt se u potpunosti vraća javnom partneru

S ciljem olakšavanja, praćenja i nadzora izbora za JPP, mnoge su države stvorile institucionalne okvire za ugovaranje takvih projekata. Vođeni time, Republika Hrvatska, na preporuku Radne skupine za izradu i pravila postupanja i praćenja izvršenja projekata JPP, predlaže Smjernice, koje određuju.⁴⁵

⁴⁴Smjernice za primjenu ugovornih oblika javno-privatnog partnerstva, NN 98/2006., p. 3.

⁴⁵<http://www.sabor.hr> (26.8.2014)

- načela kojima mora udovoljiti projekt JPP kao i postupci suradnje javnog i privatnog partnera u okviru JPP,
- pravila osnivanja i provedbe JPP koja će smanjiti rizik javnog proračuna,
- ovlaštenja tijela javne vlasti da sklapaju ugovore u pravnim okvirima JPP.

Projekti javno-privatnog partnerstva znatno doprinose daljnjem rastu i razvoju gospodarstva i ispunjavanju ciljeva infrastrukturnog razvoja kao i pružanju kvalitetnije javne usluge građanima. Brojene su prednosti korištenja JPP koje javni sektor može iskoristiti, a neke od njih su: Brža provedba jer postoje poticaji privatnom sektoru da radove izvede što brže kako bi se što prije počelo s uporabom, brža izgradnja infrastrukture s obzirom na to da JPP omogućuje javnom sektoru da umjesto jednokratnog ulaganja plaća korištenje usluge za vrijeme trajanja projekta, projekti koji su van proračunskih ograničenja su izvedivi, Kvalitetnija usluga raspodjela rizika potiče privatni sektor na unaprjeđenje kvalitete pružene usluge. Privatni sektor efikasnije koristi svaku novčanu jedinicu i pazi na kvalitetu učinjenog, stvaranje dodatnih prihoda, Učinkovitije upravljanje i još mnogo toga.

3.2.2. Kreditiranje putem banaka

Kada se govori o investiranju projekata koji su od velike važnosti za Republiku Hrvatsku, značajnu ulogu imaju strane banke koje ulažu svoj kapital u investicije. Pri tome se u financiranju pomorskoputničkih terminala javlja Svjetska banka, Europska investicijska banka i Njemačka Razvojna banka.

Svjetska banka predstavlja skupinu od pet međunarodnih organizacija u čijoj odgovornosti je pružanje financijske pomoći zemljama u svrhu ekonomskog razvoja i smanjenja siromaštva, te ohrabrenja međunarodnih investicija. To su: Međunarodna banka za obnovu i razvoj (*International Bank for Reconstruction and Development*), Međunarodno udruženje za razvoj (*International Development Association – IDA*), Međunarodna financijska korporacija (*International Finance Corporation – IFC*), Multilateralna investicijsko garancijska agencija (*Multilateral Investment Guarantee Agency – MIGA*), Međunarodni centar za rješavanje investicionih sporova (*International Centre for Settlement of Investment Disputes – ICSID*). Banka je formalno osnovana 27.12. 1945. nakon međunarodne ratifikacije sporazuma iz Bretton Woodsa. Djelovanje je otpočela 25.6. 1946., a 9.5. 1947. je odobren prvi zajam (250 miliona US\$ Francuskoj za poratnu obnovu,

u realnom iznosu najveći zajam ikad izdan od banke).⁴⁶ Aktivnosti Svjetske banke su trenutno usredotočene na ekonomski manje razvijene zemlje u područjima kao što su obrazovanje, poljoprivreda i industrija. Svjetska banka proučava ekonomsku isplativost projekta kojeg će financirati, ali ih ne bira niti predlaže sama već to radi u dogovoru s vladom preko ministarstva koje je zaduženo za suradnju sa Svjetskom bankom. Kredite daje isključivo javnom sektoru uz državna jamstva.

Republika Hrvatska postala je punopravna članica Svjetske banke 25. veljače 1993. godine. Od 1995. godine do danas financira 16 projekata u ukupnom iznosu od preko 800 milijuna USD, od čega dvije trećine otpada na infrastrukturne projekte. To su sve zajmovi na rok od 15 i više godina, s odgodom otplate od tri godine i niskim kamatnim stopama. Za provedbu projekata i korištenje aktivnih zajmova zadužena su resorna ministarstva odnosno vladine agencije (HBOR, Hrvatske vode i dr.). Prilikom sukcesije Ministarstvo financija određeno je kao nadležno tijelo za suradnju sa Svjetskom bankom, te je u ime Republike Hrvatske, ovlašteno obavljati sve poslove i transakcije koje su dopuštene prema Statutu Banke. Prilikom davanja zajma, Svjetska banka za veće iznose traži državno jamstvo. Za provedbu projekta i korištenja aktivnih zajmova zadužena su resorna ministarstva odnosno vladine agencije. Kod izdavanja kredita Svjetske banke potpisuju se dva ugovora. Prvo se potpisuje Ugovor o zajmu, kojega potpisuju ravnatelj institucije kojoj se i odobrava zajam i voditelj Ureda Svjetske banke za Hrvatsku), a zatim se potpisuje Ugovor o jamstvu. Njega potpisuju ministar financija i Banka.

Svjetska je banka za Republiku Hrvatsku najvažnija međunarodna financijska institucija koja kontinuirano i svestrano podupire ekonomsko-socijalni razvitak i reforme na putu prema tržišnoj ekonomiji. Na slici 3. prikazani su neki od zajmova Svjetske banke. Od iznimne važnosti za Primorsko-goransku županiju, odnosno za grad Rijeku je zajam za projekt Luka Rijeka II koji iznosi 84.000.000 eura.

⁴⁶<http://www.cpi.ba/pojmovnik/svjetska-banka/> (26.8.2014.)

Slika 3. Zajmovi u pripremi Svjetske banke

	Projekti u pripremi (zajmovi IBRD)	Valuta	Predviđeni iznos zajma (visoki scenarij)
1.	Projekt Luka Rijeka II	EUR	84.000.000
2.	Projekt zaštite od onečišćenja obalnih voda ²	EUR	60.000.000
3.	Projekt reforme pravosuđa	USD	35.000.000
4.	Projekt upravljanja sustavom zaštite od prirodnih nepogoda	USD	48.000.000
5.	Projekt jačanja sustava zaštite prirode	USD	30.000.000
6.	Projekt sustava navodnjavanja	USD	100.000.000

Izvor: <http://www.mfin.hr/hr/svjetska-banka>

Europska investicijska banka (*European Investment Bank - EIB*) osnovana je Rimskim ugovorom iz 1958. godine i jedna je od financijskih institucija Europske unije. Sa sjedištem u Luksemburgu, glavni zadatak Banke je pridonositi uravnoteženom razvoju Unije osiguravanjem gospodarske i socijalne kohezije država članica. Ima pravnu osobnost i financijski je neovisna.⁴⁷ EIB osigurava dugoročno financiranje projekata u skladu sa strogom bankarskom praksom. Usko surađuje s bankarskom zajednicom, posuđuje na tržištu kapitala i financira različite projekte. Aktivnosti EIB-a u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2001. do kraja 2010. godine EIB je odobrio za financiranje ukupno 27 projekata u Republici Hrvatskoj u vrijednosti od 2,406 milijarde eura, od čega 22 projekta u javnom sektoru financira zajmovima vrijednim 2,069 milijarde eura, dok su za 9 projekata u privatnom sektoru dani globalni zajmovi bankama za financiranje malih i srednjih poduzeća (336 milijuna eura). U javnom sektoru EIB uglavnom financira velike infrastrukturne projekte kao što su: obnova infrastrukture i modernizacije u sektoru željeznica, komunalna infrastruktura na područjima od posebne državne skrbi, obnova i izgradnja cesta, autocesta i izgradnja plinovoda, sufinanciranje IPA-ISPA programa te financiranje malog i srednjeg poduzetništva kroz kreditne linije putem HBOR-a.⁴⁸

Projekti u koje Banka ulaže odabiru se prema tri kriterija:

- Moraju pomoći u postizanju ciljeva EU tako da učine europske gospodarske grane i mala poduzeća konkurentnijima.

⁴⁷<http://www.entereurope.hr> (26.8.2014.)

⁴⁸<http://www.mfin.hr/hr/eib> (26.8.2014.)

- Moraju pomagati regijama koje nisu u povoljnom položaju
- Moraju pomoći privući i druge izvore financiranja

Njemačka razvojna banka (KfW - Kreditanstalt für Wiederaufbau) je banka za obnovu, javna ustanova Njemačke za srednjoročno financiranje izvoza i obnovu. Financira izvoz kapitalnih dobara u zemlje u razvoju, prodaju brodova odobrava financijske kredite, financira tijela njemačkih poduzeća u inozemstvu i njemačke investicije u inozemstvu, a od 1991. godine veći dio kapitala usmjerava na tržišno osposobljavanje istočnog dijela Njemačke, za pomoć malim i srednjim poduzećima, infrastrukturni razvoj i modernizaciju stambenog fonda.

3.2.3. Korištenje fondova

Financiranje pomorskoputničkih terminala može se također vršiti i putem korištenja raznih fondova. No, ukupan iznos ulaganja ne financira se u cijelosti iz fondova, nego samo jedan mali dio. Logično je da većinu ulaganja ipak čine banke, koje daleko financijski moćnije od samih fondova. Fondovi koji mogu poslužiti za nabavku sredstava za financiranje pomorskoputničkih terminala su brojni. Najznačajniji su državni fond i investicijski fond.

Državni fond (engl. *nationalfund*, njem. *Staatsfonds*) je fond formiran na temelju odluke državnih organa, najčešće parlamenta, radi prikupljanja sredstava za određenu svotu. Fondovi se formiraju pri ministarstvima, te raspolažu prikupljenim sredstvima u skladu s odlukama vlade i ministarstava. Državni fondovi prikupljaju sredstva na način definiran zakonom o svom osnivanju, te imaju vrlo uske ovlasti za samostalno prikupljanje i raspolaganje sredstvima. Osnovni oblici prikupljanja sredstava su: udjel u prihodima državnog proračuna, neposredna davanja (doprinosi) za financiranje određene djelatnosti, krediti poslovnih banaka, krediti drugih osoba, prodaja obveznica, krediti centralne banke i kamate na vlastita sredstva.

Investicijski fondovi su financijske organizacije ili institucionalni investitori koji prikupljaju sredstva od svojih ulagača te ih plasiraju u kratkoročne i dugoročne investicije, odnosno u različite financijske oblike. Pojavljuju se na financijskom tržištu kao institucionalni ulagatelji koji putem javne ponude prikupljaju financijska sredstva te ih, uz uvažavanje načela sigurnosti, profitabilnosti, likvidnosti i razdiobe rizika, ulažu u prenosive vrijednosne papire ili nekretnine, te depozite u financijskim institucijama. Bitno je istaknuti da su investicijski fondovi zasebna imovina koja nije u vlasništvu društva za

upravljanje investicijskim fondovima nego u vlasništvu ulagatelja, proporcionalno veličini njihovih udjela u fondu. Poslovanje investicijskih fondova regulirano je Zakonom o investicijskim fondovima, a poslovanje društava za upravljanje investicijskim fondovima svakodnevno kontrolira Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga.

3.3. PRIKAZ MODELA FINANCIRANJA POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA

Tabela 1. Modeli financiranja pomorskoputničkih terminala

Rbr	Luka	Model financiranja	Naziv projekta	Institucija	Korisnik zajma	Iznos zajma	Specifičnosti zajma	Namjena zajma	Utjecaj projekta na regiju
1.	Rijeka	Putnički terminal	Gateway I	Svjetska banka	Lučka uprava Rijeka	155. mil. \$	Rok otplate: 15 god.	Modernizacija riječke luke	Nova radna mjesta, veći dodatni prihodi, jačanje gospodarstva
2.	Rijeka	Zagrebačka obala	Gateway II	Svjetska banka i RH	Lučka uprava Rijeka	88. mil. €	Svjetska banka: 95% (84. mil€) Republika Hrvatska: 4% (4 mil. €) Rok otplate: 23 god. Početak: 10 god-LIBOR: 6 mj uvećan za kamatnu maržu	Izgradnja infrastrukture riječke luke	Nova radna mjesta, veći dodatni prihodi, jačanje gospodarstva
3.	Zadar	Putnički terminal	Izgradnja putničke luke u Gaženici	Europska investicijska banka i Njemačka Razvojna banka	Lučka uprava Zadar	220. mil.€	Njemačka Razvojna banka: 120 mil. € Rok otplate: 10 god Europska investicijska banka: 100 mil. € Rok otplate: 20 god. Početak: 5 god Kamatna stopa: oko 5% godišnje	Izgradnja putničke luke u Gaženici	Otvaranje novih radnih mjesta, također veći dodatni prihodi, veći gradski proračun
4.	Šibenik	Putnički terminal	Modernizacija infrastrukture Luke Šibenik	Europska banka za obnovu i razvoj	Lučka uprava Šibenik	12. mil. €	Rok otplate: 15 god Početak: 4 god Kamatna stopa: 1,976%	Modernizacija infrastrukture luke Šibenik	Ljepša slika grada, bolja opremljenost luke, veća dobit za regiju
5.	Dubrovnik	Putnički terminal	Batahovina I	Europska banka za obnovu i razvoj	Lučka uprava Dubrovnik	26,5 mil. €	Nema podataka	Rekonstrukcija i dogradnja operativne obale	Još veći prihodi nego do sada
6.	Dubrovnik	Putnički terminal	Batahovina II	Nema raspoloživih podataka	Lučka uprava Dubrovnik	Oko 16 mil. €	Nema podataka	Priprema infrastrukturnog projekta	

Prema podacima iz tabele 1 možemo zaključiti da Lučka uprava Rijeka ima dva zajma koja financira Svjetska banka, te koja će otplaćivati 23 godine. Financiranje oba dva projekta (Gateway I i Gateway II) ostvareno je u dvije valute, dolarima i eurima. Projekt "Gateway I" financiran je od strane Svjetske banke u iznosu od 155.mil.\$ s rokom otplate od 15 godina. Svjetska banka također financira i projekt "Gateway II" kojim bi se trebala izgraditi infrastruktura riječke luke. Iznos projekta iznosi 84 mil. eura. Republika Hrvatska sudjeluje sa 4 mil. eura. Lučkoj upravi Rijeka odobren je poček u trajanju od 10 godina, uz šestomjesečni LIBOR koji će biti uvećan za kamatnu maržu.

Izgradnju putničkog terminala u Zadarskoj luci Gaženica financirati će Europska investicijska banka u iznosu od 100 mil. eura i Njemačka Razvojna Banka sa 120 mil. eura. Ukupan zajam iznosi 220 mil. eura s rokom otplate od 20 godina s tim da Njemačka Razvojna Banka otplaćuje 10 godina, a Europska investicijska banka 20 godina. Kamatna stopa iznosi 5% godišnje. Investitor cijelog projekta je Lučka uprava Zadar uz jamstvo Vlade Republike Hrvatske.

Europska banka za obnovu i razvoj financirati će projekt modernizacije putničkog terminala u luci Šibenik. Iznos zajma je 12 mil. eura. Rok otplate je 15 godina uz poček od 4 godine i uz kamatnu stopu od 1,976 %.

Rekonstruirana i dograđena nova operativna obala u luci Dubrovnik, točnije u luci Gruž, financirana je zajmom Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD), u vrijednosti od 26,5 mil. eura. Rok otplate kredita te visini kamate nisu poznati.

U skoroj budućnosti luka Dubrovnik planira projekt Batahovina II kojim će se nastojati prometno i ekonomski aktivirati područje izvan Gruškog zaljeva. Procjenjuje se vrijednost projekta na oko 16 mil. eura.

Pozitivni ekonomski i gospodarski učinci na regiju koji se ostvaraju kroz ove vrijedne i financijski isplative Projekte su brojni. Krene li se od toga da će obnova i modernizacija putničkih terminala omogućiti prihvata većih putničkih brodova, a s time i veći broj putnika, koji stvaraju visoke dodatne prihode u turizmu i ugostiteljstvu, povećati će se međunarodni linijski promet koji povećava učinke u kompletnoj prometnoj djelatnosti, a to opet utječe i na gospodarstvo grada pa i regije, stvara se mogućnost većeg zapošljavanja, povećavaju se prihodi i dohodci.

3.4. FINANCIRANJE POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA REPUBLIKE HRVATSKE

Razvojni projekti, koji se u pojedinim destinacijama implementiraju u skladu s kretanjima turističke potražnje, najčešće se odnose na prometnu infrastrukturu, pa je posljednjih godina izrazito porasla aktivnost ulaganja u putničke terminale u destinacijama širom svijeta, pa tako i u Hrvatskoj, a sve kako bi se udovoljilo potrebama nove generacije brodova. Da bi Hrvatske luke privukle veći broj putnika potrebna im je modernizacija. Posebno se ističu Luka Rijeka, kao prva luka Republike Hrvatske. Ona u značajnijoj mjeri pridonosi razvitku gospodarstva Hrvatske, a ujedno i predstavlja najveću luku na Jadranu i najvažniju luku Republike Hrvatske, a riječki prometni pravac najvitalniji je kopno-pomorski prometni pravac hrvatske države. I luka Zadar koja zbog svog položaja na poluotoku uz samo staru gradsku jezgru ne može zadovoljiti sve potrebe svojih putnika. Iz tog razloga važna je modernizacija tih dviju luka i na njihovom primjeru su prikazani modeli financiranja pomorskoputničkih terminala.

3.4.1. Luka Rijeka - Gateway Projekt

Luka Rijeka spada u luke od značaja za Republiku Hrvatsku te je ujedno i najveća hrvatska luka za teretni promet, dok je putnički promet zanemaren. Nalazi se na prometnom čvorištu pravaca prema Zagrebu, Istri, Sloveniji, Italiji, južnoj Hrvatskoj i otocima. Stoga se već duže vrijeme planira modernizacija postojećeg putničkog terminala koji bi privukao veći broj putnika i povećao važnost same luke u putničkom prometu.

S ciljem ostvarenja prometne politike Lučke uprave Rijeka naručeno je nekoliko studija o mogućnostima razvoja riječke luke. 12. srpnja 2003. godine potpisan je ugovor od strane Svjetske Banke i Lučke uprave Rijeka koja prihvaća prijedlog konzultantske tvrtke "Rotterdam Maritime Group" iz Nizozemske, koja je izradila studij o modernizacije riječke luke i time odobrila Vladi Republike Hrvatske zajam u iznosu od 155 milijuna US dolara.⁴⁹ Zajam se daje na rok od 15 godina. Riječ je o projektu koji će u potpunosti promijeniti izgled riječke luke te pomoći povećanju konkurentnosti luke. Bazeni Rijeka i Sušak, područja Delte, porto Baross i putničkog terminala. To će se učiniti poboljšanjem uvjeta za brži cargo transport, modernizirajući luku i cestovnu mrežu. Rijeka Gateway projekt postat će dominirajući prometni pravac u Hrvatskoj koji povezuje morske putove s europskim

⁴⁹http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt (27.08.2014)

cestovnim i željezničkim koridorima. Cestovna komponenta projekta Rijeka Gateway uključuje izgradnju prometnica D-403 i D404, čiji je dio i Tunel Pećine.

Pomorski putnički terminala na riječkom lukobranu dio je Rijeka Gateway projekta koji je pokrenut u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu, stvaranje slike grada primjerene njenom položaju uz mogućnost da njegovi građani dobiju izlaz na more te šetnicu koja se proteže cijelom lukobranom. Radovi su obuhvatili otklanjanje starog doka brodogradilišta Viktor Lenac, izgradnju novog prilaznog cestovnog mosta, rušenje starih hala i radionica brodogradilišta te izgradnju prve faze zgrade pomorskoputničkog terminala s neophodnom infrastrukturom. Realizacijom prve faze projekta izgradio se dio zgrade pomorskoputničkog terminala, 150 metara novog obalnog zida s plutajućom rampom za prihvat brodova, obavljena je sanacija kolosijeka te, izgrađena nova vodovodna, kanalizacijska i električna mreža. Također u sklopu projekta izvedena je plinifikacija zgrade i sagrađen je lučki kontrolni centar kao bitan čimbenik sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša.

No, planirani projekt trebalo je proširiti radi kontinuiteta izgradnje lučke infrastrukture. U travnju 2009. godine Vlada Republike Hrvatske i Svjetska banka potpisali su novi ugovor za projekt Rijeka Gateway II, koji omogućuje izgradnju lučke infrastrukture započete realizacijom Rijeka Gateway projekta I, a pritom i učinkovitiji rad lučkog sustava te otvaranje Rijeke moru. Ukupna vrijednost projekta Rijeka Gateway II iznosi 88 milijuna eura. Ukupna vrijednost projekta Rijeka Gateway II se financira na način da Svjetska banka ulaže 95% odnosno 84 milijuna eura. Kredit se daje na rok od 23 godine, s tim da uključuje poček od 10 godina uz šestomjesečni LIBOR⁵⁰ za euro, uvećan za fiksnu kamatnu maržu. Udio proračuna Republike Hrvatske iznosi 5%, odnosno 4 milijuna eura.

Projekt Rijeka Gateway II napravljen je s ciljem modernizacije i rekonstrukcije strateških lučkih objekata, povećanjem uključenosti privatnog sektora u luku, te poboljšanje financijskog poslovanja Lučke uprave Rijeka. Projekt će omogućiti daljnji razvoj kapaciteta luke kako bi mogla odgovoriti na potrebe većeg prometa.

⁵⁰London Inter Bank Offered Rate- promjenjiva kamatna stopa uvećana za dohodak.

3.4.2. Luka Zadar - putnički terminal Gaženica

Današnja Putničko-trajektna luka Zadar smještena je u samoj jezgri grada na vrlo skučenom prostoru dužine cca. 900 m obale gdje se odvija putnički promet od cca. 2,7 milijuna putnika i 350 tisuća vozila sa stalnim trendom rasta od 8% godišnje. U sjevernoj obalnoj zoni odvija se servisiranje lokalnog i duž jadranskog putničkog i trajektnog prometa, dok se na zapadnoj obali nalazi trajektno pristanište za plovila na međunarodnim linijama. Po veličini putničkog prometa luka Zadar je na drugom mjestu u Republici Hrvatskoj.

Dana 7. rujna 2007. godine predstavnici Lučke uprave Zadar, Ministarstvo financija i Europske investicijske banke i njemačke razvojne banke potpisali su ugovor o jamstvu i ugovor o zajmu o financiranju projekta izgradnje nove državne luke Zadar. Ukupna vrijednost projekta izgradnje nove luke u Gaženici iznosi 220 milijuna eura, od čega je zajam njemačke Razvojne banke (KfW) 120 milijuna, a Europske investicijske banke (EIB) 100 milijuna eura. Investitor cijelog projekta je Lučka uprava Zadar uz jamstvo Vlade Republike Hrvatske. Kredit se plaća sa pet godina počeka uz kamatu nešto manju od 5% godišnje.⁵¹

Gradnja trajektne luke u uvali Bregdeti omogućuje razdvajanje trajektnih i brzih putničkih turističkih linija, oslobodjenje povijesne gradske jezgre od prometne preopterećenosti i samim tim smanjivanje zagađenosti od ispušnih plinova, ali i oslobađanje velikih obalnih površina za prihvat putničkih, izletničkih i nautičkih brodova te manjih kruzera. Istodobno na novoj će se lokaciji razviti lučka i urbana struktura koja će poticati daljnji razvoj gospodarstva i njegovu preobrazbu te biti uporište gradskoga, županijskoga i državnoga gospodarskog razvoja. Na novoj lokaciji trajektne luke i u uvali Bregdeti stvorit će se lučka prometna i urbana struktura koja će poticati daljnji razvoj gospodarstva, te činiti jako uporište gradskog, županijskog i državnog gospodarskog razvoja. Gospodarski preobražaj otoka pospješit će se uspostavom novog sustava povezivanja otoka s većim brojem dnevnih linija.⁵²

Izgradnja putničkog terminala Gaženica započela je u svibnju 2009. godine, a njen završetak planira se 24. svibnja 2014. godine.

⁵¹<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=9733> (27.8.2014.)

⁵²<http://www.casopis-gradjevinar.hr/~hsgiorg1/gradjevinar/assets/Uploads/JCE-62-2010-09-05.pdf> (27.8.2014.)

Zadar gradi suvremeno trajektno pristanište i time rješava veliku prometnu zakrčenost stare gradske jezgre, a ujedno planira postati važno prometno središte za putnike u odlasku i dolasku te povećati broj pristiglih turista u svoju regiju. Valja istaknuti da je taj projekt dugo i pažljivo pripreman te da je rezultat promišljenih i odgovornih odluka o budućnosti grada i regije.

3.4.3. Luka Šibenik - modernizacija infrastrukture

Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD) će zajmom u iznosu 12 milijuna eura financirati projekt modernizacije infrastrukture Luke Šibenik. Dana 15.05.2010. godine ugovor o zajmu potpisan je od strane EBRD-a i Lučke uprave Šibenik.

Zajam od 12 milijuna eura odnosi se na modernizaciju i proširenje šibenske luke. Rekonstrukcijom i dogradnjom gata Vrulje u luci Šibenik, koji bi se proširio za 9800 četvornih metara površine, odnosno za 510 metara dužine, čime bi se omogućilo istodobno pristajanje triju brodova u linijskom prometu, poboljšat će se uvjeti za domaći pomorski putnički promet, riješiti međunarodni promet i omogućiti prihvat brodova na kružnim putovanjima, duljine do 260 metara.

Zajam EBRD-a za projekt modernizacije infrastrukture Šibenik je na 15 godina i četiri godine počeka, a kamatna stopa je, prema trenutnim uvjetima, 1,976 posto.⁵³

3.4.4. Luka Dubrovnik - izgradnja putničkog terminala

Uloga Luke Dubrovnika u sustavu putničkih luka Republike Hrvatske od iznimne je važnosti, u longitudinalnom povezivanju hrvatske obale i u razvijanju i oplemenjivanju turističke ponude, prihvaćanjem velikih cruiser-brodova.⁵⁴ Da razvojni planovi Luke Dubrovnika idu u smjeru putničke luke, pokazuje podatak da se na mjestu stare teretne luke planira izgraditi suvremeni putnički terminal. Luka će sadržavati ne samo infrastrukturu na kojoj se već i radi, nego i suprastrukturu. Grad Dubrovnik je korisnik prioritetne koncesije na većini prostora koji se trenutno nalazi u gruškoj luci.

1. Veljače 2005. godine potpisan je ugovor o zajmu od strane Lučke uprave Dubrovnik i Europske banke za obnovu i razvoj. Europska banka za obnovu i razvoj

⁵³<http://www.mfin.hr/>(27.8.2014.)

⁵⁴Dundović, Č., Poletan Jugović, T., Jugović, A., Hess, S.: Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., p. 104. i 106.

(EBRD) financiraju izgradnju terminala. Vrijednost zajma je 26,5 milijuna eura. Tim će se zajmom realizirati prva faza tog projekta. Obavit će se rekonstrukcija operativne obale u dubrovačkoj luci Gruž, u dužini od 200 metara, te izgraditi nova obala u dužini od 650 metara. U drugoj fazi obnove bit će izgrađen putnički terminal, shopping centar, hotelski kompleksi i drugi sadržaju vezi s prometom i što ugodnijim boravkom putnika i turista.

Osnovni cilj projekta je svrstavanje luke Dubrovnik u skupinu vodećih mediteranskih turističkih luka po svim obilježjima za stvaranje kvalitetnog turističkog proizvoda, a ujedno bi to trebalo pridonijeti sveukupnoj turističkoj ponudi dubrovačkog područja.

3.5. ČIMBENICI POTREBNI ZA ADEKVATAN RAZVOJ I ULOGU POMORSKOPUTNIČKE LUKE

Funkcija luke u prometnom i gospodarskom sustavu vrlo je složena i uvjetovana nizom čimbenika koji utječu na rast i razvoj pomorskoputničkih luka. Ti čimbenici prema kojima se ocjenjuje vrijednost neke pomorskoputničke luke vrlo su različiti, ali i vrlo važni, te se na neke od njih može utjecati odgovarajućim mjerama prometne i lučke politike ili poslovne politike luke, dok se na druge, u pravilu, ne može utjecati.⁵⁵ Lučka politika je skup mjera kojima pomorska država regulira i determinira razvoj svoga lučkog sustava, odnosno pojedinih luka u sastavu tog sustava.⁵⁶ Ponovno je bitno istaknuti da su putničke luke javne institucije, ali i gospodarski subjekti koji posluju prema osnovnim ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti. Posebnost je luka u tome da nisu same sebi svrha, već su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju izravne, i neizravne koristi, kao što je već i spomenuto. Luke su iznimno važan infrastrukturni objekt, bitna karika međunarodnih prometnih i logističkih lanaca, bitan segment u gospodarstvu pomorskih država. Da bi se razvile u suvremene putničke terminale ili da bi modernizirale postojeće, te tako konkurirale na tržištu, moraju izdvojiti znatna financijska sredstva. Takva sredstva nemoguće je izdvojiti iz vlastitih prihoda pa je stoga potrebna pomoć grada, regije ili države. U mnogim razvijenim pomorskim zemljama država različitim mjerama lučke politike, koje su u skladu s prometnom i logističkom politikom, pomaže i usmjerava djelovanje i razvojne tendencije luka. Koncipiranje, definiranje i dosljedno provođenje mjera lučke politike je preduvjet daljnjeg razvitka i uspješnog poslovanja cjelokupnog lučkog sustava i pojedinih luka unutar sustava jedne pomorske zemlje.

U današnje vrijeme kada su zahtjevi putnika znatno mnogobrojniji no prijašnjih godina, te je konkurencija veća i jača, luke moraju prilagođavati svoju ponudu, pa i cjelokupno poslovanje, upravo svemu tome. Ne može se zanemariti činjenica da su bitnu ulogu u razvoju određene luke upravo imali ovi činitelji:⁵⁷

- prirodno-geografski položaj luke
- prirodne karakteristike luke

⁵⁵Kesić, B., Jugović, A.: op. cit.,p. 87.

⁵⁶Kesić, B.: op. cit., p. 122.

⁵⁷Ibidem, p. 53.

- tehnička pogodnost luke
- organizacija poslovanja
- carinski režim
- tarife i tarifna politika
- ekonomska snaga zaleđa luke
- razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza
- uloga države u razvoju neke luke i mjere lučke politike
- politički odnosi

Istaknuti je potrebno prirodno-geografski položaj luke te dobru prometnu povezanost i infrastrukturu, koja je bila i uvijek će biti bitan uvjet razvoja pomorskoputničkih luka. Prometna infrastruktura bitan je čimbenik razvitka svakog prometnog pravca, a posebno bitan čimbenik je u razvoju i vrijednosti pomorskoputničkih luka. O njoj ovisi hoće li određeni prometni pravac apsorbirati veći ili manji broj putnika i vozila te koliko će luka biti izbor određenog brodar. Naime, što je prometna infrastruktura određenog prometnog pravca kvalitetnija i razvijenija to su veće šanse da će ona kao takva biti konkurentnija kada je u pitanju zadovoljavanje potreba i zahtjeva postojećeg tržišta prometnih usluga, kao i pridobivanje novih potencijalnih tržišta.⁵⁸ Republika Hrvatska kao jadranska, srednjoeuropska i podunavska zemlja, ima vrlo povoljan geoprometni položaj kroz koji prolazi nekoliko paneuropskih prometnih koridora i njihovih ogranaka, a ogranci V. koridora povezuju sjever i jug Europe s krajnjim točkama u hrvatskim lukama. Stoga su Hrvatske morske luke tradicionalno izlazne luke za nekoliko srednjoeuropskih zemalja bez vlastite morske obale (Austrija, Mađarska, Slovačka, Češka) te za susjednu Bosnu i Hercegovinu.

Novi čimbenici koje je potrebno uvažavati te na taj način unaprijediti konkurentsku poziciju luke jesu: resursi i turistička ponuda, struktura, javne službe i gradsko planiranje, komunikacija i imidž te trendovi.⁵⁹

- Resursi i turistička ponuda – jedan je od osnovnih elemenata za realizaciju prednosti hrvatskih luka s obzirom na njihovu lokaciju. Značajke ovog elementa su: Povoljan zemljopisni položaj, dobra prometna povezanost, povoljni vremenski uvjeti i sl. Trebalo bi ih upotpuniti s boljim vrednovanjem turističkih resursa,

⁵⁸Mlinarić, T. J.: Robno transportni centri, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb 2013. p. 9.

⁵⁹Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 88.

boljom kvalitetom ponude turističkih proizvoda, boljom turističkom informiranosti, te većim brojem turističkih kapaciteta.

- Struktura, javne službe i gradsko planiranje - ovaj element posebno se odnosi na povećanje lučkih kapaciteta, osiguranja većih parkirnih jedinica te omogućavanje većeg broja autobusa i taxi vozila, da bi se smanjile sezonske gužve i povećala lučka protočnost. U budućnosti se očekuju izgradnje zaobilaznih cesta prema luci.
- Komunikacija i imidž - jedno je od osnovnih sredstava privlačenja putnika, turista ka željenom odredištu. Potrebna je adekvatna suradnja gradskih vlasti, lokalnih i županijskih s lučkim upravama na stvaranju dobrog imidža i boljom promocijom naših luka.
- Trendovi - Hrvatske luke moraju svoje nedostatke pretvoriti u prilike i snage te tako postići odgovarajuću poziciju na pomorskom tržištu.

Uvažavanjem svih ovih čimbenika i kombinacija novih omogućuje luci povećanje prometa i privlačenja potencijalnih putnika u luku.

4. IZGRADNJA I MODERNIZACIJA POSTOJEĆIH POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA REPUBLIKE HRVATSKE

Putničke luke važan su gospodarski i pomorski podsustav Republike Hrvatske te su preduvjet optimalnog odvijanja i razvijanja linijskog pomorsko-putničkog prometa i kružnih putovanja. Dugačka i razvedena obala Republike Hrvatske jedan je od najvažnijih prirodnih resursa. Razvijanje svih oblika pomorsko-putničkog prometa i izgradnje modernih putničkih luka generator je vrednovanja primorskog položaja Republike Hrvatske.⁶⁰

Republika Hrvatska ima pet glavnih luka za putnički promet, a to su Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik i Ploče. Split je najvažnija hrvatska putnička luka. Izgradnjom autoceste A1 (Zagreb – Split) povećao se promet putnika, naročito za vrijeme turističke sezone kada je veća potražnja za trajektnim vezama za otoke. Dubrovnik kao najznačajnija destinacija brodova na kružnim putovanjima na hrvatskom dijelu Jadrana, prema posjećenosti je u samom vrhu na Mediteranu, te trenutno prolazi kroz fazu progresivnog rasta i razvoja. No, unatoč dobrom zemljopisnom položaju i prometnoj povezanosti, ostale luke ne privlače dovoljan broj putnika. Zašto je to tako i što je potrebno mijenjati da bi baš hrvatske luke bile odabrane od strane turista (putnika), pa i brodara? Na koji način poboljšati stanje ostalih značajnih hrvatskih luka za prijevoz putnika?

Mogući odgovori kriju se u novom načinu upravljanja pomorskoputničkim lukama, koji uz sve ranije navedene prednosti (dugačku, razvedenu obalu, dobru prometnu povezanost, razvijena zaleđa, prirodno-geografski položaj luke i sl.) moraju se upotpuniti sa dobrom suradnjom i potporom grada, regije i države u kojoj je luka smještena. Nije dovoljno samo osuvremeniti putničke terminale već je potrebno analizirati i nove čimbenike koji utječu na rast i razvoj luke, pa onda i grada, regije. Potrebno je obratiti pozornost na resurse i turističku ponudu, strukturu, javne službe i gradsko planiranje, komunikaciju i imidž te trendove koje prate svjetske i vodeće pomorskoputničke luke.⁶¹ Tako je moguće stvoriti dobru podlogu za donošenje korisnih poslovnih odluka i konkretnih postupaka za ostvarivanje zacrtanih ciljeva, i promoviranje Hrvatskih putničkih luka u svrhu turističkih kružnih putovanja koji su od velike koristi za cjelokupno gospodarstvo.

⁶⁰Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: op. cit. p. 146.

⁶¹Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, op. cit. p. 88.

4.1. LUKE ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA

Linijsko putničko brodarstvo u Republici Hrvatskoj glavni je preduvjet za normalno funkcioniranje gospodarskog života na otocima i njihov razvitak, te naseljavanje. Specifičnost linijskog brodarstva je u tome da povezuje kopno s obalnim rubom prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Stoga razlikujemo direktni linijski prijevoz i prijevoz sa zaustavljanjem na usputnim stajalištima.⁶² Linijsko putničko brodarstvo na području Jadranskog mora obuhvaća dio nacionalnog linijskog brodarstva i dio međunarodnog linijskog brodarstva. Putničko linijsko brodarstvo od izuzetne je važnosti za otočni turizam, jer svaki peti turist u Hrvatskoj boravi na otocima, ali zbog svoje sezonalnosti odnosno neravnomjernosti stvara mnoge probleme hrvatskim brodarima. Turistička potražnja za linijskim putničkim brodovima naglašena je samo u tri do četiri mjeseca godišnje, s naglaskom na srpanj i kolovoz. Taj problem moguće je riješiti na način da se u Hrvatskoj koriste brodovi kompanija iz južne hemisfere u obliku najma ljeti, a da ti brodari koriste hrvatske brodove zimi, kad je u Hrvatskoj mrtva sezona. Potrebno je uz to poraditi i na produženju sezone.⁶³ Ova pomorska djelatnost bitno utječe ina platnu bilancu države zbog znatnih prihoda od inozemnih putnika.⁶⁴ Stručna osposobljenost, znanje, dobra prometna povezanost, redovitost, točnost, sigurnost neke su od bitnih odrednica hrvatskog putničkog prometa. Odrednice hrvatskog pomorskog putničkog prometa su:⁶⁵

- stalni rast potražnje,
- opredijeljenost društva za poticanje razvitka otoka,
- obnova putničke flote uz državnu potporu i
- državno subvencioniranje nerentabilnih brodskih linija.

Linijsko putničko morsko brodarstvo je uslužna djelatnost te ima za cilj zadovoljenje potreba za prijevozom putnika morem na otoke i sa otoka, te uzduž obalnim ili preko jadranskim pravcima, no posebnu pažnju treba obratiti razvitku preko jadranskih linija, jer one znače za Hrvatsku izravno povezivanje talijanskog emitivnog i hrvatskog receptivnog područja. Povećanje prometa zahtijevat će i značajnije investicije. Tako se za povećanje prometa između obale i otoka, te između otoka traži oblikovanje mreže putničkih

⁶²Ibidem, p. 23.

⁶³Delibašić, T., Vidučić, V.: Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2003., p. 87.

⁶⁴Ibidem, p. 77.

⁶⁵Ibidem, p. 80.

terminala, te investiranje u prikladnu flotu brzih brodova i trajekata za prekojadranske pravce.⁶⁶

Obalni linijski pomorski prijevoz organiziran je u pet plovnih područja: Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko, a uključuje promet trajektima, te brodski i brzobrodski promet. Dubrovačko područje obradit će se detaljnije kao kruzning destinacija.

4.1.1. Luka Rijeka

Najveća je hrvatska luka, drugo po veličini ekonomsko središte i treći po veličini grada u Hrvatskoj te administrativno sjedište Primorsko-goranske županije. Ujedno je grad Rijeka i najjače središte pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske. Luka Rijeka važna je tranzitna luka zemljama u zaleđu, uglavnom su to zemlje članice Europske Unije. Udaljenost Rijeke od glavnih gradova država iznosi 500 km cestovnim i željezničkim putem. Kopnom i morem najkraća je poveznica Srednje i Srednjoistočne Europe sa prekomorskim destinacijama, a a kvalitetom usluge izravno parira lukama sjevernog Jadrana u servisu svih vrsta tereta. Najvažniji prometni pravci za riječku luku su Paneuropski koridori V i njegov ogranak B i koridor X. Prometni pravac kojem gravitira mađarsko, češko, slovačko tržište i tržište Južne Poljske u najvećem je dijelu usmjeren na prometnicu Rijeka – Zagreb – Budimpešta na V/B koridoru.⁶⁷

Rijeka danas intenzivno radi na jačanju svoje konkurentske pozicije s Europom u vrijeme kada Sjevernojadranske luke oživljavaju snažan rast u kontejnerskom prometu s Dalekog Istoka prema Srednjoj Europi. U nekoliko godina kontejnerski promet Luke Rijeka povećao se sa skromnih 15.000 kontejnera na 170.000 kontejnera. Novi masterplan previđa rast preko 600.000 kontejnera do 2020. godine, zahtijevajući brze investicije u dodatne kapacitete.⁶⁸

Po pitanju putničkog prometa u luci Rijeka jedino su dostupni podaci prikazani na Tabela 1 gdje se vidi strukturu putničkog prometa luke Rijeka gdje se uspoređuju 2010. i 2011. godina. Vidi se da je ukupni promet putnika u 2010. godini bio veći za 7% od ukupno ostvarenog prometa putnika u 2011. godini.

⁶⁶Mrnjavac, E., Linijski pomorski putnički promet u povezivanje mjesta boravišta i turističkog odredišta, 2000, Suvremeni promet, br. 5.

⁶⁷http://www.lukarijeka.hr/hr/port_handbook/prometna_povezanost/default.aspx (5.9.2014.)

⁶⁸<http://www.portauthority.hr/> (5.9.2014.)

Riječka luka danas ostvaruje promet od oko 200 000 putnika na godinu, uglavnom putnika na trajektima, duž obalnim linijama i katamaranima, a slijedećih godina očekuje se da će se ostvareni promet rasti.

Tabela 2. Struktura ostvarenog putničkog prometa u luci Rijeka u razdoblju od 2010. do 2011. godine

PUTNIČKI PROMET	2010.	2011.	Promjena (%)	Index
Trajektni (linijski)	179.290	163.836	-9	91
Cruiseri i ostali	14.172	15.120	7	107
UKUPNI PUTNIČKI PROMET	193.462	178.956	-7	93

Izvor: Izradila Studentica, po službenoj stranici luke Rijeka

4.1.2. Luka Zadar

Grad Zadar predstavlja jedno od najsnažnijih jadranskih prometnih čvorišta u kojem se međusobno isprepliću pomorski, kopneni i zračni putovi. U samoj jezgri grada, na prostoru od 900 m obale, smještena je današnja Putničko-trajektna luka Zadar. Godišnji promet teretne luke u Gaženici je cca. 600.00 BT od čega cca. 70% čini tekući teret. Premještaj pomorskog terminala na novu poziciju, s proširenijim morskim i kopnenim kapacitetima dat će mu još veće značenje. Zadarska luka je klasificirana kao luka od posebnog državnog interesa otvorena za javni promet. Osobito značajno je otvaranje zadarske luke u mogući home-port, matičnu luku velikih cruisera. Blizina aerodroma (10 km), veza kvalitetnim prometnicama do mreže autocesta značajne su prednosti trajektnog terminala. Trajektni terminal Zadar karakteriziraju multifunkcionalni prometni zahtjevi–otočki, duž obalni, međunarodni trajektni promet, putnički promet mega cruiserima, ro-ro promet te sva za to potrebna infrastruktura i prateća nadgradnja.⁶⁹

⁶⁹<http://www.port-authority-zadar.hr>. (5.9.2014.)

Tabela 3. Struktura domaćeg prometa putnika u luci Zadar u razdoblju od 2007. do 2013. godine

Godina	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Putnici	2.279.525	2.392.364	2.333.544	2.362.054	2.349.575	2.321.836	2.367.215
Vozila	332.639	349.342	332.052	312.939	314.828	312.908	319.251

Izvor: Izradila Studentica, po službenoj stranici luke Zadar

Tabela 4. Struktura međunarodnog prometa putnika u luci Zadar u razdoblju od 2007. do 2013. godine

Godina	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Putnici	89.492	83.641	75.028	73.880	61.112	47.434	38.626
Vozila	19.331	17.872	17.370	14.319	15.174	9.623	6.658

Izvor: Izradila Studentica, po službenoj stranici luke Zadar

Tabela 3 prikazuje strukturu domaćeg putničkog prometa luke Zadar u periodu od 2007. do 2013. godine gdje se uočava 2008. godina s najboljim rezultatima. Te godine prevezeno je 2.392.364 putnika i 349.342 vozila. Što se tiče međunarodnog prometa u tabeli 4 ističe se 2007. godina s najvećim brojem prevezenih putnika i vozila.

4.1.3. Luka Šibenik

Luka Šibenik je jedna od najstarijih i najbolje zaštićenih luka na hrvatskome Jadranu. Smještena je u potopljenom ušću rijeke Krke koja u dužini od 75 km i visinskom razlikom od 360 m tvori jedinstveni prirodni rezervat. Prirodno je zaštićena od utjecaja valova i vjetera te se u nju uplovljava kanalom Sv. Ante, koji omogućava nesmetanu plovidbu brodovima od 50.000 DWT. Dužina luke iznosi 10 km, širina 300-1200 m, sa dubinama od 8-40 m. Sa projektom obnove i modernizacije pomorskoputničkog terminala, luka Šibenik će privući brojne turiste i time povećavati budžet grada. Luka Šibenik, Lučka uprava Šibenik pod svojom upravom, trenutno ima jednu Jadrolinijinu, trajektnu liniju

(532) i cruisere, ali dostupni su i ukupni podaci za drugu trajektnu liniju (505) koja se u Šibeniku nalazi pod upravom Lučke uprave Šibensko-kninske županije. Podaci iz tabele 4 prikazuju ukupan putnički promet u razdoblju od 2012. i 2013. godine, gdje se vidi da je 2013. godina bila bolja u Liniji 532 i Cruiserima, dok je 2012. bolja Linija 505. Podaci za 2014. godinu nisu još dostupni.

Pitanje potrošnje turista na cruiserima je složeno. Računa se da je njihova osobna potrošnja u prosjeku 41 €, ali tu je i potrošnja članova posade koja je u prosjeku 29 €. Osim toga brodari plaćaju razne pristojbe, počevši s lučkim pristojbama koje naplaćuje lučka uprava (koje ovise o broju putnika na brodu i bruto tonaži broda), razne lučke naknade (pomorski agenti, pilot, održavanje plovnih putova (lighthouse dues-svjetlarina), privez/odvez brodova, itd.).

Tabela 5. Struktura putničkog prometa luke Šibenik u razdoblju od 2012. do 2013. godine

GODINA	2012.	2013.
Cruiseri	15 355	29 784
Linija 532	39 992	42 301
Linija 505	201 869	191 160

Izvor: Izradila Studentica, podaci prikupljeni prilikom kontaktiranja lučke uprave Šibenik

4.1.4. Luka Split

Grad Split drugi je po veličini u Hrvatskoj te predstavlja važno kulturno, turističko, industrijsko, trgovačko te sportsko središte Dalmacije. Na izuzetnoj geografskoj poziciji Mediterana smještena je splitska luka, i spada u najvažnije središte za lokalni i međunarodni pomorski promet. Sa godišnjim prometom od 3,5 milijuna putnika i 650 000 vozila, splitska luka je treća luka na Mediteranu (poslije Napulja i Pireja).⁷⁰ Luka Split posluje najbolje od svih putničkih luka u Hrvatskoj što se i vidi iz tabele 6. Zaključuje se da su luke poslovale s dobrim rezultatima sve do nastupa svjetske, globalne krize koja nije zaobišla ni Hrvatsku.

⁷⁰ <http://portsplit.com>. (5.9.2014.)

Tabela 6. Sveukupan promet luke Split u razdoblju od 2012. do 2013. godine

Vrsta prijevoza	2012.		2013.		indeks	
	putnici	vozila	putnici	vozila	putnici	vozila
Trajektne veze sa otocima	2 849 023	598 424	2 962 042	608 032	104	102
Promet hidroglisera						
Promet katamarana	724 297		762 209		105	
Promet malih linijskih brodica	83 496		142 977		171	
Promet turističkih brodica	61 436		77 531		126	
LOKALNI PROMET	3 718 252	598 424	3 944 759	608 032	106	102
Uzdužobalni promet	10 620	1 775	11 031	1 541	104	87
UKUPNI DOMAĆI PROMET	3 728 872	600 199	3 955 790	609 573	106	102
Međ. trajektni promet	238 025	36 037	276 671	45 371	116	126
Međ. katamaranski promet	40 787	5 867				
Ukupno međ. linijski promet	278 812	41 904	276 671	45 371	99	108
Kružna putovanja	245 451		189 107		77	
UKUPNO MEĐ. PROMET	524 263	41 904	465 778	45 371	89	108
SVEUKUPNI PROMET	4 253 135	642 103	4 421 568	654 944	104	102

Izvor: Izradila Studentica, po službenoj stranici luke Split

4.2. LUKE ZA KRUŽNA PUTOVANJA (DUBROVNIK, SPLIT, ZADAR, ROVINJ)

Najdinamičniji dio turističkog gospodarstva predstavlja kruzring - turizam jer se u posljednjih godina potražnja za takvim oblikom putovanja znatno povećala. Kruzring kompanije svakodnevno traže nove i prikladne destinacije koje bi uvrstile u svoj itinerar, a Mediteranske luke oduvijek su predstavljale zanimljiv odabir i atraktivno odredište. Veliki brodovi isključivo posjećuju grad Dubrovnik koji im predstavlja nezaobilaznu destinaciju, od ostalih luka koje tiču veliki brodovi zabilježeno je još u Splitu i Rovinju i Zadru ali u znatno manjem broju. Slika 4 predstavlja dvadeset glavnih kruzring luka na Jadranu s ukupnim prometom u 2013. godini. Od hrvatskih luka ističe se Dubrovnik.

Slika 4. Glavne kruzing luke na Jadranu i ukupan promet u 2013. godini

Cruise port	Country	Cruise traffic		Share % on total	
		passenger movements	calls	passenger movements	calls
1 VENICE	ITA	1,815,823	548	34.8%	17.2%
2 DUBROVNIK	HR	1,086,925	692	20.8%	21.7%
3 CORFU	GRE	744,651	480	14.3%	15.0%
4 BARI	ITA	604,781	171	11.6%	5.4%
5 KOTOR	MON	317,746	387	6.1%	12.1%
6 SPLIT	HR	189,107	225	3.6%	7.1%
7 ANCONA	ITA	109,492	68	2.1%	2.1%
8 RAVENNA	ITA	97,041	74	1.9%	2.3%
9 TRIESTE	ITA	70,244	32	1.3%	1.0%
10 KOPER	SLO	65,434	54	1.3%	1.7%
11 ZADAR	HR	34,575	69	0.7%	2.2%
12 SIBENIK	HR	29,784	100	0.6%	3.1%
13 KORČULA	HR	24,786	151	0.5%	4.7%
14 ROVINJI	HR	8,889	59	0.2%	1.8%
15 IGOUMENITSA	GRE	4,650	14	<0.1%	0.4%
16 BRINDISI	ITA	4,628	15	<0.1%	0.5%
17 PULA	HR	4,541	20	<0.1%	0.6%
18 OPATIJA	HR	2,280	15	<0.1%	0.5%
19 PIRAN	SLO	2,154	12	<0.1%	0.4%
20 OTRANTO	ITA	780	4	<0.1%	<0.1%
TOTAL		5,218,996	3,191	100%	100%

Izvor: AdriaticSeaTourismReport2014.

Hrvatska je kruzing destinacija u koju turisti učestalo dolaze i tako stvaraju bitno obilježje koje razlikuje putnike s kruzera od ostalih segmenata potražnje. Velika većina, čak 74% putnika na brodskim kružnim putovanjima je posjetilo Hrvatsku po prvi puta. U prosjeku gosti u destinaciji, izvan broda, borave oko 5 sati. Oko trećine gostiju u destinaciji boravi do tri sata, a nešto više od tri četvrtine (77%) svih gostiju boravi u destinaciji do šest sati.

Dok gost boravi u destinaciji najčešće aktivnosti su mu konzumacija pića u ugostiteljskim objektima (81%), odlazak u kupovinu (82%) i samostalni razgled grada (69%). Nešto manje od polovice putnika (48%) konzumira hranu u ugostiteljskim objektima, a 45% putnika odlazi na organizirani izlet u okolicu i/ili organizirani razgled grada. U organizaciji agencije značajno se češće odlazi u razgled grada (42%), a manje u okolicu.

Prosječna potrošnja gostiju s kruzera na kopnu, bez provizije brodara u cijeni organiziranih izleta, iznosi 39 eura, od čega se 7 eura ili 18% odnosi na cijenu organiziranog izleta. Najveći dio potrošnje gostiju, oko 19 eura (49%) odnosi se na troškove kupovine, slijede izdaci za hranu i piće u ugostiteljskim objektima (10 eura ili 26%) te ostali izdaci, uključujući i izdatke za prijevoz i ulaznice. Putnici troše u prosjeku oko 41 euro po osobi, dok članovi posade troše oko 29 eura po osobi. Među putnicima, najbolji potrošači su gosti iz Velike Britanije (51 euro u prosjeku po osobi), SAD-a (49 eura u prosjeku po osobi) i Francuske (46 eura u prosjeku po osobi). Dubrovnik je destinacija u kojoj gosti kraće borave, pa pritom i manje troše, u prosjeku oko 37 eura. U Zadru je prosječna potrošnja oko 82 eura, a u Splitu 71 euro.

U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe i naknade. Izračun lučkih pristojbi za kruzere u lukama provodi se prema dvije osnove: putnik i bruto tonaža (BT), osim za luku Rijeka gdje se kao osnova uzima putnik i dužni metar broda. Jedinična cijena po osnovi BT varira ovisno o razredima veličine broda, a cijena po putniku razlikuje se s obzirom na to, radi li se o putniku u tranzitu, ukrcanom i/ili iskrcanom putniku.⁷¹

Studija održivog razvoja kruzing turizma 2007. iz koje su podaci vađeni, je jako dobro objasnila svijet cruising turizma, pristojbe su u međuvremenu malo narasle, a i ukupni broj putnika i broj cruisera u Hrvatskoj.

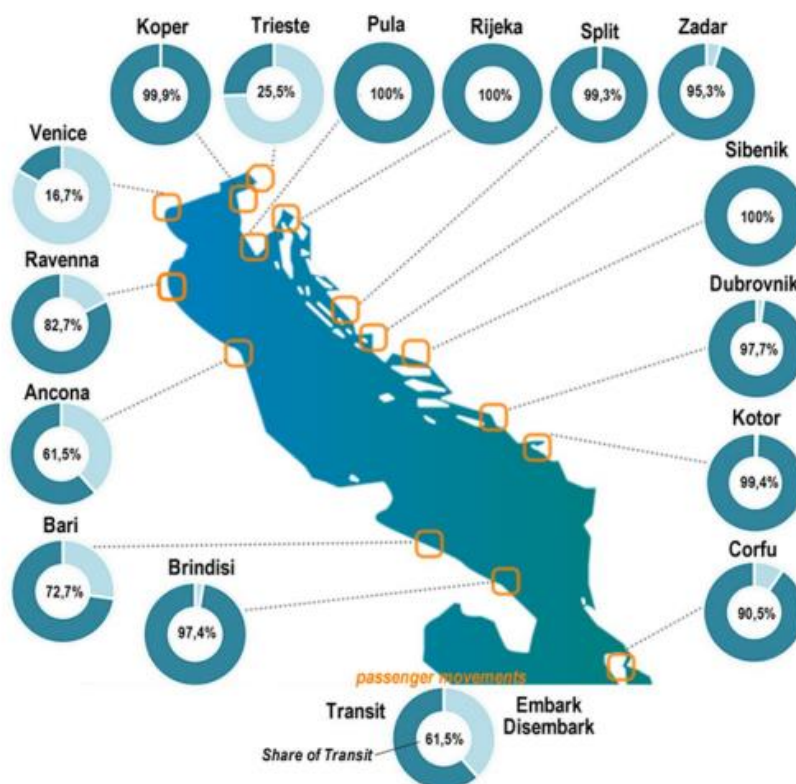
Bitno je istaknuti da je u Splitskoj luci u posljednjih godina promet brodova na kružnim putovanjima u značajnom porastu kao i broj putnika koji njima dolaze. Statistički podaci pokazuju da dolaze sve veći brodovi koji prevoze veći broj putnika, što predstavlja poteškoću kod prihvata većih brodova koji se moraju prihvaćati na sidru. To ne samo da umanjuje prihode koji se ostvaruju (50% manje pristojbe), nego i postaje limitirajući faktor ukupnog razvoja prometa na kružnim putovanjima u Splitu. U 2012. godini ostvareno je rekordnih 270 ticanja brodova na kružnim putovanjima sa 245.451 putnika. U odnosu na isto razdoblje prošle godine bilježi se povećanje broja putnika na kružnim putovanjima u iznosu od 36%.

Da bi se poboljšalo funkcioniranje domaćeg i međunarodnog linijskog prometa kao i prihvata većih brodova na kružnim putovanjima, grad Split planira dogradnju vanjskih vezova, odnosno izgradnju pristana za prihvat putničkih brodova na vanjskom dijelu lukobrana Gradske luke Split. Planiranom dogradnjom vanjskih vezova u Gradskoj luci

⁷¹Studija održivog razvoja kruzing turizma, Zagreb, svibanj 2007.

Split značajno će se povećati postojeći kapaciteti za prihvat većih brodova na kružnim putovanjima i brodova u međunarodnom prijevozu, čime će se ujedno i riješiti problem prometnog zagušenja na postojećim vezovima, te će se podići razina usluge i sigurnosti u luci, kako brodaru, tako i samim putnicima i korisnicima luke. Ujedno će se ovim projektom postići će se veliki indirektni pozitivni efekti za gospodarstvo grada Splita, pa i šire. Povećanje posjete turista na kružnim putovanjima stvara visoke dodatne prihode u turizmu i ugostiteljstvu, a povećani promet u međunarodnom linijskom prometu ne samo da povećava promet i učinke u kompletnoj prometnoj djelatnosti, već i ukupno povoljno utječe na razvoj gospodarskih aktivnosti u Splitu i široj regiji. U krajnjem slučaju to predstavlja i krajnji cilj svake luke.⁷²

Slika 5. Postotna distribucija prometa brodova za kružna putovanja između ukrcaja-iskrcaja i tranzita



Izvor: AdriaticSeaTourismReport2014

Slika 5 prikazuje postotnu distribuciju prometa brodova za kružna putovanja između ukrcaja/iskrcaja i tranzita u 2013. godini.

⁷² <http://portsplit.com/luka-split>

5. EFEKTI UTJECAJA IZGRADNJE POMORSKOPUTNIČKIH TERMINALA REPUBLIKE HRVATSKE NA GOSPODARSTVO

Svaka razvijena zemlja odavno zna da je razvoj luka i lučkog sustava jedan od važnijih, ako ne i najvažniji čimbenik za razvitak gospodarstva. Osim što povezuju kopneni i pomorski promet, luke su poticatelji razvitka mnogih djelatnosti (proizvodnje, trgovine, dorade, uslužnih djelatnosti), čimbenik razvitka drugih (industrija, energetika) te su, također, bitan segment nacionalnog gospodarstva zemlje (prihodi, zapošljavanje, vrijednost infrastrukturnih objekata i opreme). Uloga i razvitak pojedine luke, u sklopu nacionalnog ali i međunarodnog lučkog sustava, određuje se mjerama prometne i lučke politike pojedine države, te mjerama poslovne politike same luke⁷³. Optimalan razvitak luka, a posebno putničkog lučkog sustava moguće je ostvariti jedino pravilno vođenom lučkom politikom usklađenom s ciljevima i mjerama ukupne gospodarske politike.⁷⁴

Važna gospodarska aktivnost za rast i razvoj hrvatskih regija jest turizam, koji je usko povezan sa pomorskoputničkim lukama. Sama Zemlja nam pruža puno mogućnosti, od razvedene obale, povoljne klime do kulturnih znamenitosti i prirodnih ljepota, koje treba znati iskoristiti na najbolji način. Važnost regija i/ili županija još uvijek nedovoljno prepoznaju nositelji javne politike što se ogleda u cjelokupnom trenutnom stanju ne samo pojedinih regija, nego i cijele Države. Bitno je prepoznati one rezultate koji održavaju željene ciljeve, te ulagati u njih. Uspjeh se mjeri jedino krajnjim financijskim učincima, odnosno profitom. Tako djelatnost putničke luke igra bitnu ulogu kod razvoja turizma, koji se najbolje odražava na gospodarstvo Republike Hrvatske.

Već navedeno je da luke nisu same sebi svrha već da mnogi u njezinom okruženju imaju velike koristi i doprinose od nje. Ekonomsko vrednovanje putničke luke jedan je od temeljnih pokazatelja opravdanosti ulaganja upravo u pomorskoputničke luke. Upravo zbog toga što se prihodi i troškovi u ekonomskom vrednovanju više odnose na ostale sudionike u lučkome poslovanju nego na samu putničku luku,⁷⁵ što znači da s razvojem putničkih terminala razvijamo i unapređujemo samo mjesto ili šire, i regiju u kojoj se luka nalazi, unapređuju se prometnice, proširuje se ponuda, otvaraju se nova radna mjesta, povećavaju se gradski i državni proračuni i slično. U mnogim regijama javlja se problem

⁷³Vilke, S.: op.cit., p. 337.

⁷⁴Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: op. cit., p. 146.

⁷⁵Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, op. cit., p. 164.

suživota u ograničenom prostoru luke i grada jer se njihovi interesi i ciljevi na prvi pogled čine vrlo različiti.

- luka, kao karika prometnog lanca, orijentirana je na ekonomičnost, produktivnost, konkurenciju na tržištu i razvoj poslovanja
- grad, kao zajednica rezidenata, orijentiran je na promoviranje dobrobiti građana i kvalitete života, pa teži ekološkim i vizualnim vrijednostima te očekivanjima ljudi, pri čemu luka ima djelomično pozitivnu (gospodarsku) i djelomično negativnu ulogu (prije svega ekološku i ambijentalnu).⁷⁶

Boljom suradnjom luke i grada ostvaruje se veća dobit za regiju i time na važnosti dobivaju makro i mikro multiplikativni efekti. Prilikom utvrđivanja mikro i makro multiplikativnih efekata koje stvaraju putničke luke treba koristiti pristup ekonomskog učinka procjenjujući promjene:⁷⁷

- unutar jezgre ekonomskih djelatnosti
- unutar određene regije (sfera ekonomskog utjecaja)
- iz područja urbanističkog razvoja (nove površine).

U ovom slučaju jezgra predstavlja općinu ili grad u kojem je smještena putnička luka. Ona ima najviše koristi od putničke luke. Zatim centar, sastoji se od općina udaljenih najviše pola sata od putničke luke. Unutrašnji krug prostire se na otprilike sat vremena putovanja od putničke luke. Ovdje veliku ulogu imaju kvalitetne prometnice koje bi omogućile i kraće vrijeme putovanja, a time bi se povećao i sami ekonomski utjecaj. Nadalje, vanjski krug općenito je ograničen na sat i pol udaljenosti od putničke luke. Njega putnici i turisti najčešće posjećuju zbog kulturnih i turističkih znamenitosti, te periferija, definira se kao područje koja spadaju do dva sata putovanja od putničke luke. Obično je vrlo mal omjer osvajanja tog područja.⁷⁸

⁷⁶Studija održivog razvoja kruzinturizma, Zagreb, svibanj 2007.,

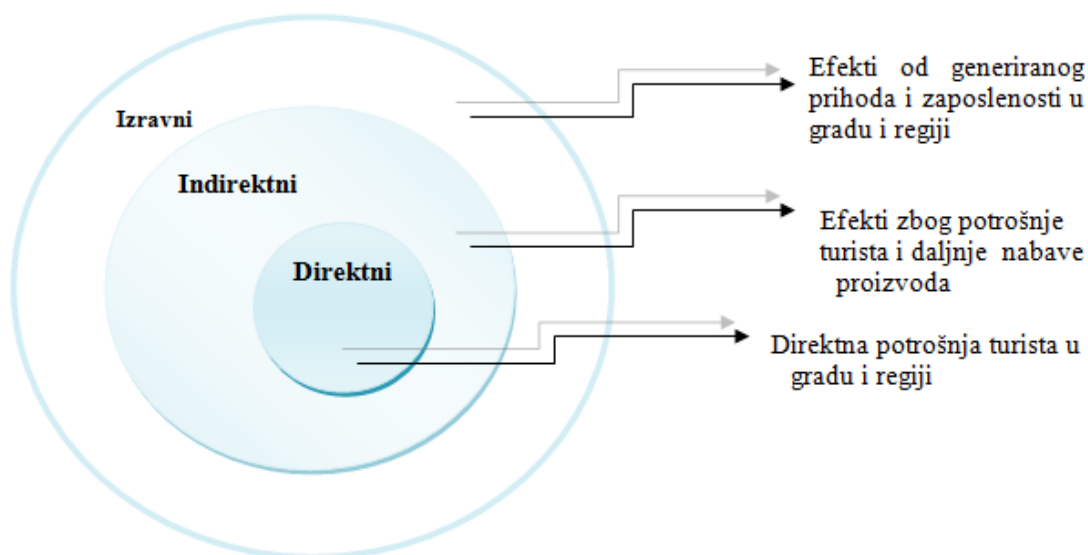
⁷⁷http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/pomorsko_putnicki_promet/predavanjai%C4%8Dko_ekonomski_%C4%8Dimbenici.pdf

⁷⁸Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 166.

5.1. DEFINIRANJE I VAŽNOST EKONOMSKIH EFEKATA

Multiplikativni efekt ogleda se kroz vrijednost novca koji je ušao u ciklus u prvoj, inicijalnoj fazi turističke potrošnje pomnožen s prosječnim brojem ciklusa u kojima sudjeluje.⁷⁹ Da bi mogli razlikovati multiplikativne efekte važno je spomenuti da se mikro efekti promatraju na razini pojedinca, obitelji, poduzeća dok makro na razini društva kao cjeline i svakoga njegovoga globalnog aspekta. Oboje čine dvije temeljne razine promatranja gospodarskog života te obuhvaćaju nekoliko faza potrošnje u regiji.⁸⁰

Slika 6. Prikaz multiplikativnih efekata na regionalni turizam



Izvor: Izradila Studentica, po uzoru na: Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka

Slika 6 prikazuje tri vrste multiplikativnih efekata od potrošnje turista: direktni, indirektni i izravni.

- Direktni ili izravni efekti - to su svi prihodi koji se ostvaruju od potrošnje putnika na robu i usluge (hrane, pića, ulaznica, roba, prijevoznih karata turistima i izletnicima i slično) proizvedenu u gradu ili regiji. Radi se o primarnom učinku poduzeća direktno vezanog na poslovanje pomorskoputničke luke u okviru regionalnog promatranja područja.

⁷⁹http://www.effectdubrovnik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=662%3AAturistiki-multiplikator&Itemid=106 (6.9.2014.)

⁸⁰Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., p. 167.

- Indirektni ili posredni efekt - su svi materijalni troškovi koji se pojavljuju kod povećane potrošnje putnika, gdje lokalni dobavljači moraju kupovati robu i usluge kako bi zadovoljili povećanju potrošnju. Efekti se odnose na ekonomske koristi kroz prihode prodajom svojih proizvoda, roba i usluga poduzetnicima koji ostvaruju prihode od turističke potrošnje. Osim povećane potrošnje i ostvarivanja većih prihoda, otvaraju se i nova radna mjesta čime se povećava i zaposlenost stanovništva. Oni subjekti koji su vezani za luku unose novčana sredstva u gospodarstvo kupujući robu i uslugu te to generira indirektni efekt.
- Izravni ili inducirani efekti - svode se povećanje kupovne moći stanovništva zahvaljujući turističkoj potrošnji na receptivnim područjima, odnosno njezinim već spomenutim izravnim i posrednim ekonomskim učincima. Takav efekt odnosi se na dodatnu potrošnju dohotka od strane zaposlenika institucija direktno vezanih za luku.

Veća turistička potrošnja, odnosno veći turistički multiplikator u interesu je svih sudionika u turističkoj industriji, pa je zbog toga potrebno stimulirati i one sudionike koji imaju izravne ekonomske učinke od turističke potrošnje, ali ne mogu ni objektivno ostvariti pozitivne rezultate poslovanja i financijski položaj zbog velikih troškova ulaganja i poslovanja, potrebno je širiti i ulagati u regiju da bi lokalno stanovništvo moglo naći sve potrebno unutar same regije te na taj način postizati veće prihode.

S obzirom na makromultiplikativnih efekata koje ostvaruje putnička luka jedni od najvažnijih su: Poslovna aktivnost, radna mjesta, prihodi, državni porezi i dodana vrijednost.⁸¹

- Poslovna aktivnost je vrijednost proizvodnje koja se izmjenjuje poduzeća i/ili drugih organizacija.
- Radna mjesta su mjera zaposlenosti poduzeća. Vrijednost ove mjere ovisi o zaposlenosti u industriji regije na koju utječe i izmjerena ekonomska aktivnost.
- Prihod uključuje nadnice, osobne dohotke i prihode vlasnika, a ne uključuje naknade koje nisu vezane za nadnice ili nezarađeni prihod.
- Državni porezi su porez na dobit poduzeća i osobni porez na prihod, zadržani porez, porez na dodanu vrijednost i doprinosi za socijalno osiguranje.

⁸¹Ibidem, p. 169.

- Dodana vrijednost mjeri regularnu proizvodnju na isti način kao što i bruto domaći proizvod (BDP) mjeri domaću proizvodnju.

Mjerenje ekonomskih učinaka uglavnom se provodi na četiri načina i to:

- Ekonomska proizvodnja - uzima se poslovni prihod
- Bruto dodana vrijednost - reflektira stvoreno bogatstvo, a ujedno se definira kao poslovni prihodi, manje troškovi kupljenih dobara i usluga
- Zaposlenost - izražena kroz broj poslova
- Dohodak kućanstva - plaće i ostala primanja

Svaka od navedenih mjera je zaseban način mjerenja te ih nije moguće zbrajati. Uobičajen način za određivanje multiplikatora jest input-output analiza za promatrano područje koja se koristi pri predviđanju utjecaja promjena u jednom sektoru na ostale sektore. S obzirom da se često događa da za promatrana područja nisu dostupne input-output tablice moguće je pristupiti korištenju podataka iz drugih dostupnih studija.

Tabela 7. Učinci na regiju Merseyside

Mjera učinaka	Direktni učinci	Indirektni učinci	Ukupni učinak	Proizlazeći multiplikatori za promatrane učinke
Proizvodnja	1.974	560	2.534	1,28
Bruto dodana vrijednost	710	203	913	1,29
Prihodi kućanstva	543	155	698	1,29
Zaposlenost	20.543	5.898	26.441	1,29

Izvor: Fisher Associates (2007), The maritime sector on Merseyside - economic impact study.

Primjer jedne takve studije je Studija ekonomskog učinka⁸²: pomorski sektor u regiji Merseyside (UK). Studija promatra utjecaj pomorskog sektora na gospodarstvo regije Merseyside. Promatrani utjecaj temelji se na direktnim, indirektnim i induciranim ekonomskim efektima. Pomorski sektor uključuje djelatnosti kao što su: špeditorske aktivnosti, lučke aktivnosti, transport kopnom, zrakom i morskim putem i slično. Za potrebe izračuna navedenih efekata, autori se koriste multiplikatorima temeljenim na procjenama "English partnerships" nacionalne agencije za obnovu i promatranjem primjera drugih studija iz razloga jer sami nisu dobili zadovoljavajuću razinu statističkih podataka koja bi omogućila precizniju procjenu.

U tabeli 7 prikazani su rezultati analize utjecaja pomorskog sektora.

5.2. EKONOMSKI UTJECAJ OD LUKA ZA KRUŽNA PUTOVANJA NA REGIJU REPUBLIKE HRVATSKE

U svijetu su već brodske ture, putničkim brodovima, postale fenomen koji se transformira u ozbiljnu društveno-ekonomsku djelatnost. S pomoću ovoga turizma, uključuju se i naplaćuju prirodne atraktivnosti i drugi raspoloživi turistički resursi. Turističko tržište potražnje posredno i neposredno potiče razvitak brojnih gospodarskih grana i djelatnosti, uz ostvarivanje dodatnih prihoda za lokalno stanovništvo, većom mogućnošću zapošljavanja. Sve to uzrokuje opći porast standarda, smanjivanje iseljavanja, revitalizaciju različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj, te potiče rast komunalne opremljenosti, platne bilance zemlje, društvenoga proizvoda i nacionalnog dohotka.⁸³ Prihodi od kruzinga u nekoj turističkoj destinaciji sastoje se od potrošnje putnika i posade u destinaciji pristajanja te od troškova koje ima brod, misli se na lučke pristojbe, naknade i slično. Struktura ukupnih prihoda ove vrste turizma prikazana je na shemi 1. pa se ukupni prihodi u Hrvatskoj u 2006. godini procjenjuju na 29 do 32 milijuna eura, od čega je:

- 25 do 28 milijuna eura ukupnih prihoda od potrošnje putnika i članova posade,
- 1,16 do 1,31 milijun eura ukupnih prihoda od lučkih pristojba,
- oko 2,6 milijuna eura prihoda od lučkih naknada,
- oko 162.000 eura za održavanje plovnih putova.

⁸² Fisher Associates (2007), The maritime sector on Merseyside - economic impact study.

⁸³ Perić, T., Oršulić, M.: Crusing-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2011. p. 221.

Da bi se ukupni prihodi od kruznig - turizma povećali, Hrvatske destinacije moraju poraditi na boljoj promociji samog mjesta, unaprijediti ponudu s ciljem ostvarenja veće prosječne potrošnje putnika s kruzera, unaprijediti ponudu izleta i mogućnosti potrošnje na izletima, što uključuje otvaranje većeg broja suvenirnicama, zlatarni, vinarija, muzeja i slično, a samim time i omogućiti takvim objektima bolje radno vrijeme kako ih gosti ne bi zatekli zatvorene. Nadalje, poboljšati dostupnost turističkih brošura gostima s kruzera, unaprijediti promet u samoj destinaciji da se ne stvaraju gužve i ne ometa lokalno stanovništvo. Također je jako bitna izgradnja lučkih putničkih terminala s popratnim sadržajima jer bi to moglo rezultirati povećanom potrošnjom.⁸⁴

Prema analizi Studije održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, doneseni su neki od zaključaka po kojima se pretpostavlja mogući rast prihoda po destinacijama, gdje se očekuje u 2017. godini najmanje oko 75 milijuna eura, ne uzimajući u obzir povećanje prosječne potrošnje po posjetitelju ni mogućnost da neke od luka postanu polazne luke. Kada bi se uzela u obzir i mogućnost da neke od luka postanu polazne te rast cijena lučkih pristojbi i naknada, što se realno može očekivati, ukupni bi izravni i neizravni prihod od međunarodnog kruzinga mogao doseći 200 milijuna eura. Takav bi prihod generirao minimalno 1.500 radnih mjesta.

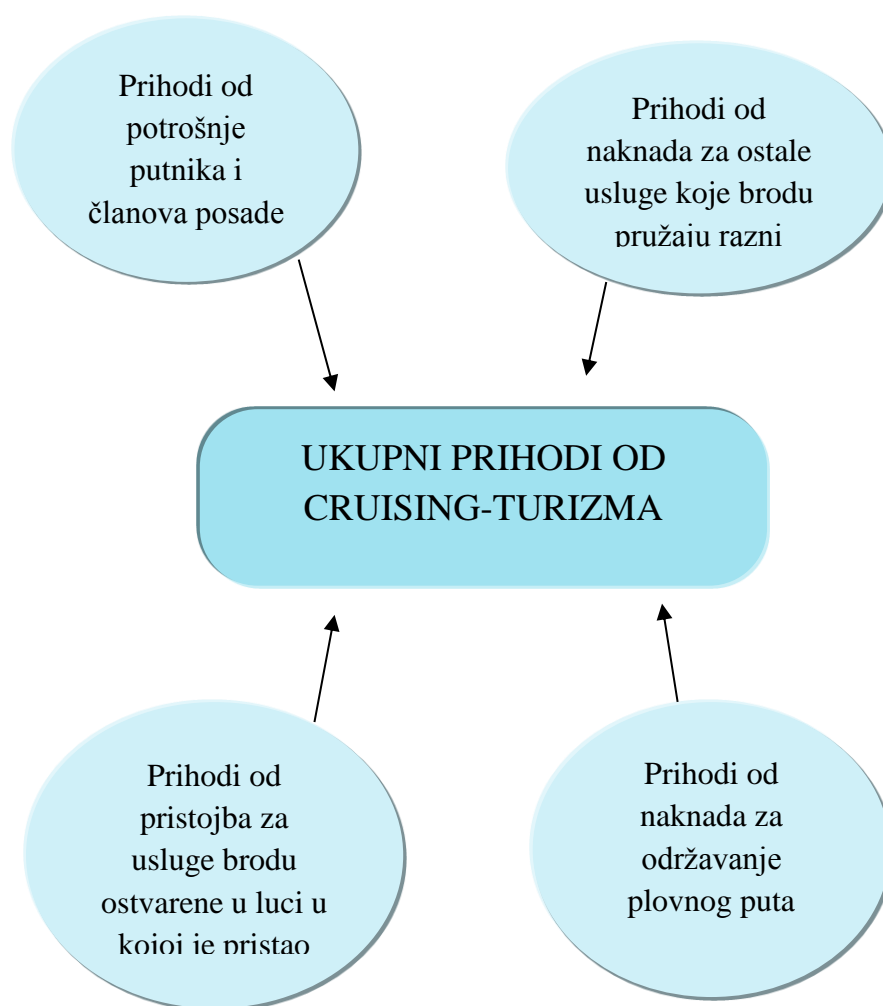
Pozitivni ekonomski učinci kružnih putovanja su višestruki i ne odnose se samo na djelatnosti koje su usko vezane uz proizvodnju lučke usluge već i na ukupnu gospodarsku djelatnost zemlje ili regije. Prvenstveno se to odnosi na dodatni prihodi za lokalno stanovništvo, porast putničkog prometa u luci, veća mogućnost zapošljavanja, opći porast standarda, smanjivanje iseljavanja te imigracije stanovnika u krajeve gdje su se razvile pomorskoputničke luke, turistička potrošnja putnika s kruzera, revitalizacija različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj. Nadalje taj pozitivan utjecaj može odražava se na dohodak, investicije i prihodi od poreza koje kruzing luke ostvaruju u širem kontekstu, ponašajući se kao ekonomski magnet regije u kojoj se nalaze. Osim toga, pružajući pristup širokom rasponu putničkih i robnih usluga, luke mogu poboljšati konkurentnost ekonomije i doprinijeti gospodarskom razvoju grada ili regije u kojoj se luka nalazi. U procjeni utjecaja kojeg luke imaju na gospodarsko okruženje, potrebno je razmatrati neto učinke. Naime, kruzing luke ne omogućuju samo okolnim i stranim gostima da posjete područje u čijoj su blizini, već isto tako pružaju mogućnost lokalnom stanovništvu za odmor i rekreaciju u inozemstvu ili izvan regije. Slično, blizina kruzing luke centru grada može

⁸⁴Studija održivog razvoja kruzingturizma, Zagreb, svibanj 2007.

povećati korištenje usluga na trošak lokalnih poduzeća, ugostiteljskih objekata, muzeja, shopping centara i slično. Nema sumnje da luke imaju značajan ekonomski utjecaj na razvoj regije u kojoj su smješteni.

U Hrvatskoj postoje suprotstavljena mišljenja o korisnosti ove vrste turizma, pa se, s jedne strane, zagovara njegov razvoj zbog gospodarske koristi, a s druge, utvrđuju se i iznose negativni učinci na okoliš i na kulturnu baštinu.⁸⁵

Shema 1. Ukupni prihodi od putničkih brodova na kružnim putovanjima



Izvor: Izradila Studentica, prema: Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka

⁸⁵Šantić, L., Vilke, S., Grubišić, N.: Čimbenici štetnog djelovanja cruising turizma na brodski okoliš, Naše more 58, Nautički turizam, 2011., p. 253.

6. ZAKLJUČAK

Svrha istraživanja u ovom diplomskom radu je pružiti uvid u trenutno stanje hrvatskih luka za prijevoz putnika, saznati na koji način luke konkuriraju na pomorskom tržištu te kako financiraju svoje sadašnje i buduće projekte obnove i modernizacije terminala.

Pomorskoputnički terminali od povijesti do danas bilježe mnoge promjene koje su pridonijele rastu i razvoju šireg lučkog područja, a i pomorskih gradova. Bitnu ulogu u razvoju samih luka ima lučki sustav koji mora djelovati skladno i profesionalno kako bi stvorio kvalitetnu lučku uslugu. Rezultat toga je stvaranje jakih gospodarskih djelatnosti kao što su turizam, promet i uslužne djelatnosti, koje ujedno predstavljaju snažnu kariku za dobro funkcioniranje pomorskoputničkih luka.

Linijsko putničko brodarstvo uvelike pridonosi razvoju hrvatskih otoka koji postaju sve atraktivnije odredište putnika, odnosno turista i njihovih kretanja, te iz tog razloga iziskuju dobru tehničku opremljenost morskih luka, učestalije brodske linije, novije brodove, veći broj vezova u lukama, a sve u svrhu izbjegavanja nepotrebnih gužvi prilikom ljetne sezone, kada se to najčešće i događa. Pomorskoputnički terminali moraju biti spremni na učestale promjene svojih kapaciteta jer im brodovi svojim napretkom i modernizacijom to nameću. Jedini način prijevoza putnika i vozila istodobno, na relaciji kopno otoci i obrnuto je RO-RO brod koji je na taj načini u stalnoj službi stanovnika s otoka, i onih koji su na otoku borave povremeno. Brodar koji posluje najbolje u Republici Hrvatskoj je "Jadrolinija", koja je u vlasništvu države i održava dugi niz godina linijsku vezu između kopna i otoka. Obalni linijski putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj organiziran je u pet plovnih područja, koji ujedno predstavlja i pet najznačajnijih luka za prijevoz putnika. Luka Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik. Do nastupa globalne krize koja ne zaobilazi ni hrvatsko putničko brodarstvo, godina 2007. ističe se s najboljim rezultatima. Utjecaj linijskog putničkog brodarstva sveobuhvatno je i značajno, prije svega zbog velikog utjecaja na nacionalno gospodarstvo, ostvarivanje većih dodatnih prihoda od inozemnih turista, otvaranje većeg broja ranih mjesta i mogućnosti zaposlenja te bolji gradski, pa i državni proračun. Unapređenjem linijskog putničkog brodarstva pridonosimo očuvanju života na otocima što uvelike utječe na turizam zemlje i stvaranje ljepše slike samoga mjesta.

Na dinamičnom i turbulentnom pomorskom tržištu, bitno je kvalitetno osmisliti ponudu s kojom bi privukli veći broj brodova, a samim time i putnika u naše luke. Kružna putovanja predstavljaju oblik prijevozne i turističke usluge koji omogućuje putnicima dinamičan i aktivan odmor, uz brojne popratne sadržaje kao što su: upoznavanje novih destinacija, kultura i sl. luke moraju biti spremne pružiti odgovarajuću uslugu takvim gostima koji su spremni potrošiti novac, te tako povećali potrošnju u samim destinacijama pristajanja brodova i na taj način puniti gradski proračun. Kruzing je značajan turistički proizvod kojemu se treba posvetiti posebna pozornost jer poboljšava konkurentnost ekonomije i doprinosi gospodarskom razvoju grada ili regije u kojoj se luka nalazi. Grad Dubrovnik ističe se kao nezaobilazna destinacija velikih kruzing brodova, a Split također dobiva svoje mjesto na ovom najdinamičnijem segmentu svjetskog gospodarstva. Luka Rijeka pokušava osmisliti kvalitetnu ponudu kako bi se uvrstila u gradove koji primaju manje kruzere te na taj način doprinijela razvoju grada i šire regije.

Pošto su luke relativno tromi sustavi te sporo reagiraju na promjene u povećanju broja tereta i putnika, kao i veličinu brodova koja postaje sve veća, i u luke dovoze sve veći broj putnika, potrebna je modernizacija i rekonstrukcija terminala. To predstavlja zahtjevan posao jer luke ne mogu izdvojiti financijska sredstva iz vlastitih prihoda nego im je potrebna pomoć, i adekvatna suradnja regije, grada i sl. Tada govorimo o projektnom financiranju što predstavlja specifičan oblik financiranja, koji se često koristi u kapitalno intenzivnim djelatnostima, i to napose u financiranju infrastrukture. Riječ je o složenom postupku u kojemu zajmodavac očekuje otplatu zajma prvenstveno od prihoda koje će generirati sam projekt. Znači ulaganjem u pomorskoputničke terminale banke koje investiraju u takve projekte, osiguravaju povrat svojih investicija i uloženog novca. Najveći inozemni financijer u Republici Hrvatskoj je Svjetska banka koja je do sad financirala 16 projekata u ukupnom iznosu od preko 800 milijuna USD, od čega dvije trećine otpada na infrastrukturne projekte. Osim toga, Svjetska banka je bespovratno financirala 18 projekata i studija u ukupnom iznosu od preko 10 milijuna USD. Priprema projekta Riječke luke jedan je od takvih projekata.

Svaka pomorska zemlja teži tome da im luke za prijevoz putnika budu prepoznatljive u regiji i svijetu. Dobra povezanost morskim linijama ne služi samo turistima nego i lokalnom stanovništvu, stoga nisu uzaludna ulaganja u obnovu prometnica koje omogućuju lakše prilaze lučkim gradovima, obnova i modernizacija pomorskoputničkih terminala, proširivanje njihove ponude unutar grada i okolice, jer u konačnici to pruža mogućnost privlačenja kruzera koji pridonose rastu gospodarstva,

razvoju turizma, otvaranja novih radnih mjesta, ostvarivanje dodatnih prihoda i stvaranja ljepše slike same pomorske destinacije.

LITERATURA

1) Knjige:

1. Dowling, R. K.: Cruise Ship Tourism, CAB International, 2006.
2. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2003.
3. Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006.
4. Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2003.
5. Komadina, P.: RO-RO brodovi, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.

2) Članci u časopisima:

1. Aralica, Z., Račić, D., Šišinački, J.: Projektno financiranje infrastrukture, Privredna kretanja i ekonomska politika 112 / 2007.
2. Damić, D.: Pomorski promet i održiv razvoj u prometnoj politici, Naše more 56, Sveučilište u Dubrovniku, 2009.
3. Dundović, Č., Poletan Jugović, T., Jugović, A., Hess, S.: Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
4. Delibašić, T., Vidučić, V.: Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2003.
5. Đurković, V.: Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzingu-turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, stručni članak, Naše more, 2007.
6. Gjurković, S.: Javno i privatno partnerstvo u veletržnici Split, magistarski rad, Ekonomski fakultet Split, Split, 2007.
7. Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia Rijeka, 40, 2, 2006.
8. Juričić, D.: Ekonomija javno-privatnog partnerstva, Ekonomski pregled, Rijeka 2008.
9. Kolanović, I., Badurina, E.: Lučki sustav u logističkom lancu, Pomorski zbornik 40, (2002) 223-249, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.

10. Mlinarić, T. J.: Robno transportni centri, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, Zagreb 2013.
11. Mrnjavac, E., Linijski pomorski putnički promet u povezivanje mjesta boravišta i turističkog odredišta, 2000, Suvremeni promet, br. 5.
12. Munitić, A., Vidučić, V., Tomašević, M.: Uloga i razvitak morskog putničkog linijskog brodarstva u RH, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2006.
13. Perić, T., Oršulić, M.: Crusing-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Zbornik radova, 3. Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti, Hrvatski hidrografski institut, Split, Split, 2011.
14. Radić, A.: Održivost kruzinge destinacije, Univerzitet Singidunum u Beogradu, Beograd 2011.
15. Šantić, L., Vilke, S., Grubišić, N.: Čimbenici štetnog djelovanja cruising turizma na brodski okoliš, Naše more 58, Nautički turizam, 2011.
16. Vilke, S.: Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, Pomorski zbornik 41, Rijeka, 2003.
17. Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007.

3.) Internetske stranice

1. http://nautikainfo.info/html/veliki__brodovi.html (20.8.2014.)
2. http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_08_2013.htm(21.08.2014.)
3. <http://www.worldbank>. (21.8.2014.)
4. <http://www.sabor.hr> (26.8.2014)
5. <http://www.mfin.hr>. (26.8.2014)
6. <http://www.entereurope.hr> (26.8.2014.)
7. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=9733> (27.8.2014.)
8. <http://www.lukarijeka.hr> (5.9.2014.)
9. <http://www.port-authority-zadar.hr>. (5.9.2014.)
10. <http://portsplit.com>. (5.9.2014.)

11. http://www.effectdubrovnik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=662%3Aaturistiki-multiplikator&Itemid=106 (6.9.2014.)

4.) Ostali izvori

1. Pomorski zakonik, NN 2003.
2. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 142/99.
3. Smjernice za primjenu ugovornih oblika javno-privatnog partnerstva, NN 98/2006
4. Studija održivog razvoja kruzing turizma, Zagreb, svibanj 2007.
5. Fisher Associates (2007), The maritime sector on Merseyside - economic impact study.

POPIS SLIKA

Slika 1. Pomorskoputnička luka Split	6
Slika 2. Najveće Svjetske cruising kompanije.....	17
Slika 3. Zajmovi u pripremi Svjetske banke.....	28
Slika 4. Glavne kruzing luke na Jadranu i ukupan promet u 2013. godini.....	48
Slika 5. Postotna distribucija prometa brodova za kružna putovanja između ukrcaja-iskrcaja i tranzita.....	50
Slika 6. Prikaz multiplikativnih efekata na regionalni turizam	53

POPIS TABELA

Tabela 1. Modeli financiranja pomorskoputničkih terminala	31
Tabela 2. Struktura ostvarenog putničkog prometa u luci Rijeka u razdoblju od 2010. do 2011. godine	44
Tabela 3. Struktura domaćeg prometa putnika u luci Zadar u razdoblju od 2007. do 2013. godine	45
Tabela 4. Struktura međunarodnog prometa putnika u luci Zadar u razdoblju od 2007. do 2013. godine	45
Tabela 5. Struktura putničkog prometa luke Šibenik u razdoblju od 2012. do 2013. godine ..	46
Tabela 6. Sveukupan promet luke Split u razdoblju od 2012. do 2013. godine.....	47
Tabela 7. Učinci na regiju Merseyside	55

POPIS SHEMA

Shema 1. Ukupni prihodi od putničkih brodova na kružnim putovanjima	58
---	----