

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET RIJEKA**

**KSENIJA ČOVIĆ**

**ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKO-  
PUTNIČKOG PROMETA MORSKIH LUKA U  
REPUBLICI HRVATSKOJ**  
**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET RIJEKA**

**ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKO-  
PUTNIČKOG PROMETA MORSKIH LUKA U  
REPUBLICI HRVATKOJ**

**ANALYSIS AND EVALUATION OF MARITIME  
PASSENGER TRANSPORT IN SEA PORTS IN  
CROATIA**

Naziv kolegija: Pomorsko putnički promet

Mentor: doc. dr. sc. A. Jugović

Studentica: Ksenija Čović

JMBAG : 0112026874

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, kolovoz, 2014.

Student: Ksenija Čović

Smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112026874

## IZJAVA

kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA MORSKIH LUKA U REPUBLICI HRVATSKOJ izradila samostalno pod mentorstvom doc. dr. sc. Alena Jugovića.

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 povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskog jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Ksenija Čović

## SAŽETAK

Rad obrađuje problem pomorsko putničkog prometa u morskim lukama Republike Hrvatske, kao i stanje pomorsko putničkih luka u kojima se odvija spomenuti tip prometa. Posebna pozornost posvetit će se na obalni linijski prijevoz s obzirom na njegovu važnost u povezivanju kopna i obale te kružna putovanja koja zbog svoje atraktivnosti svakim danom postavljaju nove rekorde u broju korisnika. Zbog utjecaja luka na razvoj prometa, analizirat će se stanje glavnih pomorsko putničkih luka i definirati tendencije Republike Hrvatske po pitanju pomorsko putničkog prometa.

**Ključne riječi:** kružna putovanja, obalni prijevoz, putničko brodarstvo, pomorsko-putničke luke, pomorsko-putnički promet

## SUMMARY

The paper addresses the problem of maritime passenger transport in the sea ports in Republic of Croatia, as well as the state of maritime passenger port in which it is carried. Special attention will be given to the Coastal transport due to its importance in linking the mainland and the coast, and a cruise ship because of its attractiveness every day, setting new records in the number of users. Due to the impact on the development of port traffic, paper will analyze the status of the main maritime passenger port and define trends in terms of the Croatian maritime passenger traffic.

**Keywords:** coastal transport, cruise, maritime and passenger ports, maritime passenger transport, passenger shipping

# SADRŽAJ

SAŽETAK .....	I.
SUMMARY .....	II.
SADRŽAJ.....	III.
1. UVOD .....	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA .....	2
1.4. ZNANSTVENE METODE .....	2
1.5. STRUKTURA RADA .....	3
2. OSNOVNE ZNAČAJKE I SPECIFIČNOSTI POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA .....	4
2.1. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA .....	5
2.2. PODJELA POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA.....	8
2.2.1. Linijsko putničko brodarstvo .....	10
2.2.2. Kružna putovanja .....	11
3. TEMELJNE ODREDNICE POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA I POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA .....	12
3.1. POJAM I OBILJEŽJA POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA.....	14
3.2. FUNKCIJA I RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA .....	15
3.3. PODJELA LUKA .....	17
3.3.1. Luke za RO/RO promet.....	18
3.3.2. Luke za kružna putovanja .....	19
3.4. RAZVOJ POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA.....	21
3.4.1. Putnički brodovi .....	22
3.4.2. RO/RO putnički brodovi .....	23

3.4.3. Putnički brodovi velikih brzina .....	24
3.4.4. Brodovi za kružna putovanja.....	24
4. ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA U REPUBLICI HRVATSKOJ .....	26
4.1. OBALNI LINIJSKI PUTNIČKI PROMET .....	31
4.1.1. Državne trajektne linije .....	38
4.1.2. Državne brodske linije .....	39
4.1.3. Državne brzobrodske linije .....	40
4.2. KRUŽNA PUTOVANJA .....	42
5. ANALIZA I STRUKTURA POMORSKO PUTNIČKOG PROMETA U LUKAMA REPUBLIKE HRVATSKE .....	45
5.1. LUKA DUBROVNIK .....	46
5.2. LUKA SPLIT.....	50
5.3. LUKA ZADAR.....	53
5.4. LUKA RIJEKA.....	57
5.5. LUKA ŠIBENIK.....	59
5.5. LUKA ROVINJ .....	61
5.6. LUKA PULA.....	62
6. TENDENCIJE RAZVOJA PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA HRVATSKE.....	64
7. ZAKLJUČAK .....	69
LITERATURA.....	71
POPIS SLIKA, TABLICA SHEMA I GRAFIKONA .....	74

# 1. UVOD

## 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Tema istraživanja ovog diplomskog rada je Analiza i ocjena stanja pomorsko putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj. Predmet istraživanja u radu je pomorsko putničko brodarstvo i pomorsko putničke luke Republike Hrvatske. S obzirom na dugu pomorsku tradiciju Hrvatske, njene prirodne karakteristike, geoprometni položaj i razvedenost obala postoje značajne predispozicije za razvoj pomorsko putničkog brodarstva, a time i luka za putničke brodove. Pored cestovnih prometnica koje povezuju pomorske gradove, značajne su i dužobalne linije kojima se povezuje sjeverni i južni Jadran. Od bitne važnosti su i brodske linije kojima se povezuju rubne obalne točke sa otocima. Važnost tih linija za stanovništvo otoka, ali i razvoj turizma na otocima je neupitna. Pored dužobalnih i otočnih regija od velikog značaja su i međunarodne linije kojima se povezuje Istočni i zapadni Jadran, odnosno luke Hrvatske i Italije. Problem istraživanja u radu je stanje pomorsko putničkog prometa u Hrvatskoj. Da bi promet putničkih brodova bio moguć, bitan segment jesu putničke luke, kao mjesto ukrcanja i iskrcanja putnika i vozila. Luke osiguravaju vez za putničke i brodove za kružna putovanja, opskrbljuju brodove i osiguravaju punu uslugu korisnici, tj. putnici u vidu daljnjeg nastavka putovanja, smještaja, prehrane, zabave i sl. Objekt istraživanja u radu su djelatnosti pomorsko putničkog prijevoza u Hrvatskoj i glavne pomorsko putničke luke Hrvatske: Dubrovnik, Split, Zadar i Rijeka, Šibenik, Pula i Rovinj.

## **1.2. RADNA HIPOTEZA**

Radnu hipotezu u radu je dokazivanje stalnog povećanja pomorsko putničkog prometa u Republici Hrvatskoj te nužnost usklađivanja lučkih kapaciteta pomorsko putničkih luka.

## **1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA**

Svrha i cilj istraživanja u radu je prikazati stanje hrvatskog pomorskog putničkog prometa i hrvatskih pomorsko putničkih luka i tendencije njihova razvoja. Rad će dati odgovore na sljedeća pitanja:

1. Što je to pomorsko putničko brodarstvo?
2. Što je to obalni linijski prijevoz, a što su kružna putovanja?
3. Kakvo je stanje putničkog prometa u Republici Hrvatskoj?
4. Koje su glavne pomorsko putničke luke Hrvatske?
5. Koje su tendencije Republike Hrvatske po pitanju pomorsko-putničkog prijevoza?

## **1.4. ZNANSTVENE METODE**

Podaci korišteni prilikom pisanja diplomskog rada prikupljeni su iz stručnih knjiga, znanstvenih časopisa, različitih biltena i statističkih tablica koja prate definiranu tematiku. Znanstvene metode korištene prilikom izrade rada su: induktivna i deduktivna metoda, metoda analize i sinteze, metoda komparacije, statističke metode i metode deskripcije.



## 1.5. STRUKTURA RADA

Rada se sastoji od sedam poglavlja. Prvo poglavlje rada je uvod. U uvodu je dan predmet, svrha i cilj istraživanja, znanstvene metode i struktura rada. Sljedeće, drugo poglavlje obrađuje osnovne značajke i specifičnosti pomorsko putničkog brodarstva definirajući pomorsko putnički promet, njegov povijesni razvoj i podjelu. Treće poglavlje, temeljne odrednice pomorsko putničkih luka i pomorsko putničkog brodarstva bavi se pojmom i obilježjima pomorsko putničkih luka, njihovom funkcijom i čimbenicima razvoja te njihovom podjelom na luke za RO/RO promet, luke za kružna putovanja i turističke luka, kao i definiranjem putničkog brodarstva i njegovih karakteristika. U narednom poglavlju, četvrtom, obrađena je analiza i ocjena stanja pomorsko putničkog brodarstva u RH, uključujući obalni linijski promet i kružna putovanja. Peto poglavlje s naslovom analiza i struktura pomorsko putničkog prometa u lukama RH prikazuje promet putnika i vozila u glavnim putničkim lukama, tako je posebno obrađen promet za luku Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeku, Šibenik, Pulu i Rovinj. Šesto poglavlje rada nosi ime razvoj i tendencije putničkog brodarstva i luka obrađuje strategiju, ciljeve i mjere kojima Republika Hrvatska nastoji povećati kapacitete u pomorsko putničkom prometu, bolje organizirati linijski prijevoz dužobale i s otocima te modernizirati luke kako bi odgovarale potražnji i trendovima u svjetskim pomorsko putničkim lukama. U istom poglavlju biti će obrađeni i planovi kojima Lučke uprave Dubrovnik, Split, Zadar i Rijeka nastoje izgraditi nove putničke terminale. Zadnje poglavlje rada je zaključak u kome je dan cjelokupni pregleda rada. Rad još sadrži popis korištene literature i popis slika i tablica.

## 2. OSNOVNE ZNAČAJKE I SPECIFIČNOSTI POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA

Morsko brodarstvo se može promatrati kao cjelovita djelatnost, a mogu se promatrati i pojedine vrste te djelatnosti ako imaju dovoljno istaknute posebnosti. Mnogo je kriterija prema kojima se može podijeliti morsko brodarstvo: predmet prijevoza, tipovi brodova, način iskorištavanja brodova, prostor djelovanja, tržište, formiranje cijena prijevoza(vozarina)... Glavna podjela je ona prema predmetu prijevoza, koja ovu djelatnost dijeli na putničko brodarstvo i teretno brodarstvo.<sup>1</sup>

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

Putničko brodarstvo može se definirati kao posebna vrsta morskog brodarstva koja kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika. Putničko brodarstvo se dalje prema organizacijskim i ekonomskim kriterijima može podijeliti na linijsko i turističko(kružna putovanja), a po geografskom obuhvatu na prekomorsko i kabotažno.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Glavan B., *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992., str. 56

<sup>2</sup> Ibidem

Pomorsko-prijevozne usluge putnika u linijskom brodarstvu i na kružnim putovanjima obilježene su sljedećim procesima:<sup>3</sup>

1. Intenzivan porast potražnje,
2. Koncentracija brodskih linija na manji broj luka,
3. Uvođenje raznovrsnih usluga namijenjenim putnicima,
4. Porast kvalitete usluga namijenjenih putnicima,
5. Smanjenje broja brodara na nekoliko velikih.

Prekomorsko putničko brodarstvo predstavlja plovidbu oceanima, dok su kabotažna putovanja zapravo putovanja duž obale. Prekomorsko ili morsko brodarstvo duge plovidbe organizirana je pomorsko prijevozna djelatnost u kojoj brodovi mogu ploviti svim morima svijeta te rijekama pristupačnima s mora. To brodarstvo djeluje na najširem geografskom području, a za brodove, pomorce i ostale djelatnike zahtijevaju se najviši standardi. Kabotažno brodarstvo ili morsko brodarstvo male obalne plovidbe djeluje na području Jadranskog mora i dijela Jonskog mora. Standardi za brodove i pomorce te vrste brodarstva prilagođeni su uvjetima pomorskog prijevoza na tom području. Po pravilu, standardi su niži od onih koji se zahtijevaju u morskom brodarstvu velike obalne plovidbe. Morsko brodarstvo nacionalne obalne i lokalne plovidbe djeluje isključivo u granicama teritorijalnog mora i njegovih luka.<sup>4</sup>

## **2.1. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA**

Razvoj morskog putničkog brodarstva neraskidivo je povezan s razvojem morskog brodarstva. U povijesti čovječanstva u minulih nekoliko tisuća godina gotovo sve velike kulture razvile su se na morskim obalama, a vodeći narodi bili su mahom primorci. Pomorska plovidba je vezana uz početak razvoja ljudske civilizacije. Prije nove ere plovili su morima Feničani, Egipćani, Grci, Rimljani i

---

<sup>3</sup> Kesić B., *Ekonomika luka*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003., str.198.

<sup>4</sup> Mitrović F., *Ekonomika brodarstva*, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007., str. 8.

Iliri. U vrijeme Antike, Grci i Feničani počinju osim brodova graditi i luke kako bi zaštitili brodove od nevremena. Oni su pridonijeli razvoju brodogradnje, brodarstva, te umijeću plovidbe. U vrijeme Rimskog carstva najveći brodovi, Triremi, nosili su 400 do 500 tona. U srednjem vijeku brodovi (jedrenjaci) imali su maksimalnu nosivost do 300 tona.<sup>5</sup>

U vrijeme jedrenjaka u trgovačkoj mornarici, pomorski prijevoz putnika bio je sporedna djelatnost, tek su se s parobrodima otvorile i omogućile redovite brodske linije u kabotaži i u prekomorskoj plovidbi. Prve brodske linije mogle su održavati plovidbeni red u određenim lukama pa su uz teret počele prevoziti i sve više putnika. U početku djelovanja putničko-teretnih linija razvijaju se u trgovačkoj mornarici i posebni tipovi brodova, građenih isključivo za prijevoz putnika. S pojavom tih putničkih parobroda, brodarstvo se vrlo brzo dijeli na linijsko putničko o linijsko teretno brodarstvo.<sup>6</sup>

Potreba za pomorskim prijevozom putnika povećava se sve do sredine dvadesetog stoljeća. U skladu s potrebom za prijevozom razvijali su se posebni putnički brodari i posebni linijski putnički brodovi, a vrhunac razvoja dosežu u godina prije drugog svjetskog rata. U to vrijeme zračni promet preko Atlantika je bio u zametku pa je broj putnika na relaciji Europa Sjeverna Amerika bio velik. Najpoznatiji brodovi tog vremena bili su: engleski brodovi Queen Mary i Queen Elisabeth, njemački Europa i Bremen, francuski Normandie i Ile de France. Trend razvoja putničkog brodarstva i gradnje velikih luksuznih putničkih preookeanskih brodova izrazito se mijenja u razdoblju poslije drugog svjetskog rata. Razvijene pomorske zemlje grade putničke brodove, ali ne više tako velike kao prije rata. Šezdesete godine dvadesetog stoljeća su prekretnica u razvoju putničkog brodarstva jer se napuštaju klasični linijski putnički brodovi u kabotaži i u preookeanskoj plovidbi. U to vrijeme zračne putničke linije zauzimaju prvo mjesto u prometu putnika u preookeanskoj plovidbi, a u kabotaži pomorsko putničkom prijevozu konkurira cestovni i željeznički promet obalnim putevima. Konceptija daljnjeg razvoja temelji se na gradnji putničkih brodova za kružna putovanja (eng. Cruise ships), a u kabotaži trajekata (eng. Ferry boat). U 1988. putnička mornarica

---

<sup>5</sup> Dundović, Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003., str. 67.

<sup>6</sup> Op. Cit. Glavan, str. 57.

sudjelovala je s 2,4 % u ukupnoj tonaži svjetske trgovačke mornarice. Najvažnije zemlje s obzirom na tonažu putničke mornarice bile su:<sup>7</sup> Japan 625 putničkih brodova sa 1 135 099 BRT(bruto registarskih tona), Velika Britanija 139 brodova sa 696 312 BRT, Grčka s 280 brodova sa 651 661 BRT i Panama s 111 brodova s 586 973 BRT. Zemlje poput Italije, Norveške i Švedske imale su veliki broj brodova ali njihova ukupna tonaža je bila manja od gore navedenih. Polovinom 1990-ih, sa znatnim uzletom u industriji kružnih putovanja, započinje izgradnja sve većih brodova, do najnovijih divovskih cruisera Oasis of the Seas i Allure of the Seas. U tablici 1. dana je lista najvećih brodova za kružna putovanja u razdoblju od 1996. do 2010. Vidljivo je da su brodovi kompanija Royal Caribbean International najzastupljeniji i da se ukupna bruto tonaža iz 1996. kada je bila 101 509 BRT, povećala na 225 282 BRT, 2010 godine, što je duplo veći iznos u odnosu na spomenutu 1996.

**Tablica 1. Najveći brodovi za kružna putovanja od 1996. do 2010.**

<b>Godina</b>	<b>Naziv</b>	<b>Bruto tonaža</b>	<b>Kompanija</b>
<b>1996.</b>	MS Carnival Destiny	101 509	Carnival Cruise Line Inc.
<b>1997.</b>	MS Grand Princess	108 865	P & O Princess Cruises Ltd.
<b>1999.</b>	MS Voyager of the Seas	137 276	Royal Caribbean International
<b>2000.</b>	MS Explorer of the Seas	137 308	Royal Caribbean International
<b>2004.</b>	RMS Queen Mary 2	148 528	Cunard Line Ltd.
<b>2006.</b>	MS Freedom of the Seas	154 407	Royal Caribbean International
<b>2007.</b>	MS Liberty of the Seas	154 407	Royal Caribbean International
<b>2008.</b>	MS Independence of	154 407	Royal Caribbean International

<sup>7</sup> Lyoyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1988.

	the Seas		
<b>2009.</b>	MS Oasis of the Seas	225 282	Royal Caribbean International
<b>2010.</b>	MS Allure of the Seas	225 282	Royal Caribbean International

Izvor: [http://hr.wikipedia.org/wiki/Putni%C4%8Dki\\_brod#Povijest](http://hr.wikipedia.org/wiki/Putni%C4%8Dki_brod#Povijest). 28.06.2014.

## **2.2. PODJELA POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA**

U suvremenim uvjetima, prema načinu formiranja vozarina, djelovanju tržišta i organizaciji poslovanja moguće je razlikovati linijsko i turističko brodarstvo.<sup>8</sup> Predmet prijevoza u putničkom brodarstvu su putnici i osobni automobili, a trajektima se prevoze i teretna vozila. Prema zemljopisnom položaju može biti kabotažno i prekomorsko. Na shemi 1 prikazan je podsustav putničkog brodarstva u kome su prikazana obilježja linijskog putničkog brodarstva i turističkog brodarstva prema svim razinama (pravna, ekološka, ekonomska, organizacijska, tehnološka i tehnička).

---

<sup>8</sup> Op.cit. Dundović Č., *Pomorski sustav i pomorska politika*, str. 79

	LINIJSKO BRODARSTVO	TURISTIČKO
<b>BRODARSTVO</b>		
Pravna razina	Međunarodne konvencije, državni zakoni	Međunarodne konvencije, državni zakoni
Ekološka razina	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša
Ekonomska razina	Tarife, investicije	Cijene turističkih putovanja, investicije
Organizacijska razina	Linijski brodari	Brodar u turističkom brodarstvu
Tehnološka razina	Proces prijevoza putnika i automobila	Proces prijevoza putnika
Tehnička razina	Linijski brodovi za putnike	Brodovi za kružna putovanja

**Shema 1. Podsustav putničkog brodarstva**

Izvor: Dundović Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003., str. 80.

Sektor pomorsko-putničkog prijevoza danas čine dvije komponente: ferry pomorsko-prijevozne usluge i usluge kružnih putovanja.

Ferry<sup>9</sup> pomorsko-prijevozne usluge u usluge kružnih putovanja specifične su usluge na tržištu morskog brodarstva. Nastaju i razvijaju se u sjeni ostalih pomorsko-prijevoznih usluga. U zadnjih pedeset godina promet tih usluga na svjetskom tržištu morskog brodarstva ostvaruje stalni porast. Prvobitno značenje termina ferry podrazumijevalo je male drvene riječne brodove. Suvremeno značenje podrazumijeva brodove za prijevoz osobnih vozila, kamionskih prikolica, autobusa,

<sup>9</sup> Ferry- trajekti i kombinacije RO/RO i putničkih brodova

željezničkih kompozicija i putnika. Prisutne su od pedesetih-šezdesetih godina, a koriste se za povezivanje kopna i otoka, te na drugim manjim plovnim putevima za koje zrakoplov ne dolazi u obzir.

Kružna putovanja brodom podrazumijevaju prijevoz ljudi prema određenom redu plovidbe koji je popunjen aktivnostima odmora i razonode tijekom plovidbe. S obzirom na trajanje kružna putovanja mogu biti mini i uobičajena kružna putovanja od dva i više dana. Mini kružna putovanja daju prednost trgovačkoj i ugostiteljskoj funkciji u odnosu na prijevoznu. Tijekom boravka na brodu putnicima se uz prihvatljive cijene nudi roba široke potrošnje u ugostiteljske usluge vrhunske kvalitete.<sup>10</sup>

### **2.2.1. Linijsko putničko brodarstvo**

Prijevoz putnika u suvremenim uvjetima na određenim relacijama putničkog brodarstva, prema utvrđenom plovidbenom redu obavlja grupa brodova istih ili sličnih obilježja koji čine liniju. Plovidbeni red je instrument kojim se potencijalni korisnici upoznaju s uvjetima pod kojim mogu koristiti prijevoznu uslugu. Organizacijsku razinu čine velika broderska poduzeća koja su ustrojena kao dionička društva. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka općedruštveni interes, brodari su državna poduzeća (npr. Jadrolinija).

Najvažnija karakteristika ovog oblika prijevoza jest da se prevoženje, prenošenje i prometovanje prtljage, automobila i putnika obavlja između početne i završne luke točno prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport može biti direktni i sa zaustavljanjem na usputnim stanicama.<sup>11</sup>

Linijski putnički promet može biti:<sup>12</sup> javni, nacionalni i međunarodni, a obavlja se po važećim nacionalnim i međunarodnim pravnim pravilima i propisima.

---

<sup>10</sup> Op.cit. Kesić, str. 194.

<sup>11</sup> Zelenika R., *Prometni sustavi: Tehnologija-Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, O linijskom prometu*, 2001., str. 263.

<sup>12</sup> Kesić, Jugović, *Menadžment pomorsko putničkih luka*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2006., str. 24.



### 2.2.2. Kružna putovanja

Jedan od oblika pomorskog prijevoza još su i kružna putovanja. Riječ je o putovanjima luksuzno opremljenim brodovima čiji putnici koriste usluge prijevoza radi odmora i zabave. Ponudu usluge čini smještaj na brodu, rekreacija, usputna razgledanja, posjeti kulturnim, graditeljskim i drugim znamenitostima, ugostiteljska usluga...

Kružna putovanja mogu imati međunarodni karakter ili se mogu odvijati unutar teritorijalnih voda neke države.<sup>13</sup> Realiziraju se na temelju ugovora između brodarskih poduzeća i turističke agencije. Brodarsko poduzeće organizira prijevoznu, a turističke agencije komercijalnu funkciju.

Područja s izrazito razvijenim trajektnim poslovanjem su skandinavske zemlje, Engleska, Italija, Francuska i Grčka. Trajektni promet je razvijen i uz hrvatsku obalu Jadrana kao rezultat dugačke i razvedene obale, ali s obzirom na aktualnu organizaciju pomorsko-putničkog prometa i zastarjelost flote, taj oblik prometa zahtjeva poboljšanja.

---

<sup>13</sup> Mrnjavac E., *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str.116.

### 3. TEMELJNE ODREDNICE POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA I POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA

Gotova svaka luka danas ima izgrađene i namjenski određene pristane za prihvat putničkih brodova. U malim lukama, u kojim pristaju manji brodovi i trajekti, putnici se obično prekrcajavu na za tu namjenu predviđenim pristanima u putničkom dijelu luke. Takvi pristani su obično dugi 100 metara, s dubinom mora od 5 do 10 metara. U srednjim i velikim lukama s većim prometom putnika, putnički se promet odvaja od teretnog, te za tu svrhu izgrađuju zasebni lučki putnički terminali sa svim popratnim sadržajima, koji putnicima pružaju cjelovitu uslugu.

Pomorsko-putnički terminali za domaći i međunarodni promet moraju biti osposobljeni za potrebe linijskog brodarstva, za trajektni promet (prihvat manjih trajekata za lokalni promet, većih trajekata za brzu dužobalnu prugu, trajekata za međunarodni promet) te za prihvat i otpremu putničkih brodova za kružna putovanja.<sup>14</sup>

Tendencije kretanja u svjetskom pomorskom putničkom prometu odrazile su se i na putničke luke tako što je pred luke postavljen zahtjev za fizičku i funkcijsku preobrazbu, koje se prvenstveno odnose na povećanje dubine, dužine i širine pristana, povećanje operativnih površina luka (radi otpreme putnika, opskrbljivanja broda, carinskih formalnosti...). Od klasičnih putničkih luka nastali su suvremeni putnički terminali koji moraju zadovoljiti zahtjeve i brodarara i putnika. Od posebnog značaja prilikom dimenzioniranja kapacitet luka igraju ulogu pojedine osobine brodova kao što su:<sup>15</sup> vrsta broda (trajekt ili brodovi za kružna putovanja), glavne dimenzije broda (duljina, visina, širina, gaz), broj putnika i posade (kapacitet ili nosivost), oprema za vezivanje i pokretljivost broda kod malih brzina (sposobnost i mogućnost manevriranja). Od strane luke postavljena su ograničenja koja se odnose na buduća povećanja dužine i kapaciteta brodova, a ona su sljedeća:<sup>16</sup> obalni kapaciteti teško i skupo primaju i uslužuju skupine putnika koje se približavaju broju

---

<sup>14</sup> Dundović Č., *Lučki terminali*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2002., str. 310.

<sup>15</sup> G.P. Wild International limited, *Passenger port development*, Cruise industry reports, Dubrovnik, 2002., str.35.

<sup>16</sup> Op. cit. GP Wild., str. 35.

od 4000 putnika ili kapaciteta preko 600 automobila, broj brodara usmjerenih na jedno tržište koji mogu poslovati uz dobit je ograničen, veliki putnički brodovi neprikladni su za kratka putovanja i mogućnosti gradnje takvih brodova u brodogradilištima bez ulaganja u novu brodogradilišnu infrastrukturu su ograničene.

Optimalno opslužiti brod znači osigurati odgovarajuće suprastrukturalne kapacitete koji su dimenzionirani i profilirani tako da omogućavaju brzu protočnost putnika i vozila te da se u njima osjeća potreban komfor za putnike, a to su:<sup>17</sup>

A. Ponuda (usluga) u lukama:

- Protočnost,
- Rasprostranjenost,
- Popratni sadržaji,
- Sadržaji ponude,
- Pristupačnost,

B. Ljubaznost osoblja, srdačnost poslužitelja,

C. Sposobnost i organiziranost ljudi zaposlenih na radnim mjestima (carina, policija),

D. Usluge i servisi (usluge popravka, mehaničke usluge),

E. Benzinske crpke,

F. Ugostiteljski objekti, restorani,

G. Stajališta za osvježenje, prostor za odmor, moteli, hoteli, mjenjačnice...

H. Dobro opskrbljene prodavaonice, mogućnost shoppinga,

I. Javni WC, sanitarni čvorovi uz prometnice,

J. Parkirališta (veličina, dovoljan broj mjesta, pristupačna cijena).

Izgradnja takvog jednog terminala zahtjeva velika financijska ulaganja i da bi takav terminal opravdao uložena sredstva, da bi se optimalno koristili instalirani kapaciteti potrebno je zadovoljiti i određene zahtjeve iz makro okruženja čime se osigurava tržište lučkih usluga, odnosno privlače putnički tokovi u te luke. Osnovni uvjeti su:<sup>18</sup>

1. Dobra prometna povezanost,

---

<sup>17</sup> Holjevac Avelini I., *Upravljanje kvalitetom u turizmu i hotelskoj industriji*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 159.

<sup>18</sup> Op.cit. Holjevac Avelini, str. 58.

2. Dobra povezanost s mjestima i njihova ekonomičnost,
3. Prometna mreža (razgranata mreža prometnica/brodskih linija i dr.)
4. Jednostavnost dolaska od polazišta do odredišta,
5. Povezanost različitih vrsta prometa i integriranost različitih grana prometa,
6. Kvalitetno informiranje,
7. Prometna regulacija,
8. Alternativni putovi i učestalost veza,
9. Brzina odvijanja prometa (protočnost, prohodnost, normalan tok prometa).

Luke ostvaruju prihode od broda (lučke pristojbe, pristojbe za sidrenje, održavanje, korištenje veza, peljarenje, privez...), od putnika i putničkih pristojbi i od koncesijske naknade. Ti prihodi sami po sebi nisu dovoljni da se vrate uložena sredstva u gradnju terminala pa se u pravilu u financiranje izgradnje putničkih terminal uključuje država jer oni imaju veliki multiplikativni čimbenik za grad, širu regiju pa i cijelo nacionalno gospodarstva.

### **3.1. POJAM I OBILJEŽJA POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA**

Pomorsko-putnički terminal u funkciji suvremene turističke potražnje, uz zadovoljavajuća tehničko-tehnološka obilježja i potrebnu infrastrukturu za prihvata i otpremu brodova, kopnenih vozila i putnika, mora biti osposobljen i za ponudu svih usluga korisnicima terminala, brodarima s jedne strane i putnicima s druge. Za zadovoljavanje njihovih zahtjeva, kvalitetna lučka usluga zahtjeva i razvijanje mnogobrojnih djelatnosti na samom terminalu, poput:<sup>19</sup> brzog i sigurnog prihvat i otpreme broda (odgovarajuće pristane, rampe, akvatorij), mogućnost opskrbe broda gorivom, hranom, vodom i pićem, mogućnost manjih popravaka broda i brodske opreme i mogućnost obavljanja špedicijskih, agencijskih i carinskih poslova u sklopu

---

<sup>19</sup> Op.cit. Dundović, Lučki terminali, str. 311.

terminala. Kako bi se pružila i puna usluga putnicima na terminalu bi trebali postojati sljedeći objekti:<sup>20</sup> parkirališta i garaže za smještaj vozila, radionice za popravak vozila, poslovnice za iznajmljivanje automobila, osiguravajući zavodi, benzinske crpke, banke i mjenjačnice, trgovine i ugostiteljski objekti, hoteli za smještaj putnika.

Terminal mora biti dobro povezan s cestovnim i željezničkim prometnicama, poželjno je da je u blizini cestovni i željeznički putnički terminal, te zračna luka, kako bi putnici mogli uspješno nastaviti svoj put kopnenim ili zračnim putem do konačnog odredišta. Putnici i vozila u domaćem prometu slobodno izlaze iz luke, za vozila postoji posebna traka, dok se putnici i vozila u međunarodnom prometu usmjeravaju na prostor za čekanje na pograničnu i carinsku kontrolu.

### **3.2. FUNKCIJA I RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA**

Pomorsko putničke luke dio su pomorskog i prometnog sustava te jedan od bitnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti. Kao dio nacionalnog gospodarstva (prihodi, zapošljavanje, vrijednost objekata i opreme), pomorsko putničke luke važan su čimbenik u razvitku raznih djelatnosti. Također putničke luke su javne investicije, ali i gospodarski subjekti, te 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 luke imaju izravne ili neizravne koristi.<sup>21</sup>

One predstavljaju golemu ekonomsku snagu, imaju važnu ulogu u nacionalnoj privredi i međunarodnoj putničkoj razmjeni. Djelatnost putničke luke

---

<sup>20</sup> Ibidem

<sup>21</sup> Jugović A., Lončar S., *Model racionalnog upravljanja pomorsko putničkim lukama Republike Hrvatske*, Ekonomska misao i praksa, god. 17., br. 1., 2008., str. 3-26., str. 4.

doseže duboko u pozadinu regije u kojoj se nalazi, tako da događanja u nekoj luci imaju snažan utjecaj na privredu cijele regije i države. Taj utjecaj očituje se u:<sup>22</sup>

4. U potrošnji putnika, turista, prodaja koju ostvaruju lokalne trgovine nudeći svoje proizvode (suvenirni, odjeća, obuća i sl.) i usluge (taksi, restorani i dr.),
5. Promjene u prihodu regije: odnosi se na ukupne plaće i naknade radnika zaposlenih na poslovima opsluživanja turista i na prihode od iznajmljivanja prostora,
6. Promjene u zapošljavanju, broj radnih mjesta u djelatnostima vezanim uz poslovanje terminala, kao i popratne poslove.

Čimbenici koji su relevantni za ulogu, upravljanje i razvoj luke su:<sup>23</sup> prirodno-geografski položaj luke, prirodne karakteristike luke, tehnička pogodnost luke, organizacija poslovanja, carinski režim, tarife i tarifna politika, ekonomska snaga zaleđa, razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza, uloga države u razvoju luke i mjere lučke politike i politički odnosi.

Konkurencija i kvantifikacija između pomorsko-putničkih luka se povećava i spomenuti čimbenici nisu dostatni za povećanje konkurentnosti i uspješan razvoj i poslovanje nekom lukom. Novi čimbenici koji determiniraju razvoj luka su:<sup>24</sup> resursi i turistička ponuda, struktura, javne službe i gradsko planiranje, komunikacije, imidž i trendovi.

Pod resurse i turističku ponudu smatraju se osnovna ponuda turističkih atrakcija koje se mogu posjetiti u obilasku i dodatna ponuda koja uključuje obilasku turističkih odredišta smještenih u okolini poput muzeja, umjetničkih galerija i sl. Pod strukturu, javne službe i gradsko planiranje podrazumijeva se postojanje odgovarajuće lučke strukture, poticanje turističkog razvoja od strane vlasti osnivanjem zajedničkog tijela koje bi vodilo i koordiniralo nastojanja luke, lokalne zajednice i ostalih sudionika. Komunikacija i imidž su jedno od osnovnih sredstava privlačenja putnika. Lokalne zajednice, regije i županije moraju prepoznati jedinstvena prodajna mjesta i predmete.

---

<sup>22</sup> Op.cit. Kesić, Jugović., str. 164.

<sup>23</sup> Kesić B., *Ekonomika luka*, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 53.

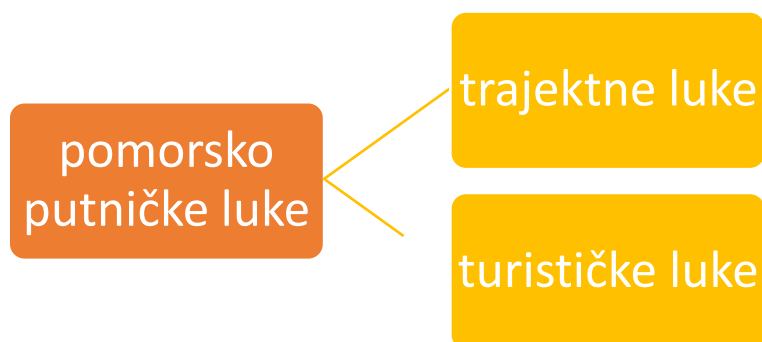
<sup>24</sup> Jugović A., *Racionalizacija upravljanja pomorsko-putničkim lukama Republike Hrvatske*, *Ekonomski fakultet u Rijeci*, Rijeka, 2005., str. 162.

### 3.3. PODJELA LUKA

Karakteristike, prometni kapacitet, namjena i izgled putničke luke ovise o brodovima koji se na terminalima očekuju. U svijetu se razlikuju luke/terminali namijenjene za:

- brodove u linijskom prijevozu
- brodove za kružna putovanja.

Navedena podjela luka vezana je uz organizacijski aspekt poslovanja luka u čijem se fokusu nalazi putnik kao predmet transportiranja. Postoji još jedna podvrsta pomorsko-putničke luke, a to je nautička luka ili marina. Marina predstavlja primarni objekt nautičkog turizma, izgrađen, rekonstruiran, proširen ili moderniziran u cilju pružanja svih usluga sudionicima raznih vidova turističke i zabavne navigacije na moru.<sup>25</sup>



#### Shema 2. Podjela pomorsko- putničkih luka

Izvor: Šamanović, J.: Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 60.

<sup>25</sup> Šamanović, J.: *Nautički turizam i menadžment marina*, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 60.

### 3.3.1. Luke za RO/RO promet

S obzirom na karakteristike i vrstu brodova u linijskom putničkom brodarstvu bit će definirana putnička luka sa svim potrebnim objektima i sadržajima. Linijski putnički promet dijeli se na klasične putničke brodove, RO-RO putničke brodove i vrlo brze putničke brodove, a osnovna i najveća razlika između tih brodova je u predmetu prijevoza. RO-RO brodovi su, za razliku od drugih dviju vrsta, sposobni osim putnika prevoziti i prijevozna sredstva na kotačima kao što su automobili, kamioni, motori, kamp prikolice i vagoni. Većina pomorsko-putničkih luka profilirana je za prekrcaj i opskrbljivanje svih podvrsta linijskoga putničkog brodarstva, tj. luke su organizirane kao višenamjenski terminali. Do te je svestranosti došlo zbog velikih troškova izgradnje pomorsko-putničke luke i nefleksibilnosti takvih investicija. Nametnula se potreba izgradnje specijaliziranih putničkih terminala i uređaja (automatizirane rampe, mostovi i sl.) unutar jedne luke koji će biti sposobni primiti i odgovoriti na sve zahtjeve putničkog brodarstva i potražnje za pomorsko-putničkim prijevozom. Razvoj putničkih brodova podjednako zahtijeva razvoj kapaciteta pomorskih luka koje, ako žele sudjelovati u putničkom brodarstvu, moraju odgovoriti na izazove koje takvi brodovi predstavljaju. Na terminalima za linijski putnički promet, posebno su značajne površine za smještaj cestovnih vozila, pristupne ceste, rampe posredstvom kojih se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda te kontakt sa sredstvima drugih prometnih grana. Stoga su u prednosti lokacije u blizini grada ili one u blizini terminala ostalih prometnih grana. Najznačajnija je komunikacija s cestovnim prometom jer je koncepcija RO-RO putničkih brodova (trajekata) zasnovana na mogućnosti raspolaganja putnika automobilom tijekom čitavog putovanja. Kako bi se pojednostavio ukrcaj/iskrcaj, tj. komunikacija putnika koji putuju bez vozila između pomorskih i kopnenih terminala, u suvremenim putničkim lukama postavljeni su putnički (natkriveni) pokretni mostovi (slično kao na aerodromima). Njima je omogućen izravan protok putnika iz terminala u brod i obrnuto. Ovakav režim rada posebno je učinkovit u lukama za međunarodni promet radi lakše i brže policijske i carinske kontrole. Organizacijsku razinu linijskoga pomorskoga putničkog prometa u pravilu čine velika broderska poduzeća, s mogućnošću znatnih investicijskih ulaganja u brodogradnju, koja su najčešće ustrojena



kao dionička društva. U državama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka općedruštveni interes, brodari su često državna poduzeća (npr. “ Jadrolinija” u Republici Hrvatskoj).

### 3.3.2. Luke za kružna putovanja

U novije vrijeme u svijetu, zbog ekspanzije međunarodnih kružnih putovanja, razvijaju se specijalizirani terminali za tu vrstu prometa. Dosadašnji razvitak luka/terminala za kružna putovanja rezultat je:<sup>26</sup>

- progresivnog rasta standarda država zapadne i sjeverne Europe, Sjeverne Amerike i u zadnje vrijeme Japana, Južne Koreje, Singapura i Tajlanda;
- angažiranja turoperatora koji prije negoli ustanove itinerar žele definirati dva parametra:
  - ekonomske, tehnološke, kulturološke i infrastrukturne pogodnosti luke ukrcaja i ticanja i
  - postojanje dovoljne platežne potencijalne potražnje.

Tek tada slijedi intenzivna medijska propaganda tijekom duljeg razdoblja, a to podrazumijeva upoznavanje s programom putovanja s aspekta pogodnosti i sadržaja, uz nezaobilazno naglašavanje novog iskustva u životu suvremenog čovjeka koje se stječe takvim putovanjem. Terminal za kružna putovanja uvjet je bez kojeg se ne može zamisliti komercijalno iskorištavanje određenog prostora. Dosadašnje iskustvo turističkih organizatora na tržištu kružnih putovanja upućuje na to da je ulaganje u terminal osnova ekonomskog vrednovanja kulturne baštine i manifestacija borbe za prestiž u odnosu prema konkurentnoj luci. Funkcija luke za kružna putovanja je dvojaka ovisno o tome radi li se o:<sup>27</sup> polaznoj luci (engl. home port) za kružna putovanja ili luci ticanja (engl. port of call). Luke ticanja su luke koje spadaju u jednu od turističkih destinacija koje brod na kružnim putovanjima u sklopu svog itinerara (programa putovanja) namjerava posjetiti. Od takvih luka se očekuje da

---

<sup>26</sup>Mrnjavac, E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 29.

<sup>27</sup>Jugović A., Kesić B., Jakomin I., *Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka*, Informatologia 40, 2007., str. 146-152., str. 149.

udovolje sljedećim osnovnim zahtjevima: prihvate brodove na kružnim putovanjima, osiguraju carinske i policijske formalnosti, organiziraju izlete na okolna znamenita mjesta ili raznovrsne lokacije (muzeji, restorani, kockarnice i sl.), usluge i servisi za popravak i opsluživanje broda, ugostiteljski objekti, restorani i prodavaonice. Iako se ovi zahtjevi čine brojni i sveobuhvatni, oni su ipak puno manji od zahtjeva koje mora zadovoljiti polazna luka za kružna putovanja. Polazna luka, osim što mora optimalno poslužiti brod, mora omogućiti putnicima i brodovima dodatne sadržaje i usluge kao što su: dobra povezanost sa svim prometnim granama, prostor za parkiralište osobnih vozila i autobusa, atraktivnost izgleda terminala kao sastavnice turističkog proizvoda...

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.). Turističke agencije specijalizirane su za organizaciju kružnih putovanja, a raspolažu razgranatom mrežom poslovnica koja omogućava kvalitetnu pokrivenost emitivnog tržišta jedne svjetske regije ili čak nekoliko svjetskih regija. Prijevoznu ili prometnu funkciju kružnog putovanja obavlja brodarsko poduzeće koje je specijalizirano upravo za taj vid brodarske djelatnosti. Nositelji prijevozne funkcije osim specijaliziranih brodara mogu biti brodarska poduzeća koja se bave drugim oblicima pomorskog prijevoza ili multinacionalne kompanije čiji je predmet poslovanja industrija zabave i slobodnog vremena. Organizacija kružnih putovanja predstavlja se kao kompleksan proizvod brodarstva, lučkih djelatnosti, kopnenog i zračnog prometa, opskrbljivača brodova, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih objekata, trgovine, turističkih i pomorskih agencija te drugih poduzetnika. Ona predstavlja međuovisnost i interakciju pomorskog prometa (brodovi i luke) i turizma (turistička destinacija i zabava).

### **3.4. RAZVOJ POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA**

Potreba za pomorskim prijevozom putnika, u kabotaži i u prekomorskoj plovidbi, povećava se sve do sredine dvadesetog stoljeća. U skladu s tim, razvijaju se posebni putnički brodari i posebni linijski putnički brodovi, a vrhunac razvoja dosežu u godinama neposredno prije drugoga svjetskog rata. To se posebno može reći za velike i brze putničke brodove koji su prevozili putnike iz Europe u Sjevernu Ameriku. Trend razvoja putničkog brodarstva i gradnje velikih luksuznih putničkih preookeanskih brodova izrazito se mijenja u razdoblju poslije drugoga svjetskog rata. Samo SAD, kao najjača i najvažnija pomorska zemlja, neposredno poslije drugoga svjetskog rata grade luksuzni putnički transatlantik "United States", koji je ujedno najveći poslijeratni putnički brod. Ostale razvijene pomorske zemlje mijenjaju u tom razdoblju dotadašnji trend. Novi britanski "Queens" putnički transatlantski brodovi manji su od predratnih, najpoznatiji francuski poslijeratni putnički brod "France" manji je od predratnog "Normandie", Italija je sagradila četiri moderna i luksuzna transatlantska broda, ali mnogo manja od predratnih brodova "Rex" i "Conte di Savoia", a najveći nizozemski putnički brod "Rotterdam" ima samo 38 000 BRT. I ostale razvijenije pomorske zemlje grade poslije drugoga svjetskog rata brze preookeanske putničke brodove, posebno Švedska, Norveška, Španjolska, Portugal i Izrael, ali ne grade više tako velike putničke brodove kao u razdoblju između dva svjetska rata. U prvim godinama poslije drugoga svjetskog rata grade se linijski putnički brodovi s manje putničkih mjesta od predratnih takvih brodova. Šezdesetih godina prošlog stoljeća nastaje prekretnica u razvoju putničkog brodarstva, napuštaju se klasični linijski putnički brodovi u kabotaži i u preookeanskoj plovidbi. U to vrijeme zračne putničke linije zauzimaju neprijeporno prvo mjesto u prometu putnika, a u kabotaži pomorskom putničkom prometu sve više konkurira cestovni i željeznički promet obalnim kopnenim putovima. Konceptija daljeg razvoja putničkog brodarstva ne temelji se više na gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, pa se u preookeanskom putničkom prometu sve više pojavljuju putnički brodovi za kružna putovanja, a u kabotaži trajekti i brzi dvotrupci (katamarani) i tz. hidrokrilci.

Smanjenje klasičnih linijskih putničkih brodova i povećanje udjela brodova za kružna putovanja i brodova za kombinirani prijevoz putnika (trajekata) poslije

šezdesetih godina jasno se uočava. Stopa rasta tih komfornih putničkih trajekata, koji plove na duljim pomorskim putovima, prevozeći putnike, njihove automobile i kamione, posljednjih je godina vrlo velika, što se mnogo više odnosi na veličinu nego na broj brodova, odnosno grade se brodovi sve većeg kapaciteta. Relativno brzo se napušta klasična linijska organizacija u pomorskom prijevozu putnika i prihvaća nova organizacija pomorskog prijevoza putnika, koja više odgovara suvremenim tendencijama u razvoju turizma i potrebama ljudi za promjenom mjesta i proširenjem međuljudskih komunikacija i odnosa. Putničko brodarstvo, kao posebna vrsta djelatnosti u morskom brodarstvu, u posljednje vrijeme dobiva na značenju (brodovi za kružna putovanja, RO/RO brodovi, te trajekti sve većih kapaciteta i udobnosti).

U nastavku rada objasniti će se putnički brodovi, RO/RO putnički brodovi, putnički brodovi velikih brzina i brodovi za kružna putovanja.

### **3.4.1. Putnički brodovi**

Klasični ili uobičajeni putnički brodovi koji se koriste u linijskom brodarstvu namijenjeni su obalnoj plovidbi, dok se njihov udio u prekomorskom prijevozu smanjuje zbog jake konkurencije zračnog prometa. Putnički se brodovi sa stajališta veličine dijele na brodove za prijevoz do 200 putnika i one za prijevoz više od 200 putnika. Gradnja brodova većeg prijevoznog kapaciteta koji bi obavljali obalnu linijsku plovidbu je rijetka i primjenjuje se samo na onim mjestima gdje je otežan prilaz RO/RO putničkim brodovima.

Važno svojstvo ovih brodova jest mogućnost ukrcaja i manjih količina tereta, a osnovna koncepcija poslovanja je kratak boravak u lukama. S obzirom na izraženu nejednoliku prometnu potražnju zimskih i ljetnih mjeseci, odnosno dvije osnovne vrste prometa, jednog koji služi mjesnom stanovništvu i onog koji služi za potrebe turizma, ovi brodovi moraju osigurati određenu elastičnost na način da omoguću štednju vožnjom manjih brzina u uvjetima malog prijevoza putnika te veću brzinu tijekom sezone kada postoji velika prometna potražnja.

Među putničke brodove ubrajaju se i obalni brodovi, što je naziv za čitav niz manjih vrsta brodova kojima je zajednička karakteristika plovidba i prijevoz putnika

u obalnim krajevima, manjim zatvorenim morima, kraj većih lučkih gradova ili izletnički brodovi za jednodnevna putovanja. Obalni linijski brodovi obavljaju obalnu plovidbu, premda može obuhvaćati i međunarodne rute, a dijele se na putničke brodove velike obalne plovidbe (velike kabotaže) od 2000 do 10 000 BRT te male obalne plovidbe (male kabotaže) do 2000 BRT.

### **3.4.2. RO/RO putnički brodovi**

RO/RO putnički promet obuhvaća promet brodova čije je temeljno obilježje mogućnost istovremenog prijevoza putnika i cestovnih vozila. Zbog navedenih obilježja ova vrsta brodova se upošljava na stalnim brodskim prugama koje su po svojoj prometnoj funkciji nastavak na cestovne prometnice u pojedinoj državi ili između dviju država. Osnovni cilj ovog oblika prijevoza je povezivanje kopna i otoka do kojeg je izgradnja prikladne cestovne mreže otežana ili neprimjerena. Ovisno o prometnoj potraži na određenoj relaciji može ploviti jedan ili više ro/ro brodova.

Ova vrsta brodova koristi se za prijevoz putnika i vozila te manjih količina tereta. Postojeći ro/ro brodovi mogu se podijeliti na tri osnovne skupine, ovisno o duljini relacije koju trebaju održavati i na temelju koje se određuju njihova osnovna obilježja. To su:<sup>28</sup>

1. Manji RO/RO brodovi namijenjeni plovidbi unutar bliskih luka, između tjesnaca do najviše nekoliko nautičkih milja,
2. RO/RO brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni za održavanja relacija između luka udaljenih i do 50 nautičkih milja,
3. Veći RO/RO putnički brodovi namijenjeni povezivanju luka na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja.

---

<sup>28</sup> Zec D., Optimalna veličina RO/RO putničkog broda u obalnoj plovidbi, Pomorski zbornik 40, 2002., 1, str. 35-49, str.36

Kapaciteti današnjih RO/RO brodova protežu se od mogućnosti primanja 80 vozila pa sve do 1400 vozila i više od 2000 putnika.

### **3.4.3. Putnički brodovi velikih brzina**

Skupinu ovih brodova karakterizira međusobno različitih tipova brodova (trajekti, katamarani,) kojima je zajednička karakteristika konstrukcija od lakih materijala, te ista vrsta pogona, a to je plinska i jet- propulzija. Namijenjeni su putovanjima kraćim od 4 sata. To su najčešće brodovi dvotrupci (katamarani). Putnički brodovi velikih brzina koji prevoze samo putnike posljednjih godina preuzimaju tržište dužobalnih i međuotočnih pruga koje su uobičajeno opsluživali klasični linijski putnički brodovi. U pravilu se koriste za povezivanje mjesta između 20 i 40 nautičkih milja. Rijetko se koriste, osim na linijama koje cijenom i popunjenošću, odnosno prometnom potražnjom mogu omogućiti ekonomski i isplativo poslovanja. U nadolazećem razdoblju može se očekivati pojava većeg broja ovakvih brodova i to u putničkom prometu. Brodovi s mogućnošću prijevoza tereta, odnosno vozila neće se pojavljivati na Jadranu zbog postojeće zadovoljavajuće mreže uobičajenih klasičnih RO/RO brodova.

### **3.4.4. Brodovi za kružna putovanja**

Brod za krstarenje je brod namijenjen kružnim turističkim putovanjima, najčešće u tropskim ili zatvorenim morima ili uz obalne krajeve kulturno-povijesno ili prirodno atraktivnih zemalja. „Cruiseri „su isplativiji uz što veći broj ukrcanih putnika te ih u skladu s time karakteriziraju vrlo veliko nadgrađe, ponekad pravokutnih oblika, često šire od širine broda na vodenoj liniji. Veliki broj paluba, širok i krupan trup, zaobljen pramac, često pravokutna krma s visokim nadgrađem, brzina oko 20-22 čvorova, strojevi, ovisno o veličini broda, snage od 60 000 do 150 000, nešto slabije plovne sposobnosti u odnosu na transatlantike. Putnicima se

nudi veliki izbor najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu, te unutrašnje uređenje inovativnih stilova. Nositelji su masovnog turizma, a ujedno i prijevozne usluge. Brodovi na kružnim putovanja mogu imati međunarodni karakter ili se njihova plovidba može odvijati unutar teritorijalnih voda neke države.

#### **4. ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Morski putnički brod je osnovno prometno sredstvo u morskom putničkom brodarstvu. Osnovne tehnološke karakteristike morskih putničkih brodova su: plovnost (stabilnost), pokretljivost i veličina (kapacitet ukrcaja). Pomorski putnički promet sastoji se od ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila, ili samih putnika u putnički brod u luci ukrcaja, pomorskog prijevoza od luke ukrcaja do luke iskrcaja, te iskrcaj putnika i vozila ili samih putnika u luci iskrcaja. Kao temeljne snage koje pozitivno utječu na pomorski putnički promet ističu se tradicija u povezivanju otoka s kopnom i među-otočkom povezivanju, stručna osposobljenost, znanje i iskustvo, redovitost i prometna povezanost, te sigurnost i organiziranost.

Odrednice razvoja hrvatskog pomorskog prometa predstavljaju nužne uvjete integracije u europski prometni prostor te trebaju, na svim razinama, biti praćene i odgovarajućim mjerama sigurnosti i zaštite okoliša. Uvažavajući specifičnosti pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske u nastojanjima učinkovite integracije u prometne procese Europske unije nužno je organiziranje dužobalnog prometnog povezivanja morem (eng. Short sea shipping) i autocesta mora (eng. Motorways of the Sea) s adekvatnim priključcima prema otocima. Priobalno povezivanje omogućilo bi suvremeno longitudinalno i transverzalno povezivanje koje bi pridonijelo revitalizaciji obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i na more od luka preko brodara do turizma i ribarstva. Uređenje takvih prometnica traži osmišljene smjernice i značajna početna financijska ulaganja i to u:<sup>29</sup> definiranje brodskih linija, modernizaciju i povećanje flote odgovarajućim plovnim jedinicama, profiliranje i opremanje luka, lučica i trajektnih pristaništa. Ulaganja u uspostavljanje i održanje ovakvog oblika prijevoza otvorila bi mogućnost generiranja značajnih ekonomskih koristi s obzirom da bi multiplikativni faktori na cjelokupno nacionalno gospodarstvo bili višestruki.

---

<sup>29</sup> Violić, A., Debelić B., Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva, Pomorski zbornik 47-48 (2013), 13-26, str. 24.



Kao posljedica razvedenosti Jadranske obale hrvatsko putničko brodarstvo podijeljeno je na longitudinalno (dužobalno) i transverzalno (obala i otoci). Specifičnost hrvatskog putničkog brodarstva jest njegova obveza da tijekom godine povezuje obale i otoke, pri čemu ima mogućnost dogovora s državnim institucijama glede financiranja pojedinih linija.<sup>30</sup>

Prethodno je napravljena podjela putničkog brodarstva na linijsko i na kružna putovanja. Spomenuto se odnosilo samo na linijski prijevoz, jer se kružna putovanja ne nalaze u ponudi hrvatskih broda. Kapaciteti putničkog brodarstva, odnosno konkretne brodske linije određuju se temeljem predviđenih godišnjih i sezonskih potreba, odnosno demografske i gospodarske politike zemlje te pojedinih primorskih lokaliteta.

U tablici 2. dan je prikaz plovnog parka Hrvatske, prevezeni putnici i prijeđene putničke milje u razdoblju od 2008.- do 2012. U 2012. ukupno je prevezeno 12 474 tisuća putnika, što je za 3,5% manje nego u 2011. kada je prevezen 12 926. Najveći broj putnika prevezen je 2008. i iznosio je 12 961 putnik. Broj putničkih brodova u 2012. iznosi 91 brod, što je najveći broj brodova od 2008. kada ih je bilo 88. i 2011. kad ih je bilo 80. Prevezeni broj putnika bio je najveći u 2009., 34 261 000 putnika, dok je u 2012. prevezeno 32 685 000 putnika. Unatoč padu putnika u 2012. prijeđene putničke milje su najveće u 2012.

**Tablica 2. Plovni park Hrvatske u pomorskom i obalnom prijevozu**

Godina	Putnički brodovi		Prevezeni putnici(u tis.)	Putničke milje ( u mil.)
	Broj	Putnička mjesta		
<b>2008.</b>	88	34 025	12 961	265
<b>2009.</b>	88	34 261	12 550	263
<b>2010.</b>	85	33 568	12 506	266
<b>2011.</b>	80	32498	12 926	315
<b>2012.</b>	91	32 685	12 474	325

Izvor: Državni zavod za statistiku, Statistička izvješća 14793/2013. „Transport i komunikacije u 2012., Zagreb, 2013., str. 76.

<sup>30</sup> Mencer I., *Strategija razvitka Republike Hrvatske-Pomorstvo*, Hrvatska u 21. stoljeću, Zagreb, 2003., str. 12.

Naredna tablica, tablica 3. prikazuje stanje putničkih brodova prema vrsti putničkih brodova. Ukupan broj brodova u 2012. bio je 91, od koga 49 klasičnih putničkih brodova i 42 trajekta. Osim povećanja broja brodova povećala se i tonaža brodova u 2012. i iznosila je 112 007 GT, dok se prema vrsti brodova povećao broj klasičnih brodova, dok je broj trajekata ostao isti 42 kao i u 2008. i 2009. Broj putničkih mjesta na klasičnim brodovima je rastao sa 12 586 u 2011. na 12 716 u 2012., ali je pao u odnosu na 2008. kada je bilo 14 613 putničkih mjesta na klasičnim brodovima. Broj putničkih mjesta na trajektima se povećao u iznosi 19 969. u 2012., u odnosu na 2011., dok je pao u odnosu na 2010. kada ih je bilo 20 409.

**Tablica 3. Stanje brodova u pomorskom i obalnom prijevozu**

Mjerna jedinica		2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
<b>UKUPNO</b>	Broj	88	88	85	80	91
	GT	108 851	106 318	103 717	111 271	112 007
	Putnička mjesta	34 025	34 261	33 568	32 498	32 685
<b>Klasični</b>	Broj	46	46	45	41	49
	GT	50 763	45 450	41 401	42 214	42 534
	Putnička mjesta	14 613	13 909	13 159	12 589	12 716
<b>Trajekti</b>	Broj	42	42	40	39	42
	GT	58 088	60 868	62 316	69 057	69 473
	Putnička mjesta	19 412	20 352	20 409	19 909	19 969

Izvor: Državni zavod za statistiku, Statistička izvješća 14793/2013.,, Transport i komunikacije u 2012.,Zagreb, 2013., str. 77.

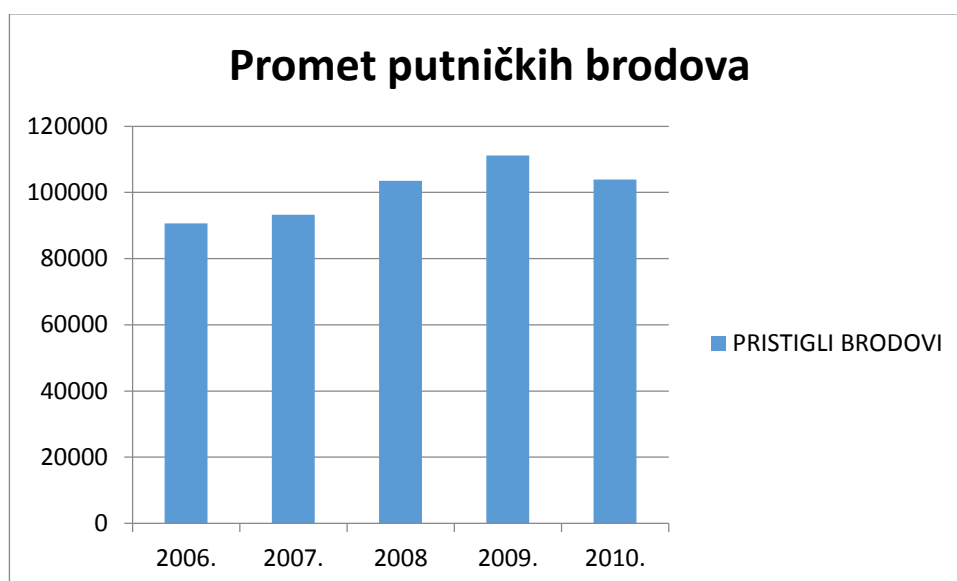
Najveći broj pristiglih putničkih brodova bio je u 2009. njih 111 173. U odnosu na 2006. zabilježen je porast u dolasku brodova, ali u 2010. godini broj je pao na 103 882 brodova.

**Tablica 4. Promet brodova prispjelih u morske luke prema vrsti brodova**

Prispjeli brodovi	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Putnički brodovi i brodovi za kružna putovanja	90 686	93310	103 517	111 173	103 882

Izvor: Promet u morskim lukama od 2006. do 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2011. str. 26.

Kretanje brodova prispjelih u morske luke vidljivo je i na grafikonu 1. Broj pristiglih brodova prelazi 100 000 brodova u 2008., 2009. i 2010.

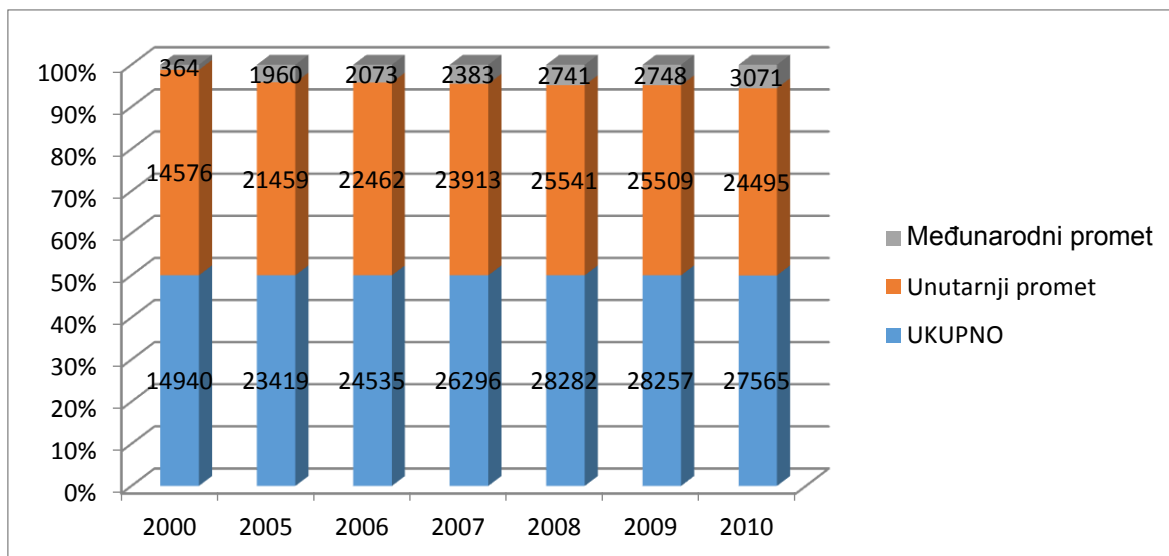


**Grafikon 1. Promet putničkih brodova**

Izvor: autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

U 2010. u morskim lukama Republike Hrvatske ukrcalo se i iskrcalo ukupno 27 565 tisuća putnika (tablica 5). Od ukupnog broja putnika u unutarnjem prometu ukrcalo se i iskrcalo ukupno 24 495 tisuća putnika (88,9%), a u međunarodnom 3 071 tisuća putnika (11,1%). U odnosu na 2009., u kojoj je ukupan broj putnika

iznosio 28 257 tisuća, podaci za 2010. pokazuju pad od 2,4%. Unutarnji promet bilježi pad prometa putnika za 4,0%, a međunarodni promet bilježi porast od 11,8%.



**Grafikon 2. Promet putnika u morskim lukama (u tis. 000)**

Izvor: izrada autora prema: Promet u morskim lukama od 2006. do 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb 2011. str. 41

Prema podacima o kretanju putnika po lučkim kapetanijama, vidljivo je da lučka kapetanija Dubrovnik jedina bilježi konstantni rast broja putnika. Ukupan broj putnika u 2010. bilježi pad u odnosu na 2008. i 2009. za približno pola milijuna putnika. Prema broju putnika najviše ih je doputovalo u lučku kapetaniju Split oko 8 milijuna, zatim Dubrovnik i Zadar oko 5 milijuna.

**Tablica 6. Promet putnika po lučkim kapetanijama**

	<b>2006.</b>	<b>2007.</b>	<b>2008.</b>	<b>2009.</b>	<b>2010.</b>
<b>UKUPNO</b>	<b>24 534 667</b>	<b>26 295 627</b>	<b>28 232 275</b>	<b>28 256 880</b>	<b>27 565 219</b>
Lučka kapetanija Dubrovnik	3 621 369	3 879 238	4 935 830	5 051 067	5 288 047
Lučka kapetanija Ploče	131 647	144 437	145 945	146 103	171 233
Lučka kapetanija Pula	1 814 932	1 652 351	2 255 920	2 199 601	2 003 038
Lučka kapetanija Rijeka	3 719 879	3 882 257	3 988 457	4 156 430	3 876 612
Lučka kapetanija Senj	2 155 827	2 305 042	2 089 539	2 352 938	2 099 827
Lučka kapetanija Split	7 789 176	8 330 598	8 681 788	8 465 074	8 384 924
Lučka kapetanija Šibenik	824 346	1 031 629	1 055 100	790 265	783 559
Lučka kapetanija Zadar	4 477 491	5 670 073	5 129 696	5 095 402	4 951 979

Izvor: Promet u morskim lukama od 2006. do 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb 2011. str. 43.

#### **4.1. OBALNI LINIJSKI PUTNIČKI PROMET**

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. Javni prijevoz u linijskom obalnom

putničkom prometu smatra se ključnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno bez kojeg ne bi bilo održivog razvitka naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor pruža redovitu i reguliranu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke). Sustavom javnog prijevoza obuhvaćeno je 56 državnih linija<sup>31</sup> (27 trajektnih, 16 brzobrodskih i 13 brodskih klasičnih) u čijem održavanju sudjeluje 13 brodara sa flotom od 77 brodova od čega 17 putničkih brodova, 17 brzih putničkih brodova i 42 trajekta. Najveći brodar je Jadrolinija, Rijeka u potpunom državnom vlasništvu, a u sustavu sudjeluje i 12 privatnih brodara. Jadrolinija u ukupnom prometu putnika sudjeluje s udjelom od 84,9%, a u ukupnom prometu vozila sa udjelom od 86,4%. U 2012. godini ukupni broj prevezenih putnika u obalnom linijskom putničkom prometu iznosio je 11.157.109 putnika, odnosno 2.764.073 vozila. Taj broj je relativno stabilan od 2010. godine do danas (11.14 milijuna u 2010. godini, 11.17 milijuna u 2011. godini, 11.15 milijuna u 2012. g.). S obzirom da djelatnost javnog prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu karakterizira nerentabilnost u poslovanju, ova djelatnost subvencionira se proračunskim sredstvima i to na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi brodara. Godišnja proračunska sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti posljednjih godina kretala se u sljedećim iznosima: 436 milijuna kuna u 2008. godini, 382,7 milijuna kuna u 2011. godini, 375 milijuna kuna u 2012. godini, a u 2013. ova sredstva iznosila su 325,5 milijuna kuna. U obalnom linijskom putničkom prometu brodari obavljaju prijevoz temeljem Ugovora o koncesiji ili Ugovora o pružanju javne usluge, koje sa brodarima zaključuje Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja ujedno sredstvima Državnog proračuna plaća subvencije za prijevoz, te nadzire primjenu navedenih Ugovora. Do okončanja prijelaznog razdoblja (31. prosinac 2016.g.) u odnosu na Ugovore o koncesiji ili Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni sukladno Uredbi o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža<sup>32</sup>), uslugu

---

<sup>31</sup> Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine., str. 9.

<sup>32</sup> Kabotaža označava prijevoz putnika i/ili tereta između pojedinih mjesta na području jedne države. Pojam je uglavnom vezan uz pomorski prijevoz, odnosno na prijevoz putnika i tereta

prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarima svih država članica EU. Nepovoljna starosna struktura flote koja sudjeluje u linijskom putničkom prijevozu, visoki udio cijene pogonskog goriva u ukupnim troškovima prijevoza, kao i značajne sezonske oscilacije, najznačajniji su izazovi s kojima se susreću brodari u linijskom pomorskom prijevozu.

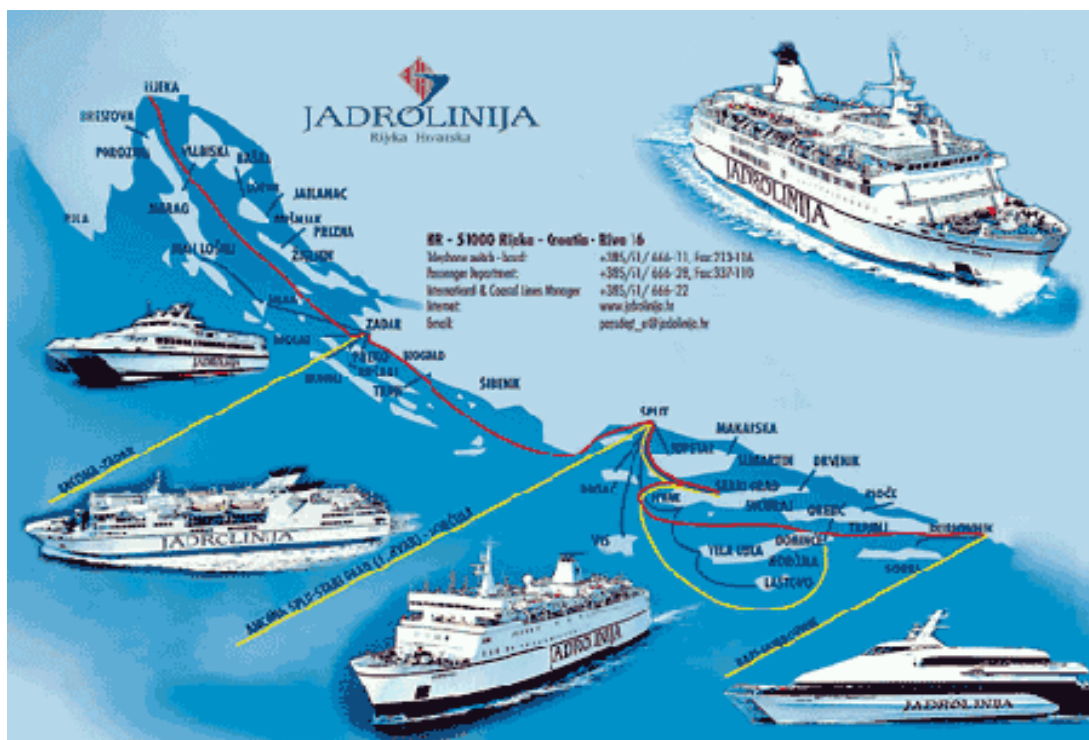
Linijsko putničko brodarstvo je vrlo važno za razvitak priobalnog gospodarstva, prvenstveno turizma, trgovine i sprječavanje odljeva stanovništva s otoka. Ova pomorska djelatnost bitno utječe i na platnu bilancu države zbog znatnih prihoda od inozemnih putnika. Putnički RO/RO brodovi gotovo su jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na relaciji kopno-otoci i obrnuto. Te plovidbene linije su nastavak i zamjena za cestovne pravce na kopnu, i tamo gdje one završavaju na kopnu (luke), linijski putnički brodovi preuzimaju svoju dionicu, pomorski prijevoz (integralni promet).

Linijsko putničko brodarstvo na području Jadranskog mora obuhvaća dio nacionalnog i dio međunarodnog linijskog brodarstva. Nacionalno putničko brodarstvo predstavljeno je dužobalnom RO/RO putničkom prugom, te nizom RO/RO putničkih i brzo-brodskih linija koje održava nacionalni brodar i neki manji brodari na pojedinim linijama. Na slici 1. prikazane su dužnoobalne putničke linija i linija s otocima, koje obavlja Jadrolinija kao glavni putnički brodar RH. Luka polazišta dužjadranske linije je u pravilu Rijeka, a duljina linije do Splita iznosi 160 Nm, odnosno do Dubrovnika 260 Nm. Linija polazeći iz Rijeke<sup>33</sup> tiče Korčulu, luke Rab, Zadar, Starigrad, Split, Hvar, Vis, Mljet i naposljetku Dubrovnik. Linija između obale i otoka odnosi se na povezivanje Rijeke, Zadra, Splita i Dubrovnika sa okolnim otocima. Linijska veza dužobale na slici je označena crvenom bojom, a linijske veze otoka i kopna plavom bojom.

---

brodom iz jedne u drugu luku iste države njezinim teritorijalnim morem i unutarnjim morskim vodama

<sup>33</sup> Baričević H., *Promet u turizmu*, Visoka škola za turizam, Šibenik 2003., str. 80.



**Slika 1. Nacionalne linijske putničke veze**

Izvor: <http://www.korculainfo.com/croatia/jadrolinija/>, 18.05.2014.

Međunarodno linijsko brodarstvo na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i RO/RO putničkih brodova(trajekata) koji povezuju istočnu i zapadnu stranu Jadrana. Međunarodnim putničkim linijama povezane su luka Split, Zadar i Dubrovnik sa lukom Bari i Ancona u Italiji (slika 2.).





**Slika 2. Međunarodne putničke linijske veze Hrvatske**

Izvor: <http://ferries.amatori.com/en/italycroatia-2915-842.htm>, 14.08.2014.

Jadrolinija je društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta sa stoljetnom tradicijom. Osnovana je 20. siječnja 1947. godine u Rijeci, a nasljednica je raznih udruživanja malih brodara obalne plovidbe još od 1872. godine. Povezivanjem otoka s kopnom i održavanjem dužobalne linije na hrvatskoj strani Jadrana, Jadrolinija ostvaruje svoju osnovnu zadaću. Djelatnost Jadrolinije, prijevoz putnika i vozila, izrazito je sezonskog karaktera i pod velikim utjecajem turizma. Četiri velika trajekta – Liburnija, Marko Polo, Dubrovnik i Zadar održavaju dužobalnu i međunarodne linije. Dužobalna linija s ishodištem u Rijeci povezuje hrvatske otoke Hvar, Korčulu i Mljet, kao i gradove Split i Dubrovnik, a međunarodne linije održavaju se prema Italiji (Ancona i Bari). U tri plovna područja – riječkom, zadarsko-šibenskom i splitsko-dubrovačkom, otoke s kopnom povezuju ukupno 33 trajekta, 8 katamarana, 3 klasična broda i 1 hidrobus. U 2013. godini

Jadrolinija je prevezla 9 823 683 putnika i 2 451 097 vozila sa svojom flotom od 50 brodova (4 velika putnička trajekta za dužobalnu i međunarodne linije, 33 trajekta u lokalnom putničkom prometu, 8 katamarana, 1 hidrobuz i 3 klasičnih brodova) ukupnog kapaciteta 3 404 vozila i 26 720 putnika<sup>34</sup>.

Pored Jadrolinije značajni brodari za linijski prijevoz su: Rapska plovidba, LNP, G&V line, Mediteranska plovidba, Kapetan Luka, Grad Šibenik... U tablici 7. biti će prikazani prevezeni putnici i vozila u 2012. i 2013. prema udjelima brodara. Najveći udio u prijevozu putnika i vozila ima nedvojbeno Jadrolinija u obje godine, oko 85 %.

**Tablica 7. Udio brodara u prometu putnika i vozila**

2012.				2013.				
Putnici		Vozila	%	Brodar	Putnici	%	Vozila	
9 475 463	4,9	2 387 945	86,4	<b>Jadrolinija</b>	9 633 773	84,9	2 418 459	6,8
701 912	6,3	340 370	12,3	<b>Rapska plovidba</b>	679 858	6,0	328 906	1,8
175 296	1,6	35 758	1,3	<b>LNP</b>	159 656	1,4	38 030	1,4
803 304	7,2	0,0	0,0	<b>Ostali</b>	873 958	7,7	0,0	0,0
11 157 009		2 764 073		<b>UKUPNO</b>	11 350 111		2 785 395	

Izvor: <http://www.agencijazolpp.hr/>, Promet putnika i vozila, 19.05.2014.

U tablici 8. obrađen je promet putnika preko Jadrana prema brodarima i po broju prevezenih putnika i vozila. Jadrolinija prednjači sa 189 910 prevezenih putnika i 32 638 vozila. Tablica prikazuje promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. prema kojem je vidljivo da je najviše putnika prevezeno brodarom Jadrolinija 189 910 i Blue Line International Panama 138 437 putnika. Kao u prijevozu putnika i u prijevozu vozila ističu se dva spomenuta brodarka.

<sup>34</sup><http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije>, 20.05.2014.

**Tablica 8. Promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. godini**

<b>Brodar</b>	<b>Putnici</b>	<b>Vozila</b>
<b>Atlas</b>	15 023	-
<b>Blue Line International Panama</b>	138 437	22 638
<b>Commodore Travel d.o.o. Pula</b>	13 476	-
<b>Jadrolinija Rijeka</b>	189 910	32 638
<b>Kompas</b>	6 181	-
<b>SNAV SpA Napoli</b>	91 788	13 051
<b>Trieste Lines</b>	4 767	-
<b>Venezia Lines Ltd. Valleta</b>	77 496	-
<b>UKUPNO</b>	<b>507 078</b>	<b>68 364</b>

Izvor: <http://www.agencijazolpp.hr/>, Promet putnika i vozila preko Jadrana, 19.05.2014.

Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. listopada 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Cilj utemeljenja Agencije je stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o svim pitanjima linijskog putničkoga prometa na Jadranu. Najznačajniji posao Agencije je raspisivanje javnih natječaja za dodjelu koncesija i sklapanje ugovora o prijevozu na svim državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prometu, te nadzor nad kvalitetnim korištenjem sredstava koji se iz proračuna RH izdvajaju za održavanje pomorskih veza s otocima. Pored toga, djelatnost Agencije obuhvaća uspostavu i upravljanje informatičkim sustavom javnog obalnog linijskog prometa. Prema Agenciji linijski putnički promet može se podijeliti na:<sup>35</sup>

1. Državne trajektne linije
2. Državne brodske linije
3. Državne brzobrodske linije

U nastavku rada, definirat će se o kojim je to linijama riječ te će biti dan prikaz ostvarenom prometa putnika i vozila na spomenutim linijama.

<sup>35</sup><http://www.agencija-zolpp.hr/>, 19.05.2014.

#### 4.1.1. Državne trajektne linije

Trajekti su na 26 linija prevezli 9.338.359 putnika i 2.785.395 vozila što je povećanje od 2,1 posto putnika i 0,8 posto vozila u odnosu na 2012. Po broju putnika najprometnija linija je Zadar – Preko (1.642.286), a slijedi je linija Split – Supetar (1.598.371). Po broju vozila najprometnija je linija Valbiska – Merag (367.208), a slijedi je linija Stinica – Mišnjak (328.906). Najveće povećanje prometa bilježi se na trajektnoj liniji Ploče – Trpanj (20,6 posto putnika i 33,7 posto vozila) gdje je zbog povećanog prometa u liniju uveden trajekt većeg kapaciteta. Na popisu brodskih veza, nalazi se broj linije i relacija. Popis državnih trajektnih linija sastoji se veza navedenih u tablici 8. Pored popisa veza vidljiv je i promet putnika i vozila na svakoj liniji u 2012. i 2013. Vidljivo je da je među brodarima najzastupljenija Jadrolinija. Ukupan broj putnika i vozila na svim linijama skupa veći je u 2013. nego 2012., dok je ovisno o linijama promet varirao.

**Tablica 9. Trajektne linije i promet putnika i vozila u 2012. i 2013.**

Broj linije	Relacija	Brodar	Putnici 2012	Putnici 2013	Vozila 2012	Vozila 2013
101	Rijeka- Split- Stari grad- Korčula-Dubrovnik	Jadrolinija	41 350	41 081	7 044	6 823
332	Valbiska- Merag	Jadrolinija	763 515	762 526	369 431	367 208
334	Brestova- Porozina	Jadrolinija	568 769	548 486	243 288	235 259
335	Prizna- Žigljen	Jadrolinija	673 017	663 556	295 408	288 692
337	Stinica- Mišnjak	Rapska plovidba	701 912	679 858	340 370	328 906
338	Valbiska- Lopar	LNP	79 667	85 449	28 095	30 626
401	Zadar- Ist- Olib- Silba- Premuda- Mali Lošinj	Jadrolinija	25 696	24 568	6 451	6 617
431	Zadar- Ošljak- Preko	Jadrolinija	1 606 123	1 642 286	244 473	247 800
432	Biograd- Tkon	Jadrolinija	441 862	448 096	99 201	97 424
433	Zadar- Rivanj- Sestrunj- Zverinac- Molat- Ist	Jadrolinija	15 865	17 548	4 151	4 373
434	Brbinj- Zadar	Jadrolinija	141 555	148 480	49 263	51 381
435	Zadar- Bršanj- Rava	Jadrolinija	23 852	30 125	8 568	9 090
532	Šibenik- Zlarin- Kaprije- Žirje	Jadrolinija	39 992	42 301	5 218	5 028
602	Vis- Split	Jadrolinija	184 787	196 018	39 630	40 730

604	Lastovo- Vela luka- Split	Jadrolinija	168 991	174 923	42 237	40 817
606	Drvenik veli- Drvenik mali- Trogir- Split	Jadrolinija	89 462	87 939	8 504	7 367
631	Split- Supetar	Jadrolinija	1 534 340	1 598 371	314 198	321 827
632	Drvenik- Sućuraj	Jadrolinija	269 693	283 963	100 451	107 255
633	Ploče- Trpanj	Jadrolinija	189 194	228 224	70 540	94 288
634	Orebić- Dominče	Jadrolinija	486 225	482 585	216 210	214 650
635	Split- Stari grad	Jadrolinija	601 445	626 472	138 678	141 947
636	Split- Rogač	Jadrolinija	269 728	278 239	55 173	55 395
638	Makarska- Sumartin	Jadrolinija	90 897	102 683	24 766	26 429
641	Drvenik- Dominče	LNP	26 291	25 906	7 663	7 404
831	Dubrovnik- Suđurad- Lopud	Jadrolinija	14 293	15 653	4 746	7 092
832	Prapatno- Sobra	Jadrolinija	100 957	103 023	40 316	40 947
	<b>UKUPNO</b>		9 149 478	9 338 359	2 764 073	2 785 395

Izvor: <http://www.agencija-zolpp.hr/>, 19.05.2014

#### 4.1.2 Državne brodske linije

Na 11 klasičnih brodskih linija ostvaren je promet od 961.040 putnika što predstavlja porast od 2,5 posto u odnosu na 2012. godinu. Najviše putnika preveze se na liniji Dubrovnik – Koločep – Lopud – Šipan (224.052), a slijedi je linija Vodice – Prvić – Zlarin – Šibenik (191.106). Za razliku od trajektnih linija, na popisu se nalaze različiti brodari, tj. više njih; Jadrolinija, Mec, G&V, PPZ, Grad Šibenik, NC Komiža. Mediteranska plovidba i dr.

**Tablica 10. Državne brodske linije i prevezeni putnici u 2012. i 2013.**

Broj linije	Relacija	Brodar	Putnici 2012	Putnici 2013
310	Unije- Srakane- Susak- Mali Lošinj	Jadrolinija	29 703	29 390
311	Ilovik-Mrtvaška	Mec/ Porat Ilovik	14 798	12 928
405	Rava- Iž- Zadar	Jadrolinija/G&V Line	44 642	47 238
405a	Sali- Zaglav- Zadar	Jadrolinija/G&V	28 717	28 916

		Line		
<b>415</b>	Vrgada-Pakoštane- Biograd	RPZ Vrgada	50 837	52 608
<b>501</b>	Brodarica- Krapanj	Grad Šibenik	99 440	98 753
<b>505</b>	Vodice- Prvić- Zlarin- Šibenik	Jadrolinija	201 869	191 106
<b>612</b>	Komiža- Biševo	NC Komiža	5 865	6 460
<b>614</b>	Orebić- Korčula	Mediteranska pl.	166 165	178 818
<b>616</b>	Trogir- Slatine- Split	Bura Line	80 211	90 771
<b>807</b>	Šipan- Lopud- Koločep- Dubrovnik	Jadrolinija	215 260	224 052
<b>UKUPNO BRODSKE (klasične)</b>			<b>937 507</b>	<b>961 040</b>

Izvor: <http://www.agencija-zolpp.hr/>, 19.05.2014.

#### 4.1.3. Državne brzobrodske linije

Na 16 brzobrodskih linija ukupno je prevezeno 1.050.712 putnika, što je blagi pad u odnosu na 2012. godinu za 1,8 posto. Najprometnija je i dalje linija Korčula – Prigradica – Hvar – Split sa 139.431 putnika, a slijedi je linija Lastovo – Vela luka – Hvar – Split sa 132.873 putnika. Među brodarima se nalaze Jadrolinija, Kapetan Luka, Miatrede, G&V, Mankul. Prikaz prometa putnika na brzobrodskim linijama dan je u tablici 11.

**Tablica 11. Brzobrodske linije i prevezeni putnici u 2012. i 2013.**

Broj linije	Relacija	Brodar	Putnici 2012	Putnici 2013
<b>9141</b>	Pula- Unije-Mail Lošinj-Ilovik- Zadar	Jadrolinija	34 294	23 256
<b>9308</b>	Mali Lošinj-Ilovik- Susak- Unije- Maritinščica- Cres- Rijeka	Jadrolinija/Kapetan Luka	68 802	74 351
<b>9309</b>	Novalja- Rab- Rijeka	Jadrolinija	87 698	88 561
<b>9401</b>	Olib- Silba- Premuda-	Miatrade	60 110	63 439

	Zadar			
<b>9403</b>	Ist- Molat- Zadar	Jadrolinija	42 197	41 227
<b>9404</b>	Zverinac- Božava- Sestrunj- Rivanj- Zadar	G&V line/ Jadrolinija	32 886	36 892
<b>9404 a</b>	Zadar- Iž- Rava	G&V line/ Jadrolinija	36 384	24 014
<b>9406</b>	Zadar- Sali- Zaglav	Jadrolinija/ G&Y Line	89 496	89 171
<b>9502</b>	Žirje- Kaprije- Šibenik	Mankul/ LNP	27 723	29 981
<b>9601</b>	Split- Rogač- Stomorska	Kapetan Luka/ LNP	35 044	32 071
<b>9602</b>	Vis- Hvar- Split	Jadrolinija	49 535	45 462
<b>9603</b>	Jelsa- Bol- Split	Jadrolinija	79 629	83 032
<b>9603 a</b>	Split- Milna- Hvar	Jadrolinija	65 366	65 076
<b>9604</b>	Lastovo- Vela luka- Hvar- Split	Jadrolinija	130 941	132 873
<b>9608</b>	Korčula- Prigradica- Hvar- Split	Kapetan luka/ Jadrolinija	149 523	139 431
<b>9807</b>	Dubrovnik- Šipanska luka- Sobra- Polače- Korčula- Lastovo	G&V Line	80 396	81 875
<b>UKUPNO BRZOBRODSKE</b>			1 070 024	1 050 712

Izvor: <http://www.agencija-zolpp.hr>, 19.05.2014

Kao što je iz tablica vidljivo, u slučaju brodskih trajektnih i klasičnih linija broj putnika je u 2013. bio u porastu u odnosu na 2012. dok su prevezeni putnici prema linijama varirali. Jedini pad zabilježen je u kategoriji brzobrodskih linija koja

je u 2013 ostvarila manji prijevoz putnika za oko 20 000 putnika manje u odnosu na 2012.

## 4.2. KRUŽNA PUTOVANJA

Kruzing podrazumijeva putovanje putnika posebnim putničkim brodovima za krstarenje morem, rijekama i jezerima radi zabave, odmora i razonode uz uobičajeno pristajanje broda u nekoliko luka te najčešće povratak u polaznu luku obuhvaćajući kabotažu unutar teritorijalnih voda vlastite države, te međunarodni kruzing koji dotiče luke u barem dvije države. Prema karakteru putovanja svrstava se u nautički turizam jer se temelji na plovilu i plovidbi.<sup>36</sup>

U 2010. godini Hrvatsku je na međunarodnom brodskom kružnom putovanju posjetilo 1,1 milijun putnika, gotovo pet puta više nego 2002. godine te gotovo dvostruko više nego 2005. godine (tablica 12. i grafikon 1.) Tijekom krizne 2009. godine broj putnika je povećan za 11% u odnosu na 2008. godinu. Na području Dubrovačko-neretvanske županije u 2010. godini evidentirano je 75%, a na području cijele turističke makro-regije Južni Jadran 96% prvih ulazaka stranih brodova na međunarodnim kružnim putovanjima u hrvatsko teritorijalno more.<sup>37</sup>

Tablica 12. Kružna putovanja stranih brodova u Hrvatskoj od 2002.-2010. g.

Godina	Broj putnika	Broj putovanja
2002.	225.784	307
2003.	333.019	364
2004.	440.254	420
2005.	511.417	456
2006.	597.708	565
2007.	694.104	628
2008.	939.848	822
2009.	989.272	754

<sup>36</sup>Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007., str.3.

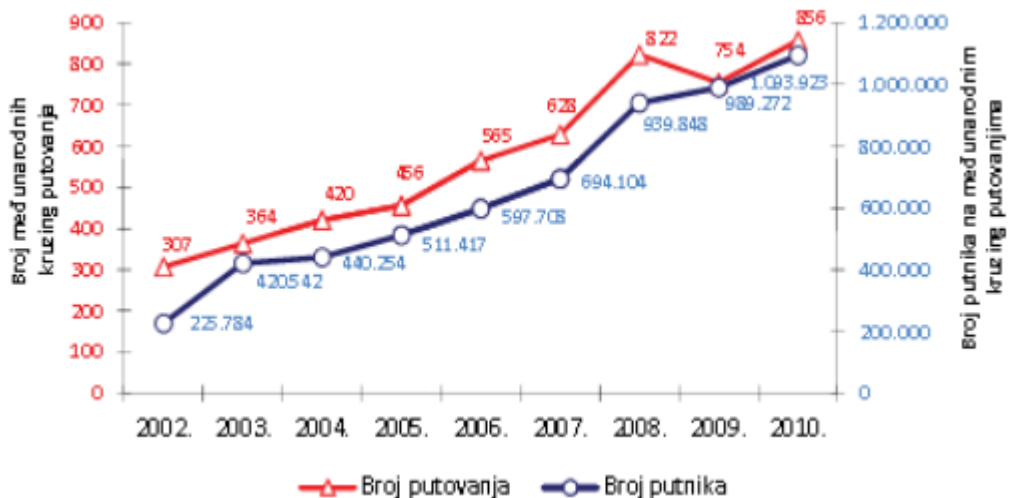
<sup>37</sup>Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, Institut za turizam, Zagreb, 2011., str. 111.



<b>2010.</b>	<b>1.098.580</b>	<b>847</b>
--------------	------------------	------------

Izvor: Državni zavod za statistiku: Priopćenja o kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)., 19.05.2014.

Najveći broj putovanja i putnika zabilježen je u 2010. kada je na 847 putovanja prevezeno 1 098 580 putnika. Iz grafikona je vidljivo da brže raste broj putnika, nego ukupna broj putovanja, ali to pak ukazuje samo na činjenicu da se rade sve veći brodovi, pa je moguć prijevoz većeg broja putnika.



**Grafikon 3. Promet putnika i broj međunarodnih kruzing putovanja u razdoblju 2002.-.2010.**

Izvor: Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, Institut za turizam, Zagreb, 2011. str.111.

U četiri ljetna mjeseca 2010. godine zabilježeno je 58% putnika u međunarodnom kruzingu. Najveći promet mjereno brojem brodova i putnika na međunarodnim brodskim kružnim putovanjima ostvaruje Dubrovnik. Te godine dubrovačke luke posjelo je 705 brodova (7% više u odnosu na prethodnu, 2009.,godinu) s nešto više od jednog milijuna putnika (21% više u odnosu na 2009.godinu).<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Ibidem

U razdoblju od siječnja do studenoga 2013. ostvareno je 817 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 1 234 910 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 590 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 (71,2%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (17,9%), što je ukupno 89,1%. Ostalih 10,9% stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u ostale četiri županije: Šibensko-kninskoj (3,7%), Istarskoj (3,2%), Zadarskoj (2,8%) i Primorsko-goranskoj (1,2%). U odnosu na isto razdoblje 2012., broj putovanja veći je za 3,0%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku veći je za 7,0%. Ukupan broj dana boravka tih putnika u istom razdoblju veći je za 10,5%<sup>39</sup>.

Prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj za 2017. godinu kreću se od najmanje 1,5 milijuna pa do 5,5 milijuna putnika. Pretpostavka je kako će prosječna stopa rasta iznositi oko 10%<sup>40</sup>. Za svaku kruzingu destinaciju treba planirati tako da promet brodova i posjetitelja ne prelazi granicu nosivosti kapaciteta. Prema istim procjenama, ukupan prihod od kruzingu turizma u 2017. iznosio bi 75 mil. Eura, te bi se generiralo oko 1 500 radnih mjesta. Imajući na umu dinamičan rast kruzingu turizma, kružna putovanja čine važnu komponentu hrvatskog turizma. Najposjećenija luka u ukupnom kruzingu prometu Hrvatske po broju posjetitelja je Dubrovnik, sa čak 82% udjela, slijede ga Split sa ukupno 6%, Korčula sa 4% i ostatak od 8% dijeli se na nekoliko manjih luka na Jadranu<sup>41</sup>.

Hrvatske kruzerske tvrtke-brodari s ukupno 406 brodova za kružna putovanja udruženi su u udruge, od kojih je najznačajnija Hrvatska udruga privatnih brodara(115 brodara) i Udruga malih brodara Sjevernog Jadrana(55 brodara). U Gospodarskoj komori RH, pored Udruženja hrvatskih marina i Udruženja pružatelja usluga smještaja na plovilima, postoji i Udruženje turističkih brodara. Poslovanje hrvatskog kruzinga se ne evidentira, pa nije moguće iskazati uspješnost takve hrvatske nautičke ponude.

---

<sup>39</sup> [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2013/04-03-06\\_07\\_2013.htm](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_07_2013.htm), 19.05.2014.

<sup>40</sup> Op.cit. Studija održivog razvoja kruzingu turizma, str. 21

<sup>41</sup> Gračan D., Alkier Radnić R., Uran M., *Strateška usmjerenost nautičkog turizma u EU*, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011. str. 232.

## **5. ANALIZA I STRUKTURA POMORSKO PUTNIČKOG PROMETA U LUKAMA REPUBLIKE HRVATSKE**

U Republici Hrvatskoj postoji nekoliko pokretača pomorskog putničkog prometa, a najznačajniji od njih je turizam. Pomorsko-putnički promet dijeli se na linijski i turistički. U linijskom prometu ističe se promet s otocima, a u turističkom, promet putnika brodovima na međunarodnim kružnim putovanjima, kabotažnim kružnim putovanjima i dnevnim izletima. Jedna od sastavnica pomorsko-putničkog prometa su i pomorsko-putničke luke. U pomorsko-putničkim lukama pruža se usluga brodovima, putnicima i vozilima koji se njima prevoze. Putnička luka posebna je podvrsta ili podsustav lučkog sustava u kojoj se, na specijaliziranim terminalima, obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, prtljage i automobila. Jedan od kriterija za podjelu luka je prema vrsti putničkog prometa na: luke za brodove u linijskom prijevozu i luke za brodove na kružnim putovanjima. Podgradnja i nadgradnja luke ili terminala radi specifičnosti vrste prometa koji se u njoj obavlja prilagođena je zahtjevima pojedine vrste prometa.

Činjenica stalnog porasta broja putnika i vozila u putničkim lukama i njihov odnos s obzirom na broj stanovnika ukazuju na značaj pomorsko-putničkih luka u ukupnom gospodarstvu RH.

U 2010. u morskim lukama Republike Hrvatske ukrcalo se i iskrcalo ukupno 27 565 tisuća putnika (tablica 13). Od ukupnog broja putnika u unutarnjem prometu ukrcalo se i iskrcalo ukupno 24 495 tisuća putnika (88,9%), a u međunarodnom 3 071 tisuća putnika (11,1%). U odnosu na 2009., u kojoj je ukupan broj putnika iznosio 28 257 tisuća, podaci za 2010. pokazuju pad od 2,4%. Unutarnji promet bilježi pad prometa putnika za 4,0%, a međunarodni promet bilježi porast od 11,8%.

**Tablica 13. Promet putnika u morskim lukama (u tis. 000)**

<b>Godina</b>	<b>UKUPNO</b>	<b>Unutarnji promet</b>	<b>Međunarodni promet</b>
<b>2000.</b>	14 940	14 576	364
<b>2005.</b>	23 419	21 459	1 960
<b>2006.</b>	24 535	22 462	2 073
<b>2007.</b>	26 296	23 913	2 383
<b>2008.</b>	28 282	25 541	2 741
<b>2009.</b>	28 257	25 509	2 748
<b>2010.</b>	27 565	24 495	3 071

Izvor: Promet u morskim lukama od 2006. do 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb 2011. str. 41

U nastavku rada obradit će se glavne putničke luke Republike Hrvatske i promet u njima.

## **5.1. LUKA DUBROVNIK**

Prema klasifikaciji luka u sklopu formalno – pravnog određenja lučkog sustava Republike Hrvatske, luka Dubrovnik je kategorizirana kao putnička luka otvorena za javni promet, jedna je od šest luka od međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Upravljanje ovom lukom izravno je u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Uprave pomorskog prometa, pomorskog dobra i luka. Obzirom na zastupljenost pojedinih vrsta prometa, luka Dubrovnik izdvaja se među lukama na hrvatskom dijelu Jadrana svojom orijentacijom na promet cruisera. Kod ostalih jadranskih putničkih, kao što su Split, Šibenik i Zadar, luka izraženija je zastupljenost linijskog prometa.<sup>42</sup>

Putnička luka Dubrovnik sastoji se od dvije lokacije: gradske luke i putničke luke(luka Gruž). Osim lokalnim putničkim trajektnim linijama prema otocima, Dubrovnik je povezan s talijanskom lukom Bari gdje se ostvaruje drugi po veličini promet (iza putničke linije Split-Ancona) putnika i vozila na Jadranu. Razvoj

<sup>42</sup><http://www.portdubrovnik.hr/>, 29.04.2014.

putničke luke Dubrovnik odvija se u dvije faze<sup>43</sup>: prva faza obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju operativne obale, a druga faza obuhvaća izgradnju lučke suprastrukture, koja se može podijeliti na osnovnu, odnosno nužnu za funkcioniranje luke (pomorsko-putnički terminal, autobusni terminal), te dodatne sadržaje (hotelski kapaciteti, shopping centri, objekti za zabavu, višenamjenski prostori...).



**Slika 3. Luka Dubrovnik**

Izvor: <http://www.portdubrovnik.hr/>, 18.05.2014.

Svaka nova godina je rekordna za luku Dubrovnik, tako je u 2013. ukupna promet putnika u luci Dubrovnik iznosio 1 208 347, što je u odnosu na 2000. kada je Dubrovnik imao 126 841 putnika, povećanje za oko milijun putnika (tablica 15).

---

<sup>43</sup> Jugović A., *Upravljanje morskom lukom*, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2012., str.81.

**Tablica 15. Prispjeli brodovi i promet putnika u luci Dubrovnik**

Godina	Broj kruzera	Broj turista-putnika
2000.	168	126.841
2001.	279	205.095
2002.	343	264.902
2003.	480	359.342
2004.	504	457.334
2005.	553	510.641
2006.	574	603.047
2007.	606	667.769
2008.	700	850.828
2009.	628	845.603
2010.	705	916.089
2011.	681	985.398
2012.	654	1.063.855
2013.	711	1.208.347

Izvor: <http://www.portdubrovnik.hr/>, 29.06.2014.

Lučka uprava Dubrovnik započela je sveobuhvatan pothvat stvaranja moderne putničke luke s višenamjenskim sadržajima, namijenjenim ne samo putnicima nego i posjetiteljima i stanovništvu regije. Osnovni cilj projekta je svrstavanje luke Dubrovnik u skupinu vodećih mediteranskih turističkih luka po svim obilježjima za stvaranje kvalitetnog turističkog proizvoda. Udio Dubrovnika na sve širem jadranskom tržištu kružnih putovanja iz godine u godinu je sve veći, te se smatra da Dubrovnik ima potencijal, poput Venecije, dobiti status odredišta koje se ne smije propustiti. Neophodan element za postizanje tog cilja je razvoj lučkih sadržaja koji će uvelike pridonijeti lučkoj, ali i turističkoj ponudi dubrovačkog područja. Projekt razvoja putničke luke može se podijeliti u dvije faze:

1. prva faza projekta koja obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju operativne obale



2. druga faza projekta koja obuhvaća izgradnju lučke suprastrukture.

U prosincu 2009. godine završena je velika investicija obnove i proširenja luke započeta 2005. godine, puštanjem u funkciju novog pristaništa; luka Dubrovnik u mogućnosti je istovremeno primiti tri velika broda na kružnom putovanju. U prvu fazu uključen je projekt Batahovina I. i II. Radovi na izgradnji operativne obale pod nazivom Batahovina I završeni su u studenom 2011. godine - projekt podrazumijeva izgradnju nove operativne obale na području Batahovine u duljini od 220 metara s ciljem osposobljavanja toga dijela luke za potrebe trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa, dok bi se unutarnji dio luke, u dijelu vezova 10 - 13 prenamijenio isključivo za potrebe prihvata brodova na kružnim putovanjima.

Na slici 4. prikazano je stanje izgradnje projekata u putničkoj luci u Dubrovniku. Vidljivo je da je projekt rekonstrukcije operativne obale – završen 2009. godine kojim je osigurano novih 810 m operativne obale, projekt Batahovina I - završen 2011. godine čime je osigurano novih 220 m operativne obale. Ostao je još projekt Batahovina II – plan koji ima za plan do 2015. osigurati dodatnih 400 m operativne obale.



**Slika 4. Stanje izgradnje projekata u putničkoj luci Dubrovnik**

Izvor: <http://www.portdubrovnik.hr/> , 20.05.2014.

Razvoj lučke suprastrukture, to jest različitih lučkih sadržaja, čini drugu fazu projekta u kojoj će se izgradnjom sadržaja za prihvata putnika opravdati ulaganje u

infrastrukturu i osigurati kvalitetni uvjeti za manipulaciju očekivanog povećanog broja putnika. Prema dosadašnjim vizijama razvoja ti bi se sadržaji podijelili na osnovne, nužne za funkcioniranje luke, kao što su putnički i autobusni terminali, te dodatne sadržaje, poput hotelskih kapaciteta, trgovačkih centara, sadržaja za zabavu i razonodu, javne garaže, višenamjenskih poslovnih prostora, koji bi ponudom obogatili i unaprijedili turističku ponudu cijelog dubrovačkog područja. Područje luke Dubrovnik u dijelu vezova od 4-12 planira se odrediti kao područje isključivo za prihvat svih vrsta turističkih brodova, dok će područje Batahovine u svojoj konačnici podržavati lokalni, dužobalni i međunarodni trajektni promet.

## 5.2. LUKA SPLIT

Splitska luka, smještena na izuzetnoj geografskoj poziciji na Mediteranu, jedno je od najvažnijih središta 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). Zbog izuzetnog povijesnog nasljeđa i 1700 godina tradicije, luka i grad Split su postali neizbježna destinacija brodova koji krstare Mediteranom. Zbog duboke uvučenosti u otočno područje, pristup luci omogućavaju obalni ili unutrašnji prilazni plovni putovi kroz Drvenički, Šoltanski, i Brački kanal te Splitska vrata. Prolaz Splitska vrata najkraći je obalni prilazni plovni put prema luci Split. Prolaz je u duljini od približno 2 m smješten između otoka Šolte i Brača. Kopneni dio bazena Gradska luka obuhvaća područje od zapadnog lukobrana pa do spoja Obale Lazareta i Obale hrvatskog narodnog preporoda i to u duljini od 2136,5 metara operativne obale sa 28 vezova. Istočni dio luke zaštićen je s juga zaštitnim lukobranom približne duljine 400 m, a na glavi lukobrana nalazi se lučko svjetlo. Sa sjeverne (unutarnje) strane lukobrana nalaze se vezovi 26, 27 i 28 koji služe za privez putničkih i ro-ro putničkih brodova u domaćem i međunarodnom prometu<sup>44</sup>.

"Luka d.d. Split" je tržišno orijentirano trgovačko društvo koje temeljem Ugovora o prvenstvenoj koncesiji obavlja lučke usluge na prostoru Sjeverne luke

---

<sup>44</sup><http://portsplit.com/luka-split/>, 29.04.2014.



Split. Osnovna djelatnost Luke d.d. Split se obavlja na ukupnoj površini od 198.072 m<sup>2</sup>, gdje najveći dio koncesioniranog područja ima status slobodne zone. Povoljan geografski položaj i prometna pozicija, sa autocestom A1 Zagreb-Split u neposrednoj blizini, čine osnovu dugogodišnjeg uspješnog poslovanja luke. Luka Split je izvrsno povezana sa hub-lukama Mediterana kao i sa mnogim svjetskim destinacijama. Duga lučka tradicija ovog prostora je oplemenjena modernom skladišnom opremom, a stalni trendovi daljnje modernizacije i povećanja integralnog načina transporta su okosnica uspješnog nastavka duge tradicije.<sup>45</sup>



**Slika 5. Luka Split**

Izvor: <http://www.business.hr/ulaganja/>, Potpisan ugovor o izgradnji putničkih vezova, 18.05.2014.

Splitska luka je i glavna putničko/turistička luka za odredišta na dalmatinskim otocima, te dužobalno povezivanje istočne strane Jadrana, kao i povezivanje s talijanskim lukama. Godišnje kroz luku Split prođe 3,5 mil., putnika i oko pola milijuna vozila, što je čini najvećom putničkom lukom Jadrana. U luku Split u 2010. ukupno su prispjela 15 204 broda, što je pad za 0,1% u odnosu na 2009., u kojoj je bilo 15 225 dolazaka, i pad za 11,2% u odnosu na 2006., u kojoj je registrirano ukupno 17 130 dolazaka brodova (tablica 16). U ukupnom prometu brodova najzastupljeniji su brodovi za generalni teret, putnički brodovi i brodovi za kružna

---

<sup>45</sup><http://www.lukasplit.hr/>, 29.04.2014.

putovanja. Ukupan promet putnika u 2010. iznosio je 3 837 tisuća, što je u odnosu na 2009., u kojoj je promet iznosio 3 816 tisuća, porast za 0,5%, a u odnosu na 2006., u kojoj je promet iznosio 3 545 tisuća, porast za 8,2%. Od ukupnog prometa putnika, međunarodni promet čini 16,7%. U 2010. je ukupan promet robe iznosio 2 746 tisuća tona, što je u odnosu na 2009. porast za 24,2%., a u odnosu na 2006., u kojoj je promet robe iznosio 2 811 tisuća, pad za 2,3%.

**Tablica 16. Prispjeli brodovi u promet putnika u luci Split**

Godina	Prispjeli brodovi	Ukupan promet putnika	Unutarnji promet putnika	Međunarodni promet putnika
2006.	17 130	3 544 832	3 160 314	384 518
2007.	17 475	3 855 164	3 374 462	480 702
2008.	16 527	3 979 439	3 346 739	509 700
2009.	15 225	3 816 206	3 321 163	495 043
2010.	15 204	3 836 614	3 194 026	642 588

Izvor: Promet u morskim lukama od 2006. do 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb 2011. str. 143 i 145.

U putničkoj luci Split u tijeku je dogradnja veza 26 i 27. Sukladno suvremenim zahtjevima i potrebama razvoja lučkih kapaciteta, a posebice sa aspekta poboljšanja protoka putnika i vozila te povećanja sigurnosti prometa u luci, nužno je prelocirati međunarodni promet sa sadašnjeg Gata sv. Duje na Glavni lukobran u Gradskoj luci Split. Dogradnjom vezova 26 i 27, zajedno s projektom izgradnje vanjskih vezova i projektom novog putničkog terminala na glavnom lukobranu ostvarit će se jedinstvena cjelina međunarodnog graničnog prijelaza u kojem bi bili smješteni svi sadržaji nužno potrebni za odvijanje međunarodnog prometa sukladno Schengenskim zahtjevima. Rekonstrukcijom i dogradnjom vezova 26 i 27 u Gradskoj luci Split osiguravaju se:<sup>46</sup>

- dva dužobalna veza duljine 140m, kao i
- dvije ukrcajno-iskrcajne rampe širine po 30m,
- nova operativna površina od 2.700m<sup>2</sup>

<sup>46</sup> <http://portsplit.com/razvoj/projekti-u-tijeku/>, 21.05.2014.

- dubina u trasi obale kao i dubina pripadajućeg akvatorija iznositi će - 7,50m.

Osim brodova u domaćem prometu planirana dogradnja spomenutih vezova omogućava i alternativni prihvat trajekata i katamarana u međunarodnom prometu. Za potrebe planiranog zahvata sagledan je i način odvijanja prometa na novonastaloj manipulativnoj površini, kao i sve potrebne instalacije (vodovodne instalacije, elektroinstalacije, javna rasvjeta, optički kablovi i oprema za brodove). Ovim vezovima se pridružuje već postojeća operativna lučka površina, prostorno definirana lučkom cestom na istoku te spojnom obalom Gata sv. Duje i lukobrana, kao i pripadajućom površinom na samom lukobranu.

### **5.3. LUKA ZADAR**

Luka Zadar smještena je na središnjem dijelu istočne jadranske obale, a brojnost otoka i plovna ograničenja otežavaju pristup luci većim brodovima. Putnička luka smještena je u samom središtu grada na poluotoku i kombinacija je linijskog i turističkog putničkog prometa. Raspolaze s deset vezova za putničke brodove, od kojih su dva međunarodna, kapaciteta 150do 200 metara dužine i 7,5 do 8 metara gaza. Ostali vezovi primaju brodove između 50 – 70metara dužine i 5 – 7 metara gaza. Dovođenje autoputa A1, kojim je Zadar povezan s pravcima prema Zagrebu i Pločama, usložilo je prometnu dostupnost i ostvarivanje linijskog putničkog i trajektnog prometa u luci s obzirom na postojeću lokaciju trajektnog terminala u staroj gradskoj luci. To su osnovni razlozi početka izgradnje višefunkcionalnog putničkog terminala u bazenu Gaženica 2009. godine, a u projektu je i izgradnja gata na Istarskoj obali, na sadašnjim vezovima 1 i 1b. Nakon izgradnje luke Gaženica, planirano infrastrukturno uređenje obiju luka i njihova specijalizacija omogućit će višu kvalitetu pomorskih veza čime će se poboljšati brzina, frekvencija, udobnost i sigurnost posebice putničkog pomorskog prometa. Također, neposredan ulaz autoceste i željezničke obilazne pruge u novu luku omogućit će njezino

kvalitetno prometno povezivanje s regionalnim državnim i međunarodnim prometnicama.<sup>47</sup>

Grad Zadar, zajedno s Lukom Zadar i Zavodom za prostorno uređenje izradio je prostorno-plansku dokumentaciju trajekte luke s kojim je predviđena izgradnja<sup>48</sup>: pomorsko-putničkog terminala, terminala za selektivni putnički promet, otočnog trajektnog terminala, terminala za dužobalnu linijski plovidbu, međunarodnog putničkog terminala, terminala za turistička kružna putovanja... Izgradnjom planiranog luka Zadar izgledala bi kao na slici 5., sa svim spomenutim terminalima.



**Slika 5. Luka Zadar**

Izvor: <http://www.port-authority-zadar.hr/>, 18.05.2014.

Da bi uspjela zadovoljiti potražnju za prihvatom brodova luka Zadar planira izgraditi novu putničku luku u Gaženici. Putnička luka u Gaženici dat će novi impuls razvoju turizma i prometa te cjelokupnog gospodarstva regije. Izgradnjom putničko

<sup>47</sup>Dundović, Č., Plazibat V., *Lučka i prometna infrastruktura Republike Hrvatske*, Pomorstvo, 25/1(2011), str. 209-222, str. 212.

<sup>48</sup>Drnjević O., *Planovi razvitka Zadarske trajektno-putničke luke*, *Suvremeni promet*, br. 1-2., 2000., str. 164-166., str. 164.

trajektne luke "Zadar-Gaženica" sa svim internim prometnicama, terminalskim zgradama i čekalištima za automobile steći će se uvjeti za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i to:<sup>49</sup>

- 6 trajekata na lokalnim linijama dužine od 50-150 metara;
- 3 broda u međunarodnoj plovidbi dužine od 150-200 metara;
- 3 broda na kružnim putovanjima dužine od 250-350 metara kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima.

Izgradnja luke odvija se kroz tri javne nabave i to:

1. Nasipavanje i izrada sekundarnog lukobrana sa predviđenim početkom radova u prosincu 2008 godine;
2. Izrada obala i to: - otočki terminal; - dužobalni terminal; - međunarodni terminal koji uključuje i obalu za brodove na kružnim putovanjima te RO-RO brodove; - cesta Gaženica-Biogradska, rotor, interne prometnice, podzemne instalacije
3. Terminalske zgrade sa svim tehničkim, kontrolnim, prometnim i komercijalnim sadržajima. Ukupno to je 250.000 m<sup>2</sup> s ukupno 3.000 m operativne obale i dubinom od 13-15 m što omogućuje prihvata i najvećih plovila. Završetak izgradnje kompletne luke očekuje se početkom 2014 godine

U tablici 17. dan je prikaz domaćeg i međunarodnog prometa putnika i promet putnika na kružnim putovanjima u luci Zadar u vremenskom razdoblju od 2005.-2010. Jedini porast u 2010. godini zabilježen je u broju putnika pristiglih s brodova za kružna putovanja. Broj putnika u domaćem i međunarodnom prometu je pao.

---

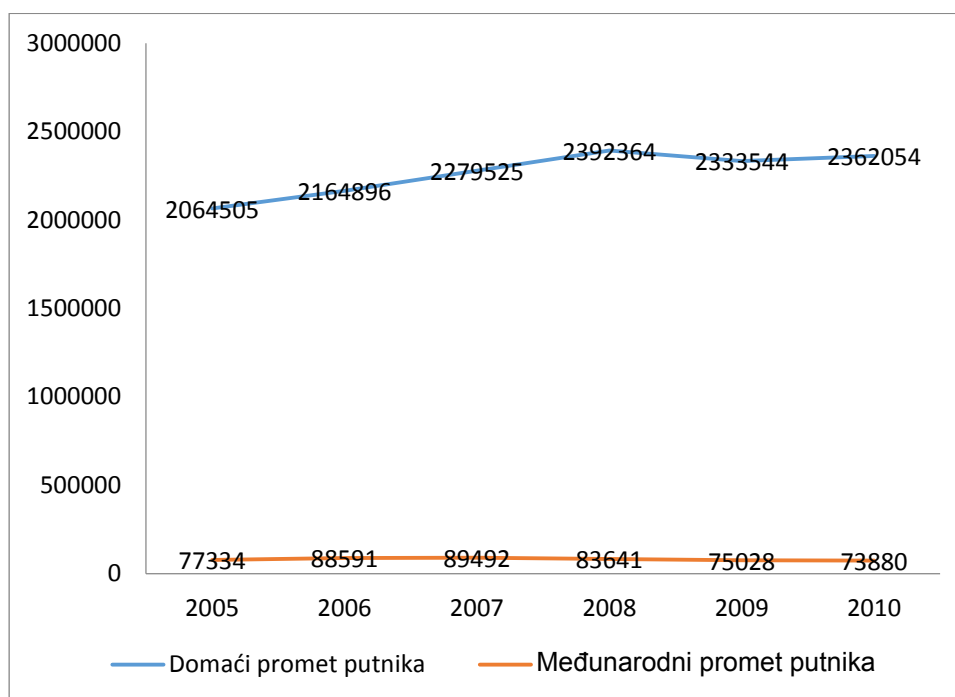
<sup>49</sup> <http://www.port-authority-zadar.hr/>, 20.05.2014.

**Tablica 17. Promet putnika u luci Zadar**

Godina	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
<b>Domaći promet putnika</b>	2 064 505	2 164 896	2 279 525	2 392 364	2 333 544	2 362 054
<b>Međunarodni promet putnika</b>	77 334	88 591	89 492	83 641	75 028	73 880
<b>Brodovi za kružna put.</b>	7 862	12 557	24 813	24 231	12 286	17 157

Izvor: Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 78

Ako promatramo kretanje putnika u domaćem i međunarodnom prometu za luku Zadar vidljivo je da se broj putnika blago povećavao, što nije slučaj i sa prometom putnika u međunarodnom prometu.



**Grafikon 4. Promet putnika u luci Zadar**

Izvor: izrada autora



## 5.4. LUKA RIJEKA

Putnički promet riječke luke odnosi se gotovo u cijelosti na promet dužobalnih putničkih brodskih linija koje tijekom godine povezuju Rijeku sa Splitom i Dubrovnikom te brzobrodskim linijama prema otocima Pagu i Malom Lošinj. Putnička luka namijenjena uplovljavanju putničkih i turističkih brodova prostorno zauzima središnji dio luke i smještena je u najužem centru grada. Za vrijeme ljetne sezone u luku dolazi veliki broj turističkih brodova - jedrenjaka kojima riječka luka predstavlja polaznu luku za kružna putovanja po Jadranu. Dodatna prednost putničkoj luci je neposredna blizina željezničkog i autobusnog kolodvora. Pomorsko putnički terminal otvoren je 2009 godine.

Tehnički podaci: dubina mora: 7.5 m, broj obala: 11, ukupna duljina obala: 900m, udaljenost od centra grada: 50 – 300m. Unutarnji dio riječkog bazena namijenjen je putničkom prometu. Završena je izgradnja i pušten je u rad novi putnički terminal u čijem se sastavu nalazi i lučki kontrolni centar koji raspolaže najmodernijim sustavom nadzora i upravljanja pomorskim prometom (VTMIS). U sklopu putničke luke otvoren je riječki lukobran, atraktivna šetnica dugačka 1750 m, čime je omogućen pristup građanima području riječke luke.



**Slika 6. Putnički terminal Rijeka**

Izvor: [bedrudingusic.wordpress.com](http://bedrudingusic.wordpress.com), 18.05.2014.

Analiza pomorsko putničkog prometa u luci Rijeka ukazuje da se promet u njoj većinom odnosi na promet brzobrodskim linijama prema otocima Cresu, Lošinj i Rabu i taj je promet u konstantnom porastu. Ukupan promet putnika je u 2010. bio najmanji u odnosu na godine prije, samo 193 462 prevezena putnika. Kružna putovanja u luci Rijeka su gotovo zanemariva, svega oko 14 500 putnika u 2009. i 14 172 putnika u 2010.

**Tablica 18. Ukupno putnički promet u luci Rijeka u razdoblju od 2006.-2010.**

Promet	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
<b>Dužobalna RO/RO putnička linija</b>	47 893	44 538	43 145	196 704	179 290
<b>Brzobrodске linije</b>	158 180	162 455	168 813		
<b>Kružna putovanja</b>	-	-	10 133	14 500	14 172
<b>UKUPNO</b>	206 073	206 993	22 091	211 204	193 462

Izvor: Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 77.

Po pitanju pomorsko putničkih luka, pomorsko putnički terminal u Rijeci je izgrađen prema Rijeka Gateway projektu u potpunosti. Plan izgradnje terminala uključivao je realizacija projekta u dvije faze. U prvoj fazi izgrađen je dio zgrade Pomorskog putničkog terminala s neophodnom infrastrukturom, uređena je pješačka površina u dužini cca 260 metara, rekonstruirano je 200 m novog obalnog zida s plutajućom rampom za iskrcaj/ukrcaj vozila na brod, izvršena je sanacija kolosijeka, postavljena je nova vodovodna, kanalizacijska i elektro mreža. U sklopu projekta izvedena je i plinifikacija zgrade PPT-a. U drugoj fazi je dovršena izgradnja zgrade PPT-a i uređenje još jednog veza za međunarodni promet, te šetnice u dužini 200 metara, izgradnja tri paviljona ugostiteljske namjene te prostora carinske ispostave na graničnom prijelazu prije drugog veza namijenjenog za međunarodni brodski promet.

Cilj svih projekata u putničkim lukama jest omogućiti prihvat većeg broja brodova, bilo da je riječ o brodovima dužobalne plovidbe ili onima za kružna putovanja. S obzirom na važnost koju putničke luke imaju za cjelokupno gospodarstvo, investicije uložene u izgradnju pomorsko putničkih terminala smatraju se isplativim.



## 5.5. LUKA ŠIBENIK

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

Struktura putničkog prometa u luci Šibenik sastoji se od:<sup>50</sup>

1. Trajektnih linija prema otocima u okruženju grada Šibenika,
2. Brodskih putničkih linija iz Šibenika i Vodica prema lokalnim mjestima i otocima,
3. Međunarodnog kruzing turizma.

U 2010. prema podacima DZS bio putnika prispjelih u luku Šibenik je bio najniži u razdoblju od 2006. Najveći zabilježeni promet brodova bio je u 2008. kada je u luku Šibenik uplovilo 14 110 brodova sa 773 260 putnika.

**Tablica 19. Kretanje brodova i putnika u luci Šibenik u razdoblju od 2006.-2010.**

Godina	Prispjeli brodovi		Promet putnika
	Broj brodova	GT	
<b>2006.</b>	11 336	3 203	564 118
<b>2007.</b>	13 695	3 283	771 637
<b>2008.</b>	14 110	4 114	773 260
<b>2009.</b>	10 216	2 892	560 802
<b>2010.</b>	10 882	2 601	552 716

Izvor: <http://www.dzs.hr/> 29.06.2014.

<sup>50</sup> Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Rijeka 2012., str. 78.

Lučka uprava Šibenik provodi projekt rekonstrukcije i dogradnje gata Vrulje u luci Šibenik kojim će se izgraditi četiri veza u ukupnoj dužini od 510 metara od čega su dva veza ukupne duljine 325 metara (dubina mora- 10 metara). Gatovi su namijenjeni prihvatu brodova na kružnim putovanjima i brodova u međunarodnom i lokalnom putničkom i ro-ro putničkom pomorskom prometu. Vrijednost investicije iznosi 12 milijuna EUR, a radovi se planiraju završiti u 2014. U okviru projekta, planirana je izgradnja Pomorsko putničkog terminala za usluge domaćeg, međunarodnog i kruzerskog putničkog prometa i prometa vozila (ukupna površina zgrade terminala - 6000m<sup>2</sup>). Prema postojećem projektu planirano je da Pomorsko putnički terminal uključuje: glavnu zgradu i parkiralište u neposrednoj blizini zgrade terminala. Ukupna zatvorena površina zgrade terminala iznosi cca 6.000 m<sup>2</sup> . Ukupna otvorena površina iznosi oko 15.000 m<sup>2</sup> od čega je 4.000 m<sup>2</sup> čekališnih parkirališta i 2.400 m<sup>2</sup> zelenih površina i terasa.



**Slika 7. Planirani pomorsko- putnički terminal**

Izvor: [http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi\\_pomorski-putnicki\\_terminal/fotogalerija.asp](http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/fotogalerija.asp),  
28.06.2014.

## 5.5. LUKA ROVINJ

Luka Rovinj smještena je u sjevernom dijelu Jadrana. Lučko područje obuhvaća: južna luka i sjeverna luka Valdibora. Pojedini dijelovi lučkog područja južne luke koriste se, u pravilu, za<sup>51</sup>:

- dio operativne obale gata „Veliki molo“ (s obje strane), predstavlja područje stalnog pomorskog graničnog prijelaza, te kao takvo služi za pristajanje, isplavlavanje brodova i brodica, kao i za ukrcaj/iskrcaj putnika međunarodnog pomorskog prometa.
- unutarnji dio obale gata „Veliki molo“ u dužini od 30 m od linije graničnog prijelaza prema zgradi Lučke kapetanije, od 01.10. do 30.04. koristi se za stalni vez ribarskih, putničkih i ostalih brodova/brodica; od 01.05. do 30.09. koristi se kao operativni dio obale i privezište jahti do 40m dužine.
- obalni dio unutar zidova zgrade Lučke kapetanije koristi se za privez službenih plovila Lučke kapetanije, MUP-a i ostalih državnih institucija.
- dio Obale Pino Budicin od Lučke kapetanije do gata „Mali molo“ koristi se u svrhu stalnog veza za ribarske i ostale brodove i brodice, od čega se središnji dio u dužini od 10m koristi kao operativni dio obale za ukrcaj/iskrcaj putnika.
- vrh pristanišnog gata „Mali molo“ koristi se kao operativna obala za pristajanje plovila koja obavljaju djelatnost prijevoza putnika na linijama grad-pristanišni gat „Delfin“ - otok Katarina – Crveni otok (o. Sv. Andrija). Za istu namjenu koristi se i pristanišni gat „Delfin“.
- desna strana pristanišnog gata „Mali molo“ u dužini od 30m od vrha služi za pristajanje domicilnih plovila koja obavljaju povremeni prijevoz putnika, odnosno za ukrcaj i iskrcaj putnika. Privez u tu svrhu dopušta se na najduže 30 minuta.
- lijeva strana pristanišnog gata „Mali molo“ u dužini od 30m od vrha služi za pristajanje domicilnih plovila koja obavljaju povremeni prijevoz putnika.
- preostali dio Obale Pino Budicin, Obala Aldo Rismon do u cijelosti, kao i akvatorij omeđen spojnicom točaka glava gata „Mali molo“ do završne točke

<sup>51</sup> <http://www.port-rovinj.hr/download/Pravilnik%20o%20redu%20u%20luci%20-%202011.pdf>, 29.06.2014

Obale Aldo Rismondo, služi za potrebe komunalnog veza i sidrišta brodova i brodica domicilnog stanovništva.

- ugao Obale Pino Budicin i Obale Aldo Rismondo, 5m u oba smjera koristi se kao operativni dio obale za ukrcaj/iskrcaj putnika povremenog prijevoza putnika.

U 2010. u luku Rovinj ukupno je prispjelo 5 168 brodova, što je pad za 31,5% u odnosu na 2009., u kojoj je bio 7 541 dolazak. Od ukupnog prometa prispjelih brodova u 2010. na putničke brodove i brodove za kružna putovanja odnosi se 95,3%. U 2010. je ukupan promet putnika iznosio 504 tisuće putnika, što je u odnosu na 2009., u kojoj je promet putnika iznosio 560 tisuće putnika, pad za 10%. Od ukupnog prometa, u unutarnjem prometu ukrcalo se i iskrcalo 440 tisuća putnika (87,3%).

**Tablica 20. Kretanje brodova i putnika u luci Rovinj od 2006.- 2010.**

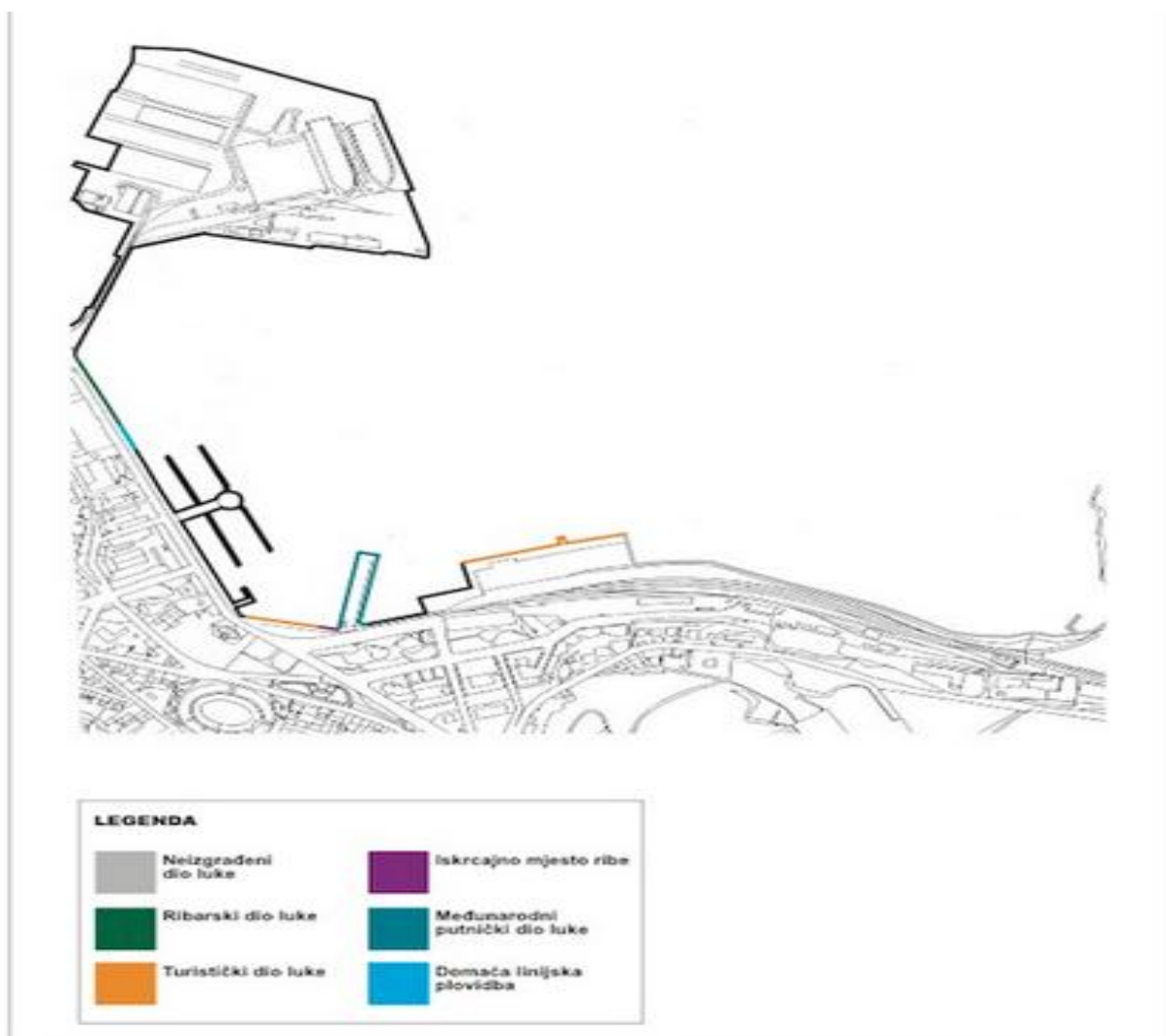
Godina	Prispjeli brodovi		Promet putnika
	Broj brodova	GT	
<b>2006.</b>	1 198	583	189 445
<b>2007.</b>	1 102	460	165 189
<b>2008.</b>	6 399	1 147	510 316
<b>2009.</b>	7 541	1 317	559 719
<b>2010.</b>	5 168	1 049	503 508

Izvor: <http://www.dzs.hr/> 28.06.2014.

## 5.6. LUKA PULA

Pula je prirodna luka zaštićena sa polutokom koji se završava rtom Kumpar i lukobranom dugačkim 1.210 m, a sa sjeverne rtom Proština. Mali dio lučkom područja namijenjen je domaćoj plovidbi i međunarodnom putničkom prijevozu

(slika 8). Većina putničkom prometa otpada na domaći putnički prijevoz. Luka nema mogućnost prihvata cruisera jer je za njihov prihvat potrebna dubina mora veća od osam metara, a u luci je nema. Jedino je mjesto na kojem bi se veliki brodovi mogli vezati uvala Smokvice kod lukobrana, gdje je dubina 30-ak metara, no Gradska uprava Pule ne predviđa širenje putničke luke na taj dio.



Slika 9. Namjena područja luke Pula

Izvor: <http://www.lup.hr/lucka-uprava/organizacija/>, 29.06.2014.

## 6. TENDENCIJE RAZVOJA PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA HRVATSKE

Uvođenje tržišnog pristupa u obavljanju pomorskoga javnog prijevoza i dodjela koncesija za brodske linije temeljem javnog natječaja trebali bi biti osnovne odrednice u definiranju budućih pravaca razvoja pomorsko-putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj. Iste te odrednice su i sastavni dijelovi prijedloga Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Zakon predviđa razvrstaj linija prema značaju pravca na državne, županijske i međuzupanijske te lokalne linije, uz uvjet da nije moguće preklapanje različito razvrstanih linija na istoj relaciji, kao ni razvrstaj na cjelogodišnje i sezonske linije. Davanje koncesije sadrži osobito određenje broдача, liniju po značaju pravca, vrstu prijevoza i razdoblje obavljanja prijevoza, vrstu i kapacitet broда, rok na koji se daje koncesija, način određivanja cijene prijevoza, visinu i način plaćanja naknade za koncesiju. Zakonom se također predlaže formiranje državnog savjeta, zadatak kojega je i predlaganje mjera za unapređenje prijevoza, usklađivanje cijena prijevoza te međusobno rješavanje sporova među broдарima. U putničkom linijskom brodarstvu pojava novih linijskih broдача moguća je:<sup>52</sup>

- u ponudi putničkih linija prema otocima i to ponajprije na državnim linijama na kojima se značajan dio troškova poslovanja podmiruje sredstvima iz državnog proračuna;
- na razini lokalnih putničkih linija koje bi povezivale manja mjesta na području županije.

Razvitak obalne (nacionalne) linijske plovidbe u prijevozu putnika i vozila treba temeljiti na postojećem sustavu koji se mora, u skladu s razumnim potrebama i ekonomskim mogućnostima, stalno usavršavati i prilagođavati kako bi bio jedan od poticatelja gospodarskog i svekolikog razvitka. Usavršavanje i prilagođavanje trebalo bi biti dostupno, a sastojalo bi se od:<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> <http://www.mppi.hr/>, 20.05.2014.

<sup>53</sup> <http://www.agencija-zolpp.hr/>, 29.06.2014.

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

Buduće funkcioniranje preko jadranskih linija trebalo bi se manifestirati kvantitativnim i kvalitativnim promjenama na trima razinama:

- razvitak sustava linija prilagođavanjem reda plovidbe novonastalim uvjetima potražnje te povećanje frekvencije postojećih linija, kao i angažiranih kapaciteta na preko jadranskim linijama;
- revitalizacija flote za preko jadranske linije za povećanjem njenog kapaciteta i kvalitete uključivanjem novo nabavljenih plovnih i novih brodova (konvencionalnih trajekata) u sustav linija, te uključivanjem u taj dio flote pojedinih brodova koji sada izvršavaju druge plovidbene zadatke;
- razvitak tehnologije sustava preko jadranskih linija uvođenjem u sustav takvih trajektnih linija koje bi se odvijale uz pomoć brodova nove tehnologije (brzih trajekata), a koji mogu preploviti Jadran u vremenu kraćem od tri i pol sata. Razvitak kružnih putovanja na hrvatskom dijelu Jadrana prvenstveno će ovisiti o akcijama domaćih i inozemnih turoperatora i putničkih luka te o njihovoj međusobnoj koordiniranosti i fleksibilnosti.



Ciljevi Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. su:<sup>54</sup>

1. radi doprinosa održivom razvoju otoka unaprijediti sustav pružanja javnih usluga povezivanja otoka sa kopnom i otoka međusobno kroz sustava javno obalnog linijskog pomorskog prijevoza
2. Pružanja javnih usluga na načelima sigurnosti, postojanosti, točnosti i udobnosti.
- 3.

Ti ciljevi nastojat će se ostvariti uz pomoć donesenih mjera:

1. Redefinirati sustava linijskog prijevoza (sustav linija, odnos trajektnih, klasičnih i brzobrodskih linija);
2. Povezati obalni linijski pomorski promet sa drugim vidovima prometa sukladno prometnoj strategiji Republike Hrvatske;
3. Provesti dostupan, učinkovit i transparentan sustav povlaštenog prijevoza za otočno stanovništvo i otočno gospodarstvo;
4. Informatizirati obalni linijski pomorski prijevoz koji će omogućiti transparentnost poslovanja i unaprijediti dostupnost usluge;
5. Projektirati i izgraditi namjenske brodove za linije koje povezuju male otoke bez cestovne infrastrukture;
6. Potaknuti razvoj i korištenje novih tehnologija u obalnom linijskom pomorskom prijevozu, i korištenje ekološki prihvatljivih brodova u sustavu obalnog linijskog pomorskog prometa.

U cilju stvaranja uvjeta za poboljšanje kvalitete pomorske prometne povezanosti brodovima hrvatskih poduzetnika, hrvatska je Vlada 7. travnja 2005. usvojila projekt financiranje izgradnje brodova. Ciljevi programa su razvoj malog poduzetništva na obali i otocima, razvoj turizma kroz organizirane jednodnevne izlete i višednevna krstarenja uz očuvanje autentičnih tradicionalnih drvenih brodova (jedrenjaka), te povećanje zaposlenosti. Model financiranja oslanja se na poticajna državna sredstva koja su planirana u državnom proračunu te se sufinanciraju radovi na izgradnji trupa broda do 10% visine ugovorene cijene vrijednosti trupa broda. Vlada je na sjednici 5. svibnja 2006. donijela

---

<sup>54</sup> *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine.*, str. 10.



prihvatila proširenje projekta te pored izgradnje omogućila i dodjelu državnih potpora u iznosu od 10% za rekonstrukciju putničke i izletničke flote. Sredstva državne potpore se dodjeljuju za putničke linijskih brodove do 100 GT (bruto tona) i izletničke brodove do 300 GT. Nakon provedenog javnog natječaja u 2005. državna je potpora dodijeljena u iznosu od 2,27 milijuna kuna za izgradnju 10 brodova, a u 2006. godini potpora od oko 3 milijuna kuna, odnosno 1.787.226,39 kuna za gradnju 7 brodova i 1.171.620,77 kuna za rekonstrukciju 8 brodova.<sup>55</sup>

Da bi se osigurale dobre perspektive hrvatskog putničkog brodarstva, država bi trebala osigurati financijska sredstva, organizirati rashodovanje skoro svih brodova starijih od 30 godina, te ih zamijeniti novogradnjama iz domaćih brodogradilišta. Tako bi se uposlila domaća brodogradilišta u izgradnji domaće putničke flote, a ona bi trebala preuzimati povećanje prometa turista koje će uslijediti završetkom izgradnje hrvatskih autocesta.

Postoji međuovisnost između turističke industrije i obalne putničke plovidbe, morskog brodarstva koje dovodi korisnike turističke usluge na obale Jadrana i jadranske otoke. Razvitak brodarstva treba pratiti razvitak turizma kako bi se moglo osigurati dolazak turista na priobalne i otočne destinacije. Profitabilnost brodara bi bila veća kada bi se osiguralo kvalitetnije prometno spajanje i povezivanje područja atraktivnih za turiste. Za to je potrebno prilagođavanje poslovne i investicijske politike potrebama i zahtjevima turista i planovima razvitka i jačanja turističkih destinacija. Velika ulaganja bit će potrebna u sferi transportnih i turističkih usluga, kao i u drugim tranzicijskim zemljama. To znači da je potrebna liberalizacija inozemnih ulaganja u transportne tvrtke, luke, infrastrukturne sadržaje, hotele, restorane i zemljišta, te promišljanje održivog razvoja transporta u kontekstu razvoja turističke ponude.<sup>56</sup>

Do okončanja prijelaznog razdoblja (31. prosinac 2016.g.) u odnosu na Ugovore o koncesiji ili Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni sukladno Uredbi o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska

---

<sup>55</sup> <http://www.mppi.hr/>, 15.08.2014.

<sup>56</sup> Zelenika R., Pupovac D., Ogorelc A., Model međusektorske analize- čimbenik strukturalnog usklađivanja transportnih i turističkih usluga, *Suvremeni promet*, 1 / 2., 2001., str. 46.

kabotaža), uslugu prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarima svih država članica EU. Tako će uslugu linijskog povezivanja moći obavljati bilo koja brodarska kompanija koja ponudi bolju ponudu, na tržištu će se pojaviti veći broj konkurenata što će povećati ponudu putničkih brodova.

Pored ulaganja u razvoj putničkog brodarstva neizostavna su ulaganja i u morske putničke luke. Cilj ulaganja u razvoj i modernizaciju putničkih luka je osigurati dovoljne kapacitete za prihvata bilo brodova za kružna putovanja ili trajekata za linijsko povezivanje. U luci Dubrovnik je u tijeku projekt modernizacije luke, koji uključuje izgradnju novog dijela operativne obale „Batahovina“. Riječ je o novih 230 metara operativne obale kojima se osposobljava taj dio luke za potrebe trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa, povećava se mogućnost prihvata kruzera, a ujedno se i rasterećuje promet u Gruškoj luci. 2013. i 2014. godine u planu je i izgradnja operativne obale pod nazivom Batahovina 2. Taj projekt podrazumijeva izgradnju nove operativne obale koja se nastavlja na projekt Batahovina 1, u dužini od 400 metara. Realizacijom infrastrukturnih projekata, dio luke unutar Gruškog zaljeva planira se namijeniti isključivo za međunarodni promet, odnosno brodove na kružnim putovanjima i luksuzne jahte, dok će se područje Batahovina izdvojiti kao trajektna putnička luka. U luci Split u 2010. godini izvršen je projekt rekonstrukcije i dogradnje Gata sv. Duje u Gradskoj luci Split, čime je dobiven veći broj vezova, omogućen prihvata brodova na kružnim putovanjima, te je rasterećena najfrekventnija linija Split-Supetar u ljetnim mjesecima. Širenjem i dogradnjom Gata sv. Petra najveća hrvatska putnička luka dobila je 146 metara dužu obalu uz koju se mogu privezati 180 metara dugi kruzeri i do tri dvotrupca. Pitanje putničke luke u Zadru rješava se izgradnjom terminala Gaženica. Realizacijom projekta smanjit će se pritisak putničkih brodova na povijesnu jezgru Zadra te će se dobiti suvremena putnička luka za prihvata svih vrsta putničkih i ro-ro brodova.

## 7. ZAKLJUČAK

Pomorski prijevoz osobito je važan za zemlje poput Hrvatske, s obzirom na veliki broj otoka, i činjenicu da je promet brodovima jedini isplativi način povezivanja otoka i obale. Povezivanje otoka osigurava kvalitetu života stanovnika s otoka i održava se u vidu linijskog prijevoza kroz cijelu godinu prema utvrđenim linijama i rasporedu. Glavni brodar za održavanje veza s otokom i općenito za povezivanje Jadrana je Jadrolinija. Riječ je o brodaru koji je u vlasništvu Republike Hrvatske, koja financira održavanje svih linija s otocima neovisno o njihovoj profitabilnosti. Pored linijskom putničkog brodarstva potrebno je spomenuti još jedan vid putničkog brodarstva, a to su kružna putovanja. Kružna putovanja imaju unatoč svim krizama koje su pogodile ostale segmente brodarstva ostao netaknut i jedini bilježi porast, kako u broju brodova, tako i u broju prevezenih putnika.

Pomorsko-putnički terminali za domaći i međunarodni promet moraju biti osposobljeni za potrebe linijskog brodarstva, za trajektni promet (prihvat manjih trajekata za lokalni promet, većih trajekata za brzu dužobalnu prugu, trajekata za međunarodni promet), te za prihvat i otpremu putničkih brodova za kružna putovanja. Da bi luka zadovoljila zahtjeve broдача i korisnika, odnosno putnika kvalitetna lučka usluga zahtjeva i razvijanje mnogobrojnih djelatnosti na samom terminalu, poput : brzog i sigurnog prihvat i otpreme broда(odgovarajuće pristane, rampe, akvatorij), mogućnost opskrbe broда gorivom, hranom, vodom i pićem, mogućnost manjih popravaka broда i brodske opreme i mogućnost obavljanja špedicijskih, agencijskih i carinskih poslova u sklopu terminala.

Glavne pomorsko putničke luke Hrvatske su Dubrovnik, Split, Zadar i Rijeka, Šibenik, Rovinj i Pula. Prema podacima o kretanju putnika po lučkim kapetanijama, vidljivo je da lučka kapetanija Dubrovnik jedina bilježi konstantni rast broja putnika. Prema broju putnika najviše ih je doputovalo u lučku kapetaniju Split oko 8 milijuna, zatim Dubrovnik i Zadar oko 5 milijuna. Luku Dubrovnik karakteriziraju kružna putovanja i može se reći da je to ne samo najjača luka Jadrana za kružna putovanja, nego i Mediterana. Za luku Split, Zadra, Rijeku i Pulu karakterističan je veći unutrašnji promet putnika, odnosno promet putnika koje koriste dužobalne brodske linije i linije koje povezuju gradove s otocima. Osim važnosti koju luka Dubrovnik,

Zadar i Split imaju za domaći promet putnika, potrebno je spomenuti i njihov značaj u međunarodnom pomorsko putničkom povezivanju, koji se ogleda u vezama luke Zadar i Split sa lukom Ancona u Italiji, i vezom luke Dubrovnik sa talijanskom lukom Bari.

U pogledu daljnji ciljeva koje Republika Hrvatska želi ostvariti u pogledu razvoja pomorsko putničkog prijevoza moraju se ubrajati ciljevi za uvođenjem u promet suvremenijih i bržih brodova, što bi pridonijelo povećanju prijevoznog učinka, pouzdanosti, redovitosti te sigurnosti prijevoza, poboljšanja longitudinalnih veza, što znači povezivanje većih otoka međusobno i regionalnih središta na kopnu, učestalijeg i učinkovitijeg povezivanja otoka s regionalnim središtima, slabljenja monopola u prijevozu i uvođenja konkurentskih odnosa, daljnje unapređenja kooperacije u obavljanju pomorskog prijevoza, modernizacije i izgradnje objekta na kopnu: trajektna i brodska pristaništa (luke), pristupne ceste, obilaznice, otočne ceste, uravnoteženja sezonske i izvansezonske prijevozne ponude.

Osim ciljeva koje se odnose na razvoj pomorsko putničkog prijevoza, postoje i oni koji se tiču izgradnje pomorsko putničkih luka, kako bi se omogućilo pristajanje putničkih brodova. Tako je 2009. završena izgradnja putničkog terminala u Rijeci, dok je izgradnja putničkog terminala u Dubrovnika velikim dijelom završena, a ostatak bi trebao biti dovršen od kraja 2015. Putničke luke Split i Zadar također su u fazi modernizacije i daljnje izgradnje kako bi udovoljile zahtjevima brodara, ali i putnika, bilo da je riječ o domaćim putnicima ili stranim turistima.

## LITERATURA

### KNJIGE

1. Baričević, H.: Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003.,
2. Državni zavod za statistiku, Statistička izvješća 14793/2013.,, Transport i komunikacije u 2012.,Zagreb, 2013.,
3. Dundović Č., Lučki terminali, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2002.,
4. Dundović Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003.,
5. Glavan B., Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992.,
6. Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, Institut za turizam, Zagreb, 2011.
7. Gračan D., Alkier Radnić R., Uran M., Strateška usmjerenost nautičkog turizma u EU, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 2011.
8. Holjevac Avelini I., Upravljanje kvalitetom u turizmu i hotelskoj industriji, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.,
9. Jugović A., Racionalizacija upravljanja pomorsko-putničkim lukama Republike Hrvatske, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.,
10. Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2012.,
11. Kesić B., Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2003.,
12. Kesić, Jugović, Menadžment pomorsko putničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2006.,
13. Lyoyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1988.
14. Mencer I., Strategija razvitka Republike Hrvatske-Pomorstvo, Hrvatska u 21. stoljeću, Zagreb, 2003.,
15. Mitrović F., Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007
16. Mrnjavac E., Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.,
17. Promet u morskim lukama od 2006. do 2010., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2011

18. Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine.,
19. Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007.,
20. Šamanović, J.: Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002.,
21. Zelenika R., Prometni sustavi: Tehnologija-Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, O linijskom prometu, 2001.

## ČLANCI

1. Asić A., Analiza efikasnosti putničkih luka u Republici Hrvatskoj, Pomorstvo, 25/1(2011),
2. Delibašić, T., Vidučić, V., Međuovisnost putničkoga morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Zbornik radova, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21. Sv. 2 (2003),
3. Drnjević O., Planovi razvitka Zadarske trajektno-putničke luke, Suvremeni promet, br. 1-2., 2000.,
4. Dundović, Č., Plazibat V., Lučka i prometna infrastruktura Republike Hrvatske, Pomorstvo, 25/1(2011),
5. G.P. Wild International limited, Passenger port development, Cruise industry reports, Dubrovnik, 2002.,
6. Jugović A., Kesić B., Jakomin I., Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia 40, 2007.,
7. Violić, A., Debelić B., Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva, Pomorski zbornik 47-48 (2013),
8. Zec D., Optimalna veličina RO/RO putničkog broda u obalnoj plovidbi, Pomorski zbornik 40, 2002., 1,

## INTERNET

1. <http://www.discovercroatia.com.au/Ferries---to-and-from-Italy.aspx>
2. <http://www.korculainfo.com/croatia/jadrolinija/>,
3. <http://www.agencijazolpp.hr/>, Promet putnika i vozila,
4. <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije>,
5. <http://www.agencija-zolpp.hr/>,
6. [www.dzs.hr.](http://www.dzs.hr/), Državni zavod za statistiku: Priopćenja o kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj,
7. [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2013/04-03-06\\_07\\_2013.htm](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_07_2013.htm),
8. <http://www.portdubrovnik.hr/>,
9. <http://portsplit.com/luka-split/>,
10. <http://www.lukasplit.hr/>,
11. <http://www.port-authority-zadar.hr/>,
12. <http://www.mppi.hr/>,
13. <http://portsplit.com/razvoj/projekti-u-tijeku/>,
14. <http://www.port-authority-zadar.hr/>,
15. [http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi\\_pomorski-putnicki\\_terminal/fotogalerija.asp](http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/fotogalerija.asp),
16. <http://www.lup.hr/lucka-uprava/organizacija/>, 29.06.2014.
17. <http://www.port-rovinj.hr/download/Pravilnik%20o%20redu%20u%20luci%20-%202011.pdf>,
18. [http://hr.wikipedia.org/wiki/Putni%C4%8Dki\\_brod#Povijest](http://hr.wikipedia.org/wiki/Putni%C4%8Dki_brod#Povijest)

## **POPIS SLIKA, TABLICA SHEMA I GRAFIKONA**

### **POPIS SLIKA**

Slika 1. Nacionalne linijske putničke veze .....	30
Slika 2. Međunarodne putničke linijske veze Hrvatske .....	35
Slika 3. Luka Dubrovnik .....	47
Slika 4. Stanje izgradnje projekata u putničkoj luci Dubrovnik .....	49
Slika 5. Luka Split .....	50
Slika 6. Luka Zadar .....	54
Slika 7. Putnički terminal Rijeka .....	57
Slika 8. Planirani pomorsko- putnički terminal .....	59
Slika 9. Namjena područja luke Pula .....	64

### **POPIS TABLICA**

Tablica 1. Najveći putnički brodovi od 1996. do 2010. ....	7
Tablica 2. Plovni park Hrvatske u pomorskom i obalnom prijevozu .....	27
Tablica 3. Stanje brodova u pomorskom i obalnom prijevozu .....	28
Tablica 4. Promet brodova prispjelih u morske luke prema vrsti brodova .....	29
Tablica 5. Promet putnika po lučkim kapetanijama .....	30
Tablica 6. Udio brodara u prometu putnika i vozila .....	36



Tablica 7. Promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. god. ....	38
Tablica 8. Trajektne linije i promet putnika i vozila u 2012. i 2013. ....	39
Tablica 9. Državne brodske linije i prevezeni putnici u 2012. i 2013. ....	40
Tablica 11. Brzobrodske linije i prevezeni putnici u 2012. i 2013. ....	41
Tablica 12. Kružna putovanja stranih brodova u Hrvatskoj od 2002.-2010.g. ....	42
Tablica 14. Promet putnika u morskim lukama (u tis. 000) ....	46
Tablica 15. Prispjeli brodovi u promet putnika u luci Dubrovnik ....	48
Tablica 16. Prispjeli brodovi u promet putnika u luci Split ....	52
Tablica 17. Promet putnika u luci Zadar ....	56
Tablica 18. Ukupno putnički promet u luci Rijeka u razdoblju od 2006.-2010. ....	58
Tablica 19. Kretanje brodova i putnika u luci Šibenik u razdoblju od 2006.-2010.....	61
Tablica 20. Kretanje brodova i putnika u luci Rovinj od 2006.- 2010. ....	63

## **POPIS SHEMA**

Schema 1. Podsustav putničkog brodarstva .....	9
Schema 2. Podjela pomorsko- putničkih luka .....	17

## **POPIS GRAFIKONA**

Grafikon 1. Promet putničkih brodova .....	29
Grafikon 2. Promet putnika u morskim lukama (u tis. 000) .....	25
Grafikon 3. Promet putnika i broj međunarodnih kruzing putovanja u razdoblju 2002-.2010. ....	43

Grafikon 4. Promet putnika u luci Zadar ..... 56