

Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet

Petrov, Tamara

Master's thesis / Diplomski rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:019807>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-21**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

TAMARA PETROV

**MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH
ZA JAVNI PROMET**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2020.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH
ZA JAVNI PROMET
MULTIPLICATIVE EFFECTS OF PORT DEVELOPMENT
OPEN TO PUBLIC TRAFFIC**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorska i prometna politika

Mentor/komentor: Doc. dr. sc. Dražen Žgaljić

Student/studentica: Tamara Petrov

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112066055

Rijeka, rujan 2020.

Student/studentica: Tamara Petrov

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometa

JMBAG: 0112066055

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET izradio/la samostalno pod mentorstvom prof. doc. sc. Dražena Žgaljića.

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan/na sam s trajnom pohranom diplomskog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:

- a) rad u otvorenom pristupu
- b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH
- c) pristup korisnicima matične ustanove
- d) rad nije dostupan

Student/studentica



Tamara Petrov

SAŽETAK

Morska luka je mjesto koje je namijenjeno za pristan brodova te za ukrcaj, iskrcaj i pretovar tereta i putnika s brodova ili na njih. Prema tome, luke se dijele na putničke i teretne. Lučki je sustav složen, dinamički, otvoreni, stohastički i organizacijski sustav sa svim tehničkim elementima koji su potrebni za izvođenje najpovoljnijeg prekrcajnog procesa i upravljanje tim procesom.

Prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Luke otvorene za javni promet mogu biti otvorene za međunarodni i domaći promet.

Multiplikator je mjera višestrukog učinka jednokratne promjene egzogene varijable na endogenu varijablu te je multiplikativni učinak različit ovisno o intenzitetu zavisnosti egzogenih i endogenih varijabli.

Ključne riječi: luka, lučki sustav, podjela morskih luka, multiplikativni učinci

SUMMARY

A seaport is a place intended for the berth of ships and for the embarkation, disembarkation and transshipment of cargo and passengers from or to ships. Therefore, ports are divided into passenger and cargo. The port system is a complex, dynamic, open, stochastic and organizational system with all the technical elements needed to perform the most favorable misdemeanor process and manage those processes.

According to the purpose they serve, ports are divided into ports open to public traffic and special purpose ports. Ports open to public traffic may be open to international and domestic traffic.

The multiplier is a measure of the multiple effect of a single change in an exogenous variable on an endogenous variable, and the multiplicative effect is different regardless of the intensity of the dependence of exogenous and endogenous variables.

Keywords: port, port system, division of seaports, multiplicative effects

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
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.....	2
2. TEORIJSKE ZNAČAJKE MORSKIH LUKA I LUČKOG SUSTAVA ..	4
2.1. POJAM I PODJELA MORSKIH LUKA	4
2.2. FUNKCIJE LUKA	6
2.3. LUČKI SUSTAV	8
3. RAZVRSTAJ LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	12
3.1. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET	12
3.2. LUKE POSEBNE NAMJENE	14
4. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	16
4.1. FUNKCIJSKA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA	17
4.2. DIVIZIJSKA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA	19
4.3. PROJEKTNJA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA	21
4.4. MATRIČNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA	22
5. ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA RAZVOJ LUKA	24
5.1. LOGISTIČKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	26
5.1.1. <i>Prometna infrastruktura</i>	26
5.1.1.1. Kopnena prometna povezanost.....	28
5.1.1.2. Cestovna povezanost	29
5.1.2. <i>Lučka i poslovna politika</i>	30
5.1.2.1. Lučka politika.....	31
5.1.2.2. Poslovna politika	32

5.1.2.3. Istitucionalni okvir.....	34
5.1.2.4. Prometna politika Europske unije.....	35
5.2. EKONOMSKI ČIMBENICI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....	36
6. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....	42
6.1. EKONOMSKE MJERE	43
6.2. MIKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....	45
6.3. MAKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	48
7. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ	50
7.1. LUKA SPLIT	51
7.2. LUKA ZADAR	54
7.3. MULTIPLIKATIVNI UČINACI RAZVOJA LUKA SPLIT I LUKA ZADAR.....	58
8. ZAKLJUČAK.....	60
LITERATURA	62
POPIS TABLICA	64
POPIS GRAFIKONA	64
POPIS SLIKA.....	64

1. UVOD

Prema namjeni, luke se dijele na luke otvorene za javni promet te luke posebne namjene. Obje vrste luka mogu imati jedan ili više lučkih bazena. Luka postaje luka otvorena za javni promet ili luka posebne namjene kada ispuni uvjete za stjecanje tog naziva. Naime, postoje posebni propisi u kojima su navedeni uvjeti da bi neka luka odobrenje svoje poslovanje u međunarodnom ili domaćem prometu.

Čimbenici koji utječu na razvoj luka su prirodno – geografski te društveno – gospodarski čimbenici. Pod prirodno geografske čimbenike spadaju geografski položaj i topografski čimbenici. Nekada je geografski položaj bio najvažniji prirodni preduvjet da bi se pojedina luka razvila na nekome području. No, u današnje vrijeme, društveno – gospodarski uvjeti su najvažniji. Razlog zašto danas geografski položaj nije najbitniji jest taj što se tehnika i tehnologija vrlo razvila. Što znači da se i luke koje nisu smještene na povoljnom prirodno geografskom području mogu biti od velike važnosti jer se grade ljukobrani, ili se može produbiti dubina bazena itd. Vrlo je bitno da svaka luka ima dobru povezanost sa zaleđem, a prometnice znatno utječu na veličinu zaleđa.

Multiplikativni se učinci dijele na makro i mirko multiplikativne učinke. Obje vrste učinaka su vrlo bitni. Razlikuju se u tome što mikro efekti sagledavaju život pojedinca dok makro efekti sagledavaju cijeli gospodarski aspekt.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja ovog diplomskog su multiplikativni učinci i njihova analiza u lukama otvorenim za javni promet. Ti multiplikativni učinci utječu na razvoj luke te na cijelo gospodarstvo.

Iz navedenog problema definiran je i predmet istraživanja. Predmet istraživanja je istražiti pitanja koja se odnose na multiplikativne učinke koji utječu na luke otvorene za javni promet te njihovu analizu.

Objekt istraživanja je luka i lučki sustav kao i multiplikativni učinci bazirajući se na multiplikativne učinke luke Split i luke Zadar.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Radna hipoteza ovoga diplomskog rada je da se znanjem i proučavanjem multiplikativnih učinaka potvrdi činjenica da multiplikativni učinci znatno utječu na razvoj luka otvorenih za javni promet te na cijelo gospodarstvo.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha istraživanja je da se uz pomoć teorijskih spoznaja i znanstvenih metoda istraži utjecaj multiplikativnih učinaka te da se utvdi njihova važnost da bi luka otvorena za javni promet postigla uspješno poslovanje.

Cilj istraživanja je taj da se znanstvenim metodama da uvid u temeljne značajke luka otvorenih za javni promet, njihovu organizacijsku strukturu kao i logističke i ekonomske čimbenike.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom izrade ovoga diplomskoga rada koristit će se sljedeće znanstvene metode: metoda indukcije i dedukcije, metoda analize i sinteze, metoda dokazivanja, metoda generalizacije te metoda klasifikacije.

1.5. STRUKTURA RADA

Struktura diplomskog rada koji nosi naslov Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet podijeljena je na osam cjelina.

U prvom dijelu, Uvodu, objašnjen je problem, predmet i objekt istraživanja, postavljena je temeljna hipoteza te su određeni svrha i ciljevi istraživanja. Navedene su znanstvene metode te je objašnjena struktura rada.

Drugi dio nosi naslov Teorijske značajke morskih luka i lučkog sustava. U ovom je dijelu opisan pojam luke i lučkog sustava kao i podjela morskih luka. Osim toga, nabrojane su i opisane funkcije luke.

U trećem dijelu diplomskoga rada razvrstane su luke prema namjeni te su navedena glavna obilježja luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.

U četvrtome dijelu obrađena je organizacijska struktura luka otvorenih za javni promet koja se dijeli na funkcijku, divizijsku, projektnu i matričnu strukturu.

Peti dio nosi naslov Čimbenici koji utječu na razvoj luka te su navedeni i objašnjeni logistički i ekonomski čimbenici luka otvorenih za javni promet.

Šesti se dio odnosi na multiplikativne učinke luka otvorenih za javni promet te su navedene ekonomske mjere kao i mikro i makro multiplikativni učinci luka otvorenih za javni promet.

U predzadnjem dijelu diplomskog rada navedene su luke otvorene za javni promet koje se nalaze u Republici Hrvatskoj te su navedene glavne značajke luke Split i luke Zadar kao i multiplikativni učinci razvoja tih luka.

Zadnji dio, Zaključak, sastoji se od pregleda spoznaja i sinteze do kojih se došlo tijekom pisanja ovog diplomskog rada.

2. TEORIJSKE ZNAČAJKE MORSKIH LUKA I LUČKOG SUSTAVA

Glavni pravni akt u kojemu se nalaze važne odredbe o razvrstavanju luka jest Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Ovim se zakonom uređuje pravni status pomorskog dobra. Osim toga, ovaj zakon omogućuje i utvrđivanje granica tog pomorskog dobra, kao i upravljanje i zaštitu pomorskog dobra. U Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama nalazi se i glavni razvrstaj morskih luka. Osim toga ovaj Zakon uređuje i lučko područje, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, gradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje, te bitna pitanja o redu u morskim lukama.

2.1. POJAM I PODJELA MORSKIH LUKA

Morska luka je mjesto namijenjeno za pristan brodova te ukrcaj, prekrcaj ili iskrcaj tereta ili putnika s brodova i na njih te prema tome luke dijelimo na putničke i teretne. Osim toga, luke pružaju i sigurno mjesto gdje se plovila mogu sakriti od jakih vjetrova i valova jer je izgrađena na povoljnom mjestu te je zaštićena. Luku možemo definirati i kao je neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim ili neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima i drugim objektima koji su namijenjeni za sidrenje, pristajanje i zaštitu brodova. Osim toga, one služe i za ukrcaj i iskrcaj putnika i robe te uskladištenje i druge radnje vezane sa robom i putnicima. Mogu se nalaziti na moru, jezeru, rijeci ili kanalu te ih prema mjestima gdje se nalaze dijelimo na morske, riječne i jezerske luke.

U većini slučajeva, glavna podjela luka se razlikuje. Razlog tome jest taj što se luke razlikuju od države do države zbog složenosti lučkog sustava. Razlike u lučkom sustavu se najviše mogu vidjeti prema broju djelatnika i zaposlenika određene luke.

Kada govorimo o podjeli luka prema kategorijama, tu spadaju:

- Geografski položaj luke,
- Funkcija koju određena luka obavlja,
- Vodostaj,
- Način gradnje,
- Veličina luke,

- Funkcija luke,
- Vrsta prometa koji se odvija u luci te
- Druga obilježja i kriteriji.

U Republici Hrvatskoj položaj gdje se neka luka nalazi u prometnom sustavu zemlje ovisi o zakonima i pravnim propisima. Glavna zakonska regulativa za pomorstvo u Republici Hrvatskoj jest Pomorski zbornik i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Neki od elemenata koji su bitni kod kategorizacije luka su veličina prometa, povezanost luke sa zaleđem preko ceste ili željeznice, te instalirani lučki kapaciteti i učestalost brodskih linija.

Razvrstaj se dijeli prema različitim kriterijima, to su:

1.) Prema namjeni luke se dijele na:

- Luke otvorene za javni promet i
- Luke posebne namjene

2.) Prema veličini i značenju za Republiku Hrvatsku luke otvorene za javni promet dijele se na:

- Luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- Luke županijskog značenja i
- Luke lokalnog značenja

3.) Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama za posebne namjene luke se dijele na:

- Vojne luke,
- Luke tijela unutarnjih poslova,
- Luke nautičkog turizma,
- Industrijske luke,
- Sportske luke,
- Ribarske luke i dr.

4.) Prema značenju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene mogu biti:

- Luke od značenja za Republiku Hrvatsku i
- Luke od županijskog značenja.¹

Gore navedena podjela luka je temeljna podjela luka ali može doći i do nekih promjena. Kada dode do bilo kakve promjene kod razvrstaja luka, lučka uprava, gradsko ili

¹Kesic, B.; Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.

županijsko poglavarstvo donose zahtjev o drugačijem razvrstaju te taj prijedlog nastupa na snagu nakon što prođu dvije godine od donošenja posljednjeg propisa o razvrstaju luka.

2.2. FUNKCIJE LUKA

Temeljne tehnološko – ekonomske karakteristike luke možemo podijeliti u tri cjeline. To su:

- Prometna funkcija luke,
- Trgovačka funkcija luke te
- Industrijska funkcija luke.²

Prva i glavna funkcija luke je prometna funkcija iz razloga što je promet primarna djelatnost luke. Ova funkcija je ujedno i preduvjet postojanja trgovačke i industrijske funkcije luke. Međutim, kada se govori o djelovanju sustava pojedine luke, sve tri gore navede funkcije su vrlo bitne za svaku luku te su one međusobno povezane. Da bi luka postigla prometnu funkciju mora zadovoljiti određene zahtjeve. To su:

- Luka mora raspolagati odgovarajućim prekrcajnim kapacitetima,
- Mora imati dobru kopnenu povezanost sa zaleđem te
- Razvijene pomorske veze.³

Ako ne postoji usklađenost prekrcajnih i skladišnih kapaciteta u luci, pročelja luke i kapaciteta kojima raspolaže kopnena infrastruktura, luka ne može pozitivno ostvariti svoju prometnu funkciju. Počeli su se graditi sve veći brodovi, imaju veće brzine te su tehnički moderno opremljeni. Gradnja takvih brodova rezultirala je povećanjem lučkoga prometa.

Sljedeća je trgovačka funkcija luke. Ona se razvila nakon prometne te se pri tome luke više ne smatraju samo prekrcajnim središtima već i postaju i trgovačka središta. U lukama se smješta sve veći dio trgovina koje pripadaju državama koje nemaju svoj izlaz na more te domaćim državama. Iz tog razloga luke postaju središta nacionalne, međunarodne i svjetske trgovine.

Ova funkcija ne može funkcionirati samostalno već samo uz povezanost sa prometnom funkcijom.

² Č. Dundović, B. Kesić: Tehnologija i organizacijaluka, Pomorski fakultet, Rijeka, 2001.

³Ibidem

Da bi luka uspješno obavljala svoju trgovačku funkciju, odnosno da bi poslovala kao posrednik u prometu između dva područja koja međusobno dijeli more, treba zadovoljiti određene uvjete, odnosno treba imati:

- Dobre kopnene i pomorske veze,
- Dovoljne količine robe koncentrirane u lučkom području te
- Odgovarajuće skladišne kapacitete.⁴

Kod trgovačke funkcije luke, luka preuzima na sebe i komercijalne aktivnosti te time dobiva na svom značenju i doprinosi ekonomskom razvoju luke. Kod prometne funkcije, luka snosi ulogu posrednika između proizvođača i potrošača. Trgovačka funkcija u luci se sastoji od:

- Kupoprodaje robe (to je najjednostavniji oblik trgovačke funkcije) i
- Dodatnih zahvata na robi (kao što su pakovanje, prepakivanje, raspakivanje, punjenje itd) zbog kojih se povećava tržišna vrijednost robe.⁵

Dodatnim zahtjevima povećava se prodajna cijena robe koja se skladišti u lukama. Tj. jeftina roba se pretvara u skuplju te se pri tome ne mijenja osnovni karakter robe. Posljedica razvijanja komercijalne usluge jest ta da dolazi do rasta trgovačke funkcije te se širi područje lučkog djelovanja. Posebanu mogućnost razvoja trgovačke funkcije luke daju slobodne lučke zone u lučkom području jer se time omogućava stvaranje specijalnih tržišta u lukama za pojedinu robu.⁶

Treća funkcija luke je industrijska funkcija. Ona se javlja nakon drugog svjetskog rata. Luke se pretvaraju u mjesta gdje se smještaju industrijske grane. U njima se obavljaju djelatnosti kao što je industrijska prerada sirovina te proizvodnja gotovih proizvoda. Industrija zauzima bitno mjesto u lukama iz razloga što je prijevoz morem najjeftiniji i najekonomičniji put pošto ne zahtjeva velika ulaganja. Iz tog se razloga industrijske sirovine prevoze upravo morem. Nakon prvog svjetskog rata, javila se prva industrijska djelatnost a to je bila brodogradnja i industrija brodske opreme. U današnje vrijeme glavna industrijska djelatnost nije više brodogradnja i industrija brodske opreme već je to rafinerija. U takvim se lukama doprema nafta te se ona prerađuje i skladišti.

Industrija u lukama osigurava znatne ekonomske učinke, a to su:

- Povećava se promet i zaposlenost brodara i luka,

⁴Kesić, B.; Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.

⁵Tivat, predavanje: Definicija luke, funkcije luke, modeli upravljanja lukom, 2014.

⁶Kesić, B.; Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.

- Olakšava se i povećava uključenje države u međunarodnu razmjenu,
- Pozitivno se utječe na privredni razvoj i povećanje nacionalnog dohotka,
- Povećavaju se konkurentne sposobnosti industrije smještene u lukama prema istovrsnim industrijama smještenim u unutrašnjosti zemlje, te
- Uvode se nova tehničko-tehnološka rješenja.⁷

Da bi pojedina luka ostvarila svoju industrijsku funkciju, ona mora zadovoljiti mnoge mikro i makro uvjete. Neki od makro uvjeta su:

- Položaj i značenje luke u nacionalnoj svjetskoj privredi, prometnom sustavu zemlje i širem gravitacijskom zaleđu,
- Stupanj koncentracije tereta i linija pomorske plovidbe u luci,
- Položaj luke prema izvorima sirovina i prema tržištu,
- Gospodarska razvijenost i struktura lučkoga grada i gravitacijskog zaleđa.

Dok pod mikro uvjete koje je potrebno zadovoljiti spadaju:

- Dubina mora i ostala maritimna obilježja užega lučkog područja,
- Terenski uvjeti, te
- Potrebna infrastruktura, oprema i organizacija rada.⁸

2.3. LUČKI SUSTAV

Lučki sustav je dio svjetskoga prometnog sustava u kojem se zbivaju promjene između osnovnih nositelja pomorskog i kopnenog prometa. On je složen, dinamički, otvoreni, stohastički i organizacijski sustav sa svim tehničkim i organizacijskim elementima koji su potrebni za izvođenje najpovoljnijeg i najekonomičnijeg prekrcajnog procesa i upravljanje tim procesom.⁹

Vrlo je bitno da se postigne povezanost između unutarnjih i vanjskih čimbenika jer to uvelike olakšava prekrcaj putnika i tereta s jednog na drugo prijevozno sredstvo.

⁷Kesić, B.; *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.

⁸Ibidem.

⁹ Č. Dundović, *Optimalizacija primjene obalnih i modalnih lučkih dizalica kao i njihovih kombinacija u tehnološkom procesu rada u luci*, doktorska disertacija, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1991.

Na slici 1. prikazane su interesne skupine lučkog sustava. Zadatak lučkog sustava je taj da se optimalno zadovolje zahtjevi svih njegovih korisnika. Specifikacija interesnih skupina lučkog sustava podrazumijeva:

- brodare,
- vlasnike tereta,
- agente,
- lučke operatore,
- štivadore, krcatelje,
- kopnene prijevoznike i
- lučke vlasti, policiju, te carinske vlasti.

Slika 1. Interesne skupine lučkog sustava



Izvor: Jolić N.: Lučki terminali, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003., (20.08.2020.)

Lučke elemente dijelimo na:

- Tehničke elemente (infrastruktura, suprastruktura i prekrcajna mehanizacija),
- Tehnološke elemente, te na
- Ostale elemente lučkog sustava.

Kod proizvodnje lučke usluge koriste se mnoga sredstva za rad i objekti koji spadaju u tri skupine:

- Lučka infrastruktura (podgradnja),
- Lučka suprastruktura (nadgradnja) te
- Lučka pokretna mehanizacija.¹⁰

Lučka infrastruktura (podgradnja) sastoji se od svih objekata koji se nalaze na terenu i u akvatoriju luke ili terminala te su to oni objekti koji služe svim radnim organizacijama, organima luke i institucijama koje imaju bilo kakve aktivnosti u tom prostoru. To su zapravo nepokretna sredstva za rad u luci. Oni se ne koriste za proizvodnju lučke usluge već služe za organizaciju i obavljanje lučke djelatnosti. To su: pristani, gatovi, lukobrani, operativne obale i druge lučke zemljišne površine te objekti prometne infrastrukture pod koje spadaju lučke ceste, željeznice, vodovodna i kanalizacijska mreža itd.

Što se tiče druge skupine sredstava za rad tj. lučke suprastrukture, nju čine lučki objekti i sredstva za rad koja se koriste kod prekrcavanja tereta, skladištenja robe i nekim specifičnim lučkim aktivnostima. To su aktivni objekti jer se, za razliku od lučke infrastrukture, neposredno koriste u proizvodnji lučke usluge. Tu spadaju nepokretni objekti koje čine upravne zgrade, skladište, silosi, rezervoari te lučki kapitalni pretovarni objekti kao što su npr. dizalice.

Sljedeću, treću, skupinu čini prekrcajna mehanizacija. To su sredstva koja se koriste kod ukrcanja, iskrcanja ili prekrcaja tereta na brodove ili s brodova. Osim toga, ova se sredstva koriste i u svim potrebnim aktivnostima koje su vezane za tijek tereta kroz luku. Pod lučku mehanizaciju spadaju obalne dizalice, pokretne dizalice, viličari, kamioni, traktori, prikolice, transportne trake i ostali.

Prekrcajnu mehanizaciju možemo podijeliti na:

- Mehanizaciju sa prekidnim djelovanjem te
- Mahanizaciju sa neprekidnim djelovanjem.

¹⁰Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2012.

Tablica 1. Podjela prekrcajno – prijevozne mehanizacije

S NEPREKIDNIM DJELOVANJEM				S PREKIDNIM DJELOVANJEM		
cjevovodi	transporteri	konvejeri	elevatori	dizalice	dizala	Prekrcajno- prijevozna sredstva

Izvor: Č. Dundović, Optimalizacija primjene obalnih i modalnih lučkih dizalica kao i njihovih kombinacija u tehnološkom procesu rada u luci, doktorska disertacija, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1991.

U tablici 1 prikazane su vrste prekrcajno – prijevozne mehanizacije prema osnovnoj podjeli s neprekidnim i prekidnim djelovanjem. Pod mehanizaciju s neprekidnim djelovanjem spadaju cjevovodi, transporteri, konvejeri i elevator. Kako sama riječ kaže oni ne prekidaju svoj rad već kontinuirano izvršavaju svoj posao za koji su namijenjeni. Pod prekrcajno – prijevozne mehanizacije s prekidnim djelovanjem spadaju dizalice, dizala te prekrcajno – prijevozna sredstva. Takva sredstva, za razliku od onih sa neprekidnim djelovanjem, imaju mogućnost rada s prekidnim djelovanjem.

3. RAZVRSTAJ LUKE OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Prema namjeni kojoj služe, luke dijelimo na:

- Luke otvorene za javni promet i
- Luke za posebne namjene.

Gore navedene luke mogu obuhvaćati jedan ili više lučkih bazena te se posebnim propisom određuju uvjeti za stjecanje statusa luke otvorene za međunarodni promet te luke otvorene za domaći promet.

3.1. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET

Kao što je već navedeno, luke otvorene za javni promet mogu biti otvorene za međunarodni promet te za domaći promet.

Prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet dijele se na:

- Luke od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- Luke županijskog značaja, te
- Luke lokalnog značaja.

Pod luke od osobitog gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku vrlo je bitno lučko područje. Njega utvrđuje Vlada Republike Hrvatske u skladu s prostornim planom. Lučko se područje može nalaziti na području gdje ima više općina, gradova i županija te lučka uprava mora predložiti promjenu akta o pojedinome lučkom području ako dođe do potrebe za time. To zahtijevaju razvojni, gospodarski, administrativni ili drugi razlozi.

Zatim se osniva lučka uprava. To je neprofitna pravna osoba čije je osnivanje, ustrojstvo i poslovanje uređeno Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama te njenu uredbu o osnivanju donosi Vlada Republike Hrvatske. Lučka uprava stječe svojstvo pravne osobe upisom u sudski registar te gubi svoje svojstvo brisanjem iz sudskog registra.

Djelatnosti lučke uprave su:

- Lučka uprava mora brinuti o gradnji svoga područja. Također ga mora održavati, štititi i unapređivati.
- Mora se brinuti o gradnji i održavanju lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave.
- Mora izvršavati stručni nadzor nad gradnjom ili bilo kojim drugim radnjama koje se odvijaju u području u kojem ta lučka uprava posluje.
- Treba osigurati trajno i nesmetano obavljanje lučkog prometa.
- Zatim, treba osigurati pružanje usluga od općeg interesa ili onih za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata.
- Usklađivati i vršiti nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnostna lučkome području.
- Lučka uprava ima pravo donositi odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkome području.¹¹

Tijela lučke uprave čine Upravno vijeće i ravnatelj. Upravno vijeće se sastoji od četiri predstavnika Vlade Republike Hrvatske od kojih je jedan zaposlenik lučke kapetanije, zatim jedan predstavnik županije na čijem je području lučka uprava, jedan predstavnik grada te jedan predstavnik svih ovlaštenika koncesija koji obavljaju djelatnost na lučkom području. Gore navedeni članovi se sastaju po potrebi ali najmanje jednom u tri mjeseca. Neki od njihovih zadataka su:

- Donošenje godišnjeg programa rada i razvoja luke koji obuhvaća i financijski plan luke,
- Donošenje odluke u provođenju osnovnih smjernica lučke poslovne politike,
- Donošenje lučke tarife,
- Donošenje statuta lučke uprave uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske,
- Raspisivanje natječaja za izbor ravnatelja i imenuje ga te
- Ostali zadaci.

Za lučku upravu, vrlo su bitni i prihodi. Prihode lučke uprave čine:

- Lučke pristojbe,

¹¹Lučka uprava, 2014.

- Naknada od koncesija,
- Sredstva iz proračuna onivača i
- Ostali prihodi.

Ovi se prihodi mogu koristiti isključivo za gradnju i održavanje lučke podgradnje. Pod lučke pristojbe spadaju pristojba za upotrebu obale, brodska ležarina te pristojba za vez. Njih donosi i javno objavljuje lučka uprava.

Slijede lučke djelatnosti koje su vrlo bitne za svaku luku. Vrste lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet su:

- Privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata,
- Ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala,
- Prihvat i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja ili iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina,
- Ukrcaj i iskrcaj putnika uz upotrebu lučke prekrcajne opreme, te
- Ostale gospodarske djelatnosti koje su u funkciji razvoja pomorskog prometa i djelatnosti.

3.2. LUKE POSEBNE NAMJENE

Luke posebne namjene su luke čiju odluku o osnivanju donosi Vlada Republike Hrvatske. Prijedlog o osnivanju ove vrste luke donosi ministar obrane. Njima upravlja nositelj koncesije. Ovom se lukom koriste pravne ili fizičke osobe i državna tijela u neke posebne svrhe. U ovakvim lukama nije moguće postaviti jedinstvene kriterije iz razloga što poslovanje ove vrste luka ovisi o nositelju koncesije i glavnim upraviteljem te oni imaju glavnu riječ.

Prema djelatnostima koje se odvijaju u lukama posebne namjene, one mogu biti:

- Vojne,
- Luke nautičkog turizma,
- Industrijske luke,
- Brodogradilišne luke,

- Sportske, ribarske i druge luke slične namjene.¹²

Prema značaju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene dijele se na:

- Luke od značaja za Republiku Hrvatsku i
- Luke od županijskog značaja.

Za Republiku Hrvatsku najvažnije su vojne luke te luke tijela unutarnjih poslova. Osim tih vrsta luka, od velike važnosti su i luke nautičkog turizma koje mogu prihvatiti više od 200 brodova, industrijske luke koje mogu prihvatiti brodove preko 100 GT te brodogradilišne luke kojima veličina doka iznosi 1000 t nosivosti.

Najvažnije luke što se tiče županijskog značaja su luke nautičkog turizma, kao i industrijske i brodogradilišne ali sa manjim kapacitetom, te ribarske i športske.

¹²Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, članak 42.

4. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Zadatak lučkih uprava je da stvore ekonomski, pravni i teorijski temelj da bi se luke unutar lučkog sustava mogle razvijati. Sa organizacijskog aspekta, vrlo je bitno da se pažnja prida organizacijskom obliku upravljanja poduzećem. Drugi naziv za organizacijsku strukturu je anatomija organizacije jer ona predstavlja sastav poduzeća kao i sastav dijelova nekoga poduzeća. Ona predstavlja neophodan temelj bez kojega će i najbolji učinak u svim drugim područjima rukovođenja ostati neefikasan.¹³

Svaka od organizacijskih struktura je izgrađena sa zadatkom da izvrši odgovarajuću funkciju. Sastoji se od tri funkcije:

- Prva funkcija ima zadatak da smanji internu i eksternu neizvjesnost. U početnim fazama osnivanja struktura rada se izvodi u manjim organizacijskim jedinicama. U tim jedinicama su radili suradnici koji se poznaju te su posao izvršavali u poznatoj okolini.
- Zadatak druge faze je taj da prilagodi poduzeće sa vanjskim utjecajima tj. utjecajima iz okoline. Osim toga, zadatak druge faze je i taj da osposobi poduzeće za obavljanje različitih djelatnosti.
- Zadatak treće funkcije jest taj da osigura skladno funkcioniranje svih aktivnosti. Ova se funkcija može pretvoriti u matričnu i projektnu organizacijsku strukturu. Prilikom pretvorbe u matričnu funkcijska organizacijska struktura ostaje osnovna, dok projektna je samo dodatna organizacijska struktura funkcijskoj. Na taj način omogućeno je pojednostavljeno korištenje funkcijske organizacijske strukture u praksi.

U Republici Hrvatskoj, organizacijsku strukturu dijeli na:

- Funkcijsku strukturu,
- Projektnu strukturu,
- Divizijsku strukturu te
- Matričnu strukturu.

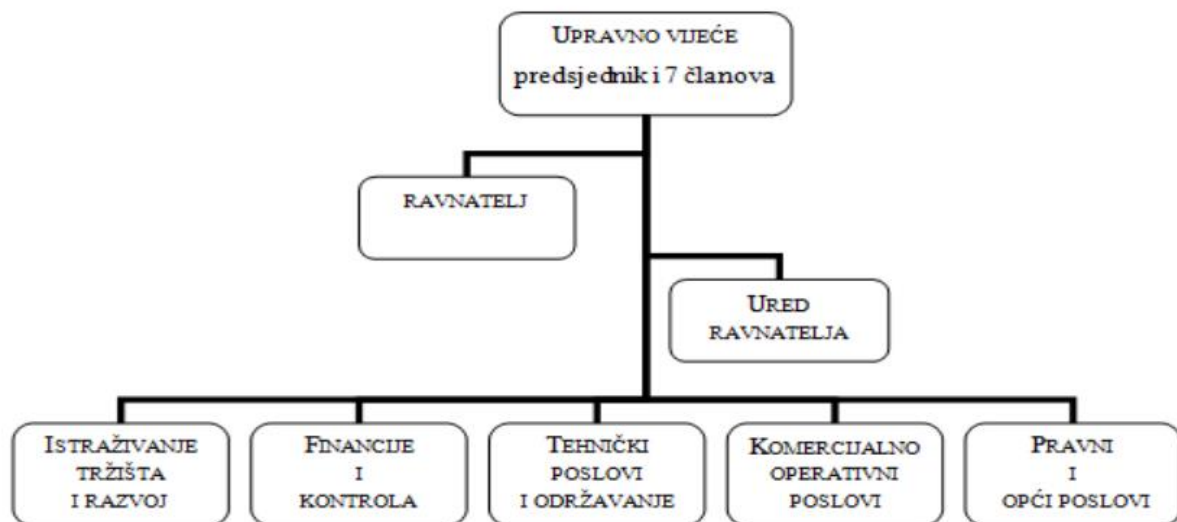
¹³Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.

4.1. FUNKCIJSKA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Drugi naziv za funkcijsku organizacijsku strukturu je funkcionalna struktura. U ovoj se strukturi podjela rada obavlja prema odgovarajućim funkcijama u poduzeću. Osim podjele rada, u ovoj se strukturi grupiraju i povezuju poslovi te se formiraju organizacijske jedinice. Kao što je već gore navedeno, ova se struktura može transformirati u matričnu ili projektну organizacijsku strukturu ali uvijek zadržava svoje osobine organizacijske strukture.

Ova je struktura osnovna za lučku upravu Republike Hrvatske. Na slici 2 prikazana je struktura lučkih uprava Republike Hrvatske koja je prevladavajuća u ovoj djelatnosti. Ona se sastoji od upravnog vijeća koji je glavni u ovoj vrsti strukture. On se sastoji od predsjednika i 7 članova. Zatim sudjeluju ravnatelj i ured ravnatelja koji olakšava i pomaže ravnatelju kod različitih projekata. Zatim se u organizacijskoj strukturi nalaze uredi za istraživanje tržišta i razvoj, financije i kontrolu, ured za tehnološke poslove i održavanje, komercijalno operativni poslovi te pravni i opći poslovi.

Slika 2. Organizacijska struktura lučkih uprava Republike Hrvatske



Izvor:

http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf (20.08.2020.)

Svaka struktura ima svoje prednosti i nedostatke. Glavne prednosti gore navedene strukture su te što je ona jednostavna i najjeftinija u odnosu na ostale strukture. Osim toga ona je logična te se dugo koristi. Kod ove organizacijske strukture je jednostavnije uočiti organiziranje i planiranje posla, veća kontrola nad zaposlenicima i pa se time smanjuje potreba za kompliciranim mehanizmima kontrole.

Ono što je loše kod ove strukture jest to što je sporo ulaganje te se ona sporo prilagođava na promjene u okruženju i poslu. Kod ove strukture, velika je mogućnost nastanka konflikata iz razloga što se razdvajaju odjeli te se zbog toga smanjuje suradnja među tim odjelima. Da bi se ti konflikti što manje događali, na sastancima sudjeluju samo voditelji od svakog odjela uz nadzor ravnatelja i njegovih suradnika. Voditelji svih odjela na taj način imaju uvid u glavne ciljeve projekta i obaviješteni su o trenutnom stanju razrade određenog projekta. Vrlo je bitno da se postigne usklađenost u organizacijskoj strukturi da nebi došlo do zastoja ili pogrešnih rezultata nekoga projekta.

Postoji i nova organizacijska jedinica – ured ravnatelja. Ured ravnatelja je jedina koja postoji da bi pomogla ravnatelju lučke usluge popratiti sve promjene koje se događaju na projektima. To je zapravo poveznica između specijaliziranih službi i vrhovnog menadžmenta. Zadatak djelatnika toga ureda jest taj da sve informacije o poslovanju lučke uprave i trenutnim projektima prenesu ravnatelju.

Slika 3. Organizacijska struktura odjela ureda ravnatelja



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005., p: 132 (20.08.2020.)

4.2. DIVIZIJSKA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Sljedeća struktura je divizijska ili teritorijalna organizacijska struktura. Ona se javlja kao posljedica rasta i razvoja poduzeća. To su poduzeća koja su proširivanjem na nova tržišta morala mijenjati staru i tradicionalnu strukturu novim oblicima i modelima organizacije.

Kod primjene ove strukture u morskim lukama primjenjuje se grupiranje i povezivanje srodnih poslova. Osim toga primjenjuje se i podjela rada u poduzeću te formiranje nižih organizacijskih jedina koje se grupiraju prema geografskom području, vrsti tereta i komitentima.

Zbog gore navedenih vrsta grupiranja, divizijske organizacijske strukture možemo podijeliti u tri osnovne vrste:

- Predmetna struktura (prema vrsti tereta koji je pristigao),
- Teritorijalna struktura (prema geografskom prostoru – njegova polazišta i krajnja točka), te
- Organizacijska struktura (prema komitentima i njihovim pravcima kretanja).

U poduzećima koja posluju na širim prostornim područjima, prevladava teritorijalna organizacijska struktura. U Republici Hrvatskoj nalazi se 6 šest glavnih lučkih uprava. To su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik i Ploče. Sve su osnovane od vlade Republike Hrvatske na temelju Zakona o morskim lukama. One su osnovane radi izgradnje, korištenja i upravljanja lukama koje su proglašene lukama od osobitog tj. međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Ova organizacijska struktura je vrlo važna za lučku upravu iz razloga što omogućava savladavanje lokalnih običaja, zahtjeve komitenata, nedefinirane zakone.

Kao i svaka organizacijska struktura, tako i divizijska tj. teritorijalna ima svoje prednosti i nedostatke. Jedna od prednosti ove strukture jest da su lokalna tržišta u centru pozornosti. Spušta se odgovornost na nižu razinu, više se iskoriste prednosti ekonomije lokalnih operacija te je osigurana veća koordinacija u regiji. Osim toga, kod ove je organizacijske strukture bolja izravna komunikacija s lokalnim partnerima te dolazi do razvoja generalnih menadžera.

Kao nedostatke ove strukture možemo navesti sljedeće: potreban je veći broj sposobnih generalnih menadžera, povećanje problema funkcioniranja kontrole koju obavlja top menadžment te je upitna ekonomičnost središnjih službi i tendencija stvaranja službi na terenu.

Osim teritorijalne organizacijske strukture u nekim lučkim upravama može se javiti i organizacijska struktura prema komitentima. Organizacijska struktura prema komitentima je takav tip strukture kod koje se podjela rada u poduzeću i grupiranje te povezivanje srodnih ili sličnih poslova i formiranje užih organizacijskih jedinica vrši prema „značajnijim potrošačima“ odnosno „kategorijama kupaca“.¹⁴ Ona se uvodi za inozemne komitente s obzirom na njihovu zemlju porijekla. Takva se struktura koristi zbog međudržavnih ugovora s velikim novčanim iznosima ili kada su potrebne i određene državne povlastice.

Jedna od mogućih organizacijskih struktura prema komitentima, prema kojoj radi lučka uprava Rijeka, jest da je inozemni odjel povezan sa referadom za poslovanje s Mađarskom, zatim sa referadom za poslovanje s Austrijom i referadom za poslovanje s Slovačkom.

Slika 4. Teritorijalna organizacijska struktura morskih luka



Izvor: http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf (20.08.2020.)

Na slici 4 je prikazana je organizacijska struktura morskih luka. Na vrhu je Vlada Republike Hrvatske a zatim slijedi Ministarstvo promorstva, prometa i veza. Nakon toga slijede Lučke uprave ovisno o gradu u kojemu se određena luka nalazi.

¹⁴Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2012.

4.3. PROJEKTNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Treća po redu jest projektna organizacijska struktura. Ova se struktura koristi privremeno tijekom izvođenja nekoga zadatka ili projekta. Brzo se prilagođava promjenama u tehnologiji te u promjenama u okolini, Zbog toga ovu strukturu smatramo i fleksibilnom organizacijom. Kod rješavanja problema, treba se skupiti tim koji je visoko osposobljen. Čine ga stručnjaci koji stoje na raspolaganju da bi riješili zadatak na što kvalitetniji i brži način.

Primjer je lučka uprava Rijeka koje je pri realizaciji jednoga projekta organizirala projektni tim. Taj je tim bio pod nadzorom zaposlenika lučke uprave Rijeka. Taj se tim sastojao od tri člana lučke uprave Rijeka, dva člana najvećeg komitenta i četiri člana koji su bili vanjski suradnici ali su specijalizirani za taj posao.

Ovakve projekte, luke nisu u stanju izvesti iz više razloga. Neki od njih su:

- Tvrtka nema stručnjaka za takvu vrstu posla,
- Preveliki je broj aktivnih projekata unutar luke, te
- Velika diversifikacija projekta, potrebno je poznavanje više različitih teorijskih i stručnih područja djelovanja.

Slika 5. Projektna organizacijska struktura Lučki uzanci luke Rijeka



Izvor: http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf (20.08.2020.)

4.4. MATRIČNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Zadnja vrsta organizacijskih struktura jest matrična organizacijska struktura. Ona kombinira obrasce funkcionalne i projektne strukture u istoj organizacijskoj strukturi. Također, ona uključuje klasičnu podjelu na organizacijske jedinice, te upravljanje i rukovođenje projektom.

Timovi koji rješavaju određene zadatke ili rade na nekome projektu su raspoređeni po organizacijskim jedinicama. Svaka organizacijska jedinica ima svojega rukovoditelja.

Ova se organizacijska struktura koristi iz razloga što je brza i stalno reagira na promjene iz okoline. Osim toga, nudi mogućnost daljnjeg obavljanja zadataka te uspješnog korištenja znanja članova te organizacije kod rješavanja problema koji se javljaju. Za razliku od projektne organizacijske strukture, kod matrične organizacijske strukture u lučkim organizacijama glavna organizacijska struktura je ona koja je bila i prije uvođenja matrične strukture. Koncept ove vrste organizacijske strukture najbolje se uklapa u lučka poduzeća koja rade na većem broju razvojnih projekata.

Razlozi zbog kojih se lučka poduzeća transformiraju u matričnu organizacijsku strukturu su sljedeći:

- Veličina projekta, bitno je da se projekt podijeli u nekoliko manjih projekata,
- Visoka specijalizacija, javlja se potreba za visokostručnim kadrovima koji mogu opsluživati oba projekta ako je to potrebno,
- Svaki od projekata zahtjeva „usluge“ funkcionalne organizacije poduzeća i
- Članovi projekata morali su i dalje nastaviti raditi na svojim položajima u formalnoj organizacijskoj strukturi.

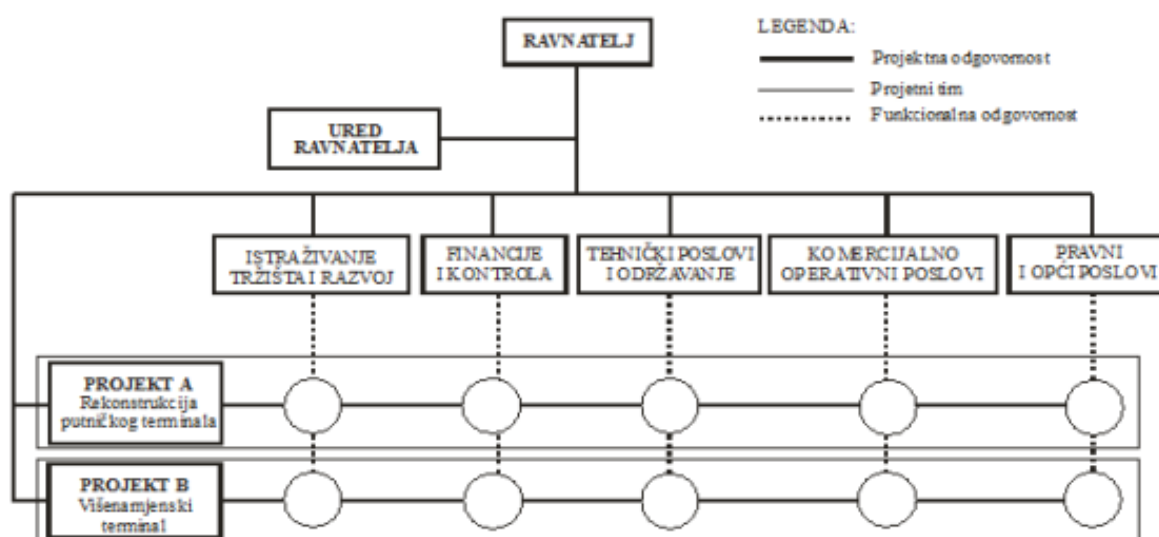
Prednosti matrične organizacijske strukture su:

- Pojašnjenje ciljeva projekta,
- Bolja je međusobna komunikacija između zaposlenika i te je bolji njihov uvid u rezultate, te
- Olakšani prestanak projekta zbog toga što se timovi mogu postaviti i ukloniti prema potrebi.

Nedostaci gore navedene organizacijske strukture su:

- Dolazi do sve češće pojave konflikata zbog dvojne odgovornosti članova i interesa između projektnog i linijskog menadžmenta,
- Odlučivanje je sporije te su veći troškovi koji se javljaju zbog dvojnog menadžmenta,
- Nije moguće izvršiti funkcijske zadatke jer zaposlenici moraju izvršavati i funkcijske i projektne zadatke, a za to im treba mnogo vremena i truda.

Slika 6. Matrična organizacijska struktura



Izvor: http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf (20.08.2020.)

Na slici 6 možemo vidjeti podjelu zaposlenika u matričnoj organizacijskoj strukturi. Poslovi su grupirani po radnim grupama te se na horizontali ostvaruje upravljanje i rukovođenje projektom a na vertikali se nalaze ovlaštenja i odgovornosti nad određenim projektom. Nositelj, tj. glavna osoba je ravnatelj projekta te on bira svoje podređene. To su voditelji projekta. Voditelji projekta zajedno sa ravnateljem biraju članove svakoga tima te se mogu birati i vanjski suradnici. Voditelji projekta su u stalnom kontaktu sa ravnateljem te se tako dobiva uvid u ostvarene rezultate te se ostvaruje povratna kontrola s mogućnošću kontrole.

5. ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA RAZVOJ LUKA

Na smještaj i razvoj pojedine luke utječu brojni prirodno – geografski i društveno gospodarski čimbenici.

Pod prirodno geografske čimbenike spadaju:

- Geografski položaj te
- Topografski uvjeti.

Geografski položaj luke jest najvažniji prirodni preduvjet razvoja luke. O njemu ovisi prostorni odnos luke sa bližim i daljim zaleđem te drugim lukama. Nekada se položaj luke određivao prema povoljnim topografskim, geomorfološkim i oceanografskim uvjetima. Međutim, u današnje doba luka se može sagraditi i na prostoru s nepovoljnim topografskim uvjetima kao što su niska obala, plićak, velike amplitude morskih mijena itd. Pomoću suvremene tehnike i tehnologije moguće je izgraditi velike valobrane odnosno lukobrane koji nadoknađuju prirodne topografske nedostatke. Osim toga, moguće je i znatno produbiti lučki bazen.

Topografski su uvjeti u prošlosti znatno utjecali na osnivanje i razvoj luka. Topografski uvjeti koji su idealni za luku su sljedeći:

- Da luka ima sigurnu vezu s otvorenim morem,
- Da ima dubok i prostran akvatorij koji omogućuje nesmetano manevriranje,
- Da ima dovoljnu dubinu operativne obale za skladišta i lučke operacije, te
- Da ima povoljne oceanografske i meteorološke uvjete tijekom najvećeg djela godine.

Rijetko koja luka ima sve navedene preduvjete.

Za primjer možemo navesti luku Zadar. Ta je luka tijekom dva tisućljeća bila jedna od najboljih i najvećih luka istočne obale Jadrana. Od sredine 20. st. najveći dio pomorskoga transporta i dio pomorskoga transporta robe premješten je u lučko-industrijski kompleks Gaženica u koji mogu pristati brodovi većeg gaza i većih potreba za manevarskim prostorom. Gaženica je bolje položena s obzirom na gradsko tkivo jer na povezivanje sa zaleđem ne utječe slabija propusnost prometnica u užem gradskom području. Uz to, luka se počela

snažnije razvijati nakon izgradnje željezničke veze sa zaleđem, a očekuju se i pozitivni učinci nakon izgradnje izravnog spoja na autocestu.

Pod društveno gospodarske čimbenike spadaju:

- Veličina i gospodarska razvijenost zaleđa,
- Prometna povezanost sa zaleđem i prekomorskim prostorima,
- Tehnička opremljenost,
- Produktivnost rada te
- Politički faktori.

U današnje vrijeme, društveno – gospodarski uvjeti su najvažniji za uspješan razvoj luka. Vrlo je bitno da svaka velika luka ima dobru prometnu povezanost sa zaleđem. Prometnice uvelike utječu na veličinu zaleđa, a redovite linije čine veličinu prekomorske zone utjecaja luke. Ako na manjem prostoru postoji više konkurentnih luka, prometni će tokovi biti preusmjereni na luku koja ima bolje prometne veze sa zaleđem te kada se prometni tokovi jednom preusmjere prema toj luci, teško ih je ponovo vraćati.

Primjer promjene značenja luka kojima prirodno gravitira isti prostor je sustav sjeverojadranskih luka – Trst, Kopar i Rijeka. Trst je najznačajnija luka dok su Kopar i Rijeka prave konkurentske luke. Međutim, luka Kopar je iskoristila bolje prometne i gospodarske kao i političke veze, posebno u vrijeme rata u Hrvatskoj, te je zbog toga preuzeo velik dio pometa koji bi mogao pripasti luci Rijeka.

Što se tiče pokazatelja razvoja luka otvorenih za javni promet, one se ogledavaju pomoću logističko – ekonomskih čimbenika razvoja luka otvorenih za javni promet. Dijelimo ih na:

- Logističke čimbenike razvoja luka otvorenih za javni promet te
- Ekonomske čimbenike razvoja luka otvorenih za javni promet.

5.1. LOGISTIČKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Logistički su čimbenici vrlo bitni za razvoj pomorskog gospodarskog sustava te za luke otvorene za javni promet. Ovi čimbenici omogućuju da luka napreduje i razvija svoj lučki sustav. Osim svoga lučkog sustava razvija i sustav cijele zemlje te utječe na razvitak prometne infrastrukture i suprastrukture, pomorske i proslovne politike, razvijenosti zaleđa i cijelog pomorskog i lučkog sustava pojedine zemlje.

Pod logističke čimbenike razvoja luka otvorenih za javni promet spadaju:

- Prometna infrastruktura, te
- Lučka i poslovna politika.

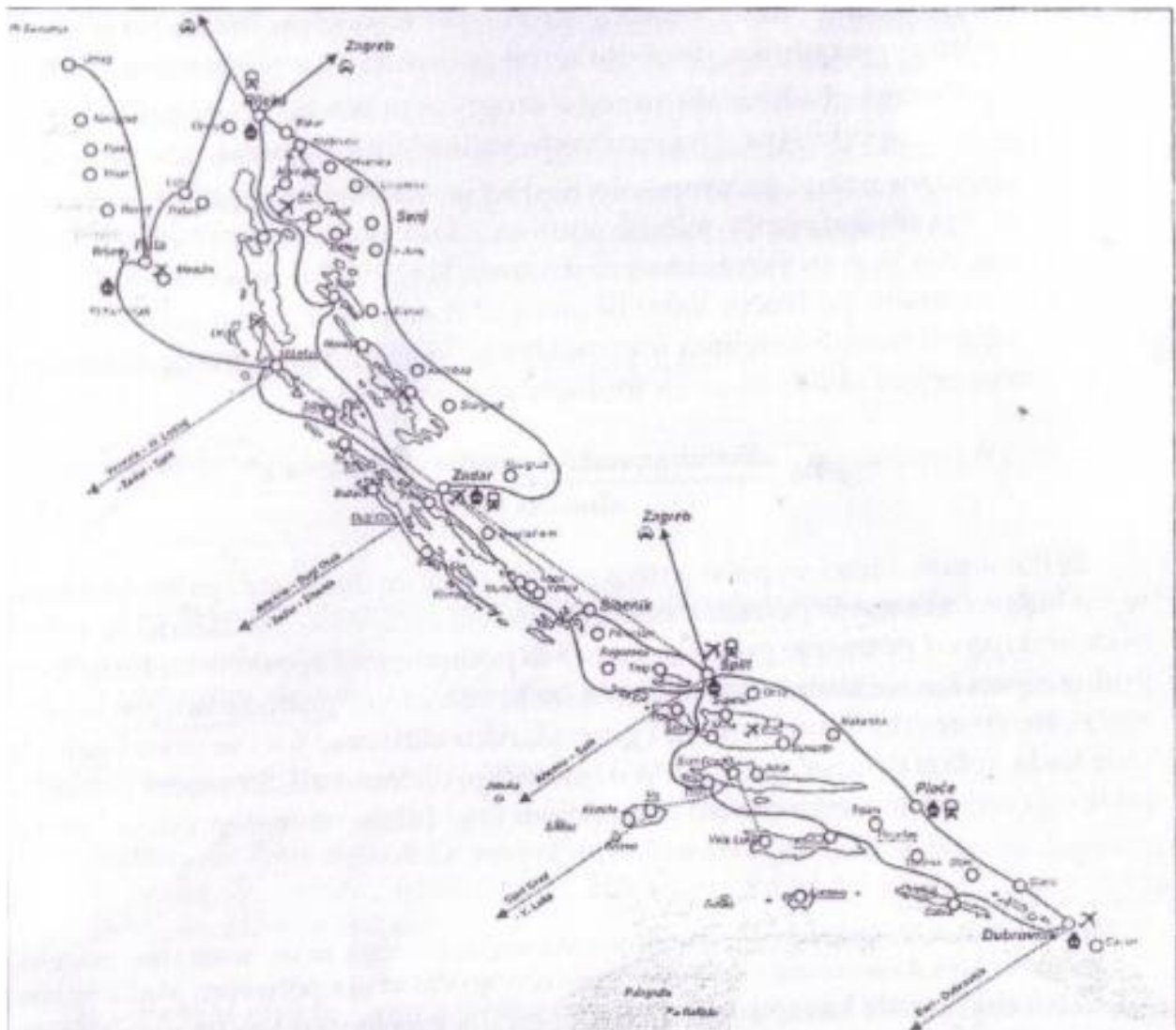
5.1.1. Prometna infrastruktura

Prometna infrastruktura je glavni element da bi se ostvario cilj efikasnog prijevoza i prometa. Ona mora biti kvalitetna da bi se taj cilj ostvario. Stoga je vrlo bitno da se ulaže u gradnju nove prometne infrastrukture. To je jedan od preduvjeta kontinuiranog održivog razvitka. Osim toga vrlo je bitno i planiranje razvitka prometne infrastrukture. Ono je osnovano na analizi prirode potražnje za prometnim uslugama. Proces planiranja se sastoji od provjera i dobivenih rezultata i to na različitim razinama odlučivanja.

Hrvatska je najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastrukture naslijedila od bivših državnih zajednica u kojima je živjela. Hrvatski teritorij je izrazito tranzitni u prometnom smislu. To ukazuje prolaz triju Pan europskih koridora (V, VII. i X.) kroz Republiku Hrvatsku. Zbog toga promet u cjelini ne predstavlja samo internu potrebu države, nego i jednu od njezinih mogućih komparativnih prednosti. Turizam je jedna od osnovnih grana hrvatskog gospodarstva, kao i to da:

- prometne infrastrukture bitno utječu na natjecateljsku sposobnost hrvatskog turizma,
- da veliki dio dobara i usluga potrebnih za turističku ponudu isto tako stiže putem prometnih infrastrukture, onda je slika o ulozi ovih infrastrukture u hrvatskom gospodarstvu potpunija.

Slika 7. Zone pristupa Hrvatskoj obali



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005. (21.08.2020.)

Ukupna duljina cesta kojima se odvija kopneni prijevoz iznosi 26958,5 kilometara dužine. Autoceste i poluautoceste zauzimaju najmanji dio sa ukupnog kopnenog prometa te iznose 1416,5 kilometara dužine. Županijske ceste zauzimaju najveću površinu sa ukupno 9703,4 kilometara. Željeznički promet zauzima 2722 kilometara. Dvostrukih kolosijek ima u duljini od 254 kilometara, a jednostrukih kolosijeka u duljini od 2468 kilometara.

Što se tiče zračnih luka u Republici Hrvatskoj postoji 6 zračnih luka i dva pristaništa. Zračne luke su Rijeka, Ploče, Šibenik, Zadar, Split i Dubrovnik dok su pristaništa Mali Lošinj i Brač. Od svih gore nabrojanih zračnih luka, zračna luka Zagreb je od najvećeg značaja jer se preko nje usmjeravaju letovi prema inozemstvu.

5.1.1.1. Kopnena prometna povezanost

Kopnena prometna povezanost jedan je od temeljnih preduvjeta efikasnoga pomorskoga gospodarskog sustava, a time i podsustava pomorskoputničkih luka. Suvremena i kvalitetna kopnena infrastruktura obogaćuje, dinamizira, integrira, afirmira i konkurentski profilira razvitak pomorskoputničkih luka. Slijedom navedenoga adekvatna kopnena prometna infrastruktura pridonosi kvalitetnijem i uspješnijem poslovanju pomorskoputničkih luka. S ciljem da se istakne opravdanost ulaganja u kopnenu infrastrukturu s aspekta pomorskoputničkog prijevoza i razvitka pomorskog turizma kao prosperitetne gospodarske grane Republike Hrvatske.¹⁵

U Republici Hrvatskoj prometni sustav i njegova infrastruktura nisu dovoljno razvijeni. Razlog tome jest neravnomjerna izgradnja kopnenih dionica na različitim područjima. Cestovna se infrastruktura razvija brže od željezničke ali ni cestovna infrastruktura nije u rangu sa drugim zapadnim zemljama kao što su Italija i Slovenija. Da bi se ostvarila mogućnost povezivanja države sa ostalim razvijenim zemljama svijeta vrlo je bitno da se obnavljaju postojeće državne, županijske i lokalne ceste te da se grade autoceste.

Što se tiče željezničkog prometa, ono ne zauzima bitno mjesto u gospodarskom značenju zbog svoje slabe razvijenosti i malog broja korisnika koji koriste ovu vrstu prijevoza. U lukama Rijeka, Zadar i Split odvija se više prometa iz razloga što su ove luke međusobno povezane željeznicom kao i sa ostalim dijelovima države, dok su Dubrovniku jedina veza sa željeznicom Ploče. Negativna strana Hrvatskih željeznica jest ta što se ne ulaže dovoljnu u infrastrukturu ove vrste prometa. Većinu postojećih željeznica Republike Hrvatske trebalo bi obnoviti ili potpuno rekonstruirati na način da budu usklađene s novim urbanističkim planovima jer se jedino na taj način može pružiti potpuna usluga korisnicima.

¹⁵Jugović, Alen ; Poletan Jugović, Tanja ; Petrović, Gordana: Kopnena prometna infrastruktura u funkciji razvitka pomorskoputničkih luka RH

Slika 8. Željeznički promet u Republici Hrvatskoj



Izvor: https://hr.wikipedia.org/wiki/Hrvatske_%C5%BEeljeznice (21.08.2020.)

5.1.1.2. Cestovna povezanost

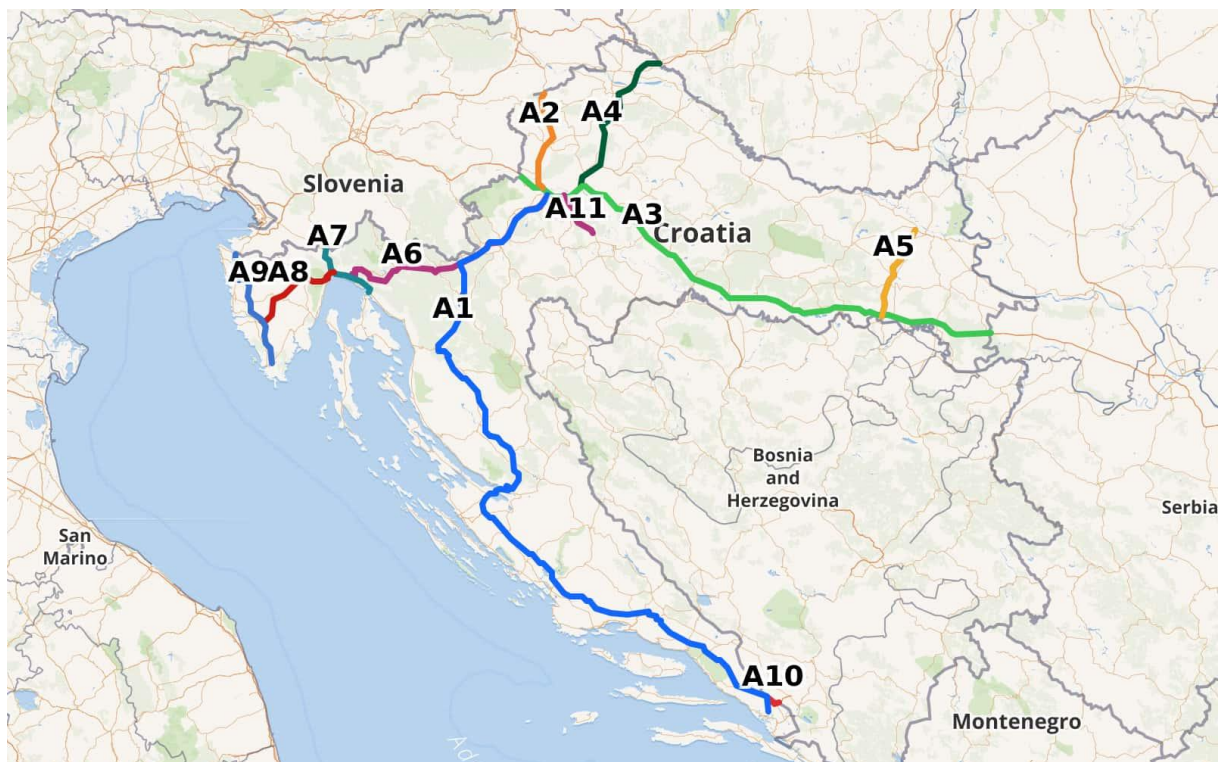
Cestovni je promet najbitniji za Republiku Hrvatsku jer se njome odvija najveći broj prometa koji je usmjeren prema moru. Zbog autocesta koje nude brže i jednostavnije kretanje, omogućuje se najkvalitetniji put kojima se povezuju luke otvorene za javni promet i kopneno zaleđe. Turisti koriste naše autoceste zbog jednostavnijeg, efikasnijeg i bržeg dolaska do cilja, tj. luka. Najveći broj putnika ili turista u Hrvatsku dolazi upravo cestom te je udio putnika koji dolaze cestom oko 93%. Željeznicu koristi 0.6%, zračni promet 5.3%, dok pomorski promet koristi 1.3% turista.¹⁶

Vrlo je bitno da država ima modernu cestovnu infrastrukturu koja povezuje sve dijelove Hrvatske, a najviše da povezuje sjever i jug radi jednostavnijeg i bržeg dolaska do

¹⁶Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.

cilja. Veliki značaj za Hrvatsku imaju autocesta Rijeka – Zagreb i Zagreb – Split jer se njima odvija najveći dio prometa prema moru. Izgradnjom tih dionica povećao se broj putnika koji su došli u Republiku Hrvatsku. Osim autocesta potrebno je izgraditi i obnoviti postojeće prometne pravce od lokalnog značaja prema lukama otvorenim za javni promet kako bi se povećala propusna moć prometnica.

Slika 9. Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj



Izvor: <https://maphub.net/HAK/mreza-autocesta-u-rh-bez-a5> (21.08.2020.)

5.1.2. Lučka i poslovna politika

Jedna od glavnih pretpostavki za uspješno razvijanje nacionalnog gospodarstva jest razvoj luka i lučkih sustava. Ono se određuje mjerama lučke politike i mjerama poslovne politike. Vrlo je bitno pratiti razvojni trend luka u ukupnom gospodarstvu pomorske države da bi se mogle poduzeti potrebne ekonomske i političke mjere kojima se osniva i održava razvoj luka i lučkog sustava pomorske države.

Luke su specifične zbog svoje položaja u gospodarskom i prometnom sustavu zbog toga što su javne institucije te su uz to i zatvoreni gospodarski subjekti jer svoj razvoj temelje na vlastitim prihodima i rashodima.

5.1.2.1. Lučka politika

Lučka politika je skup mjera pomoću kojih pomorska država nadgledava razvoj luka i lučkog sustava. Da bi razvoj lučkog sustava bio moguć bitno je da je taj razvoj pravilno koncipiranom te da je vođen lučkom politikom koja mora biti usklađena s cijevima i mjerama prometne, logističke i ukupne gospodarske politike zemlje. Luke nisu same sebi svrha nego su u funkciji mnogobrojnih korisnika lučkih usluga, te je logično da za njihov razvoj trebaju biti zainteresirani svi subjekti koji ostvaruju posredne ili neposredne koristi od luka.¹⁷

Država je uključena u poslovanje i razvoj luka i lučkoga sustava na način da pomaže lukama da se prilagode i moderniziraju u korak sa zahtjevima suvremene prometne tehnologije. Pomoć države te šire zajednice kao što su grad i regija od velikog su značaja za luke jer si one ne mogu osigurati količinu novaca iz vlastitih sredstva koja je potrebna za prilagodbu i modernizaciju. Pošto država pomaže i uključena je u razvitak svojih luka, ona ima kontrolu u financijskoj potpori prilikom izgradnje lučke infrastrukture.

Provođenje mjera lučke politike je preduvjet da bi luka bila uspješna te da bi i njen cjelokupni lučki sustav unutar sustava pomorske zemlje uspješno poslovao.

Mjerama lučke politike treba posebno koncipirati i definirati sljedeće osnovne ciljeve i odrednice:

- Mjesto i ulogu lučkog sustava u ukupnome gospodarskom, prometnom i logističkom sustavu zemlje,
- Važnost, položaj i djelokrug poslovanja pojedine luke unutar lučkog sustava,
- Odnos cjelokupnog lučkog sustava i pojedinih luka prema konkurentnim lučkim sustavima i lukama,

¹⁷Siniša Vilke, Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, 2014.

- Način upravljanja te način i veličinu financiranja poslovanja i razvitka lučkog sustava te pojedinih luka u skladu tog sustava.¹⁸

Da bi se dostigli ciljevi lučke politike potrebno je ispuniti određene zahtjeve. Jedan od bitnijih zahtjeva jest taj da se lučka politika temelji na odgovarajućim načelima. Njima se utvrđuju osnovna pravila za djelovanje lučkog sustava i kreatora lučke politike. Potrebno je razvitak lučkog sustava uskladiti s rješenjima koja se primjenjuju u lukama EU te bi bilo korisno da se usvoje temeljna načela europske lučke politike. Ta temeljna načela predložena su rješenjima Transportne komisije Europskog parlamenta. To su:

- Autonoman položaj lučkih uprava,
- Slobodno tržišno natjecanje između i unutar morskih luka,
- Pokriće stvarnih troškova od strane lučkih korisnika,
- Isključenje bilo kakvog oblika diskriminacije,
- Integracija luka kroz zajedničku prometnu politiku EU te
- Razvitak luka u skladu sa načelima održivog razvoja i zaštite okoliša.

Da bi se ostvarili ciljevi razvitka hrvatskog lučkog sustava bitno je definirati odgovarajuće lučke politike koje će imati jasno utvrđene i razrađene ciljeve koji moraju biti mjerljivi, primjenjivi te ostvarivi u određenom vremenskom razdoblju. Mjere lučke politike potrebno je uskladiti i sa strategijom razvitka gospodarskog i prometnog sustava jer ostvarivanje ciljeva lučke politike uvelike ovisi o stanju nacionalnog gospodarstva, pogotovo sa stanjem u prometnom sustavu te stanjem pomorskih djelatnosti.

5.1.2.2. Poslovna politika

Poslovna politika luke je skup mjera kojima sama luka djeluje na svoj položaj i povećava svoje značenje na prometnom tržištu. To je posebno važan čimbenik razvoja i položaja luke jer sadrži vlastitu aktivnost luke u odnosu na one elemente na koje luka može djelovati s obzirom na okruženje.¹⁹

¹⁸Siniša Vilke, Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, 2014.

¹⁹Kesić B., Jugović A., Mitrović F., Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet, Split, 2010.

Poslovnu se politiku još može definirati i kao ukupnost odluka kojima poduzeće određuje svoje ciljeve te određuje odluke kojima se nastoji ostvariti te unaprijed određene ciljeve.

Poslovna je politika važan čimbenik za razvitak i položaj luke iz razloga što ona obuhvaća vlastitu aktivnost luke prema onim elementima na koje luka može djelovati u odnosu na okruženje. Glavni dio luke je kretanje robnog prometa te je ono ovisi o događajima na svjetskom tržištu te ovisi i o gospodarskim kretanjima u gravitacijskom području luke.

U sklopu poslovne politike postoje dvije skupine mjera. To su:

- Vanjske (eksterni) mjere, te
- Unutarnje (interne) mjere.

Vanjske mjere su one koje nastoje formirati pravilan i uspješan odnos prema korisnicima lučkih usluga tj. da zadrži sadašnje komitente i privuče nove korisnike iz šireg gravitacijskog područja. Unutarnje mjere poslovne politike sastoje se od poslovanja same luke, a cilj unutarnje politike jest taj da se postigne dobra operativnost luke te da luka lučke usluge budu kvalitetne. Upravo pružanjem kvalitetnih usluga svojim korisnicima, luka će biti na dobrom glasu a to je prednost kod izbora cijelokupnog prometnog pravca te to privlači nove korisnike. Da bi luka bila na dobrom glasu i pružala kvalitetnu uslugu, ona mora imati kvalitetnu opremu za dobro i brzo prekrcavanje tereta te dobru organizaciju rada. Unutarnjim mjerama poslovne politike, osim gore navedenog, mora se i voditi briga o teretima, pratiti kretanje prometa i izračunavati određene koeficijente koji omogućuju pregled poslovanja luke i pružaju mogućnost usporedbe ili s pokazateljima dobivenim za prethodno razdoblje ili s pokazateljima konkurentnih luka.

Da bi luka ili poduzeće moglo osigurati svoj napredak, mora pažnju pridati podpolitikama poslovne politike. To su:

- Proizvodna politika,
- Kadrovska politika,
- Financijska politika,
- Razvojna politika i
- Tržišna politika.

Proizvodna politika utvrđuje ciljeve i zadatke funkcije proizvodnje, tj. funkcije koja obavlja osnovnu djelatnost. Njen zadatak je da osigura punu zaposlenost lučkih kapaciteta u

proizvodnji kvalitetnih i profitabilnih lučkih usluga. Elementi proizvodnje lučkih usluga su ljudski rad, potencijal, informacije, različita sredstva za rad te određeni resursi.

Kadrovi, tj. ljudi, su osnovni nositelj i izvršitelj procesa rada. Oni su pokretači i stvaratelji sredstava za rad te predstavljaju najvažniji kapital izražen u sposobnostima za rad koji su stekli znanjem, te vještinama i iskustvima za radne procese.

Financijska je politika također nužan preduvjet za obavljanje bilo koje gospodarske djelatnosti jer je bitno da je financijska situacija stabilna. Financiranje je aktivnost pribavljanja i korištenja kapitala te njegovog obnavljanja koji je potreban da bi neko poduzeće moglo poslovati. Temeljni cilj ove podpolitike jest da se osigura trajno ostvarivanje maksimalnih financijskih rezultata poslovanja poduzeća. Što se tiče promjena u financijskoj situaciji, poželjno je da te promjene budu unaprijed predviđene da bi poduzeće moglo reagirati na te promjene te da bi se utvrdili novi planovi razvoja lučkog poduzeća.

Razvojna politika je politika koja se odnosi na dugoročno poslovanje svakoga poduzeća. Drugi naziv za ovu politiku je strateško planiranje ili strategija. Pod strategiju spadaju aktivnosti djelatnika poduzeća kojima se to poduzeće prilagođava promjenama koje su planirane da će se ostvariti u budućnosti. Zbog toga bi se poslovanje i trajanje poduzeća poboljšalo u nacionalnom i svjetskom gospodarskom okruženju. Ova se politika sastoji od aktivnosti cijeloga poduzeća pri formuliranju ciljeva koje poduzeće treba ostvariti te određivanje tijeka sredstava da bi se ti unaprijed definirani ciljevi ostvarili.

Tržišna politika uključuje određivanje ciljeva razvojne politike kao i ostvarenje cjelokupne poslovne politike. Provodi se u makro i mikro okruženju u kojem tržište djeluje. Vrlo je bitno dobro organizirati sve podpolitike poslovne politike luke pa tako i tržišnu politiku da bi poslovanje poduzeća bilo uspješno.

5.1.2.3. Istitucionalni okvir

Što se tiče odabira prometnog puta, u većini slučajeva taj odabir nema veze sa ekonomskom prednosti nekog puta već zbog političkih odnosa između država. Promjene koje se dešavaju u političkim odnosima uvelike utječu na poslovanje i razvoj luka i lučkog sustava.

Negativni aspekt je djelovanje i stvaranje nestabilnosti na prometni pravac i zbog toga se promet preusmjerava na susjedne države. Politički odnosi mogu i pozitivno utjecati tj. imati

pozitivni aspekt. Razlog tomu je zaključivanje regionalnih integracijskih sporazuma. Oni funkcioniraju logikom kompleksnog spajanja i promjena koje u konačnici mogu voditi do novih organizacijskih oblika. Takvi se sporazumi odnose na favoriziranje zemlje potpisnice sporazuma u odnosu na zemlje izvan tog sporazuma.

5.1.2.4. Prometna politika Europske unije

Promet Europske Unije je najvažniji faktor jedinstvenog tržišta. Njime se postižu tri temeljna cilja a to su:

- Kretanje kapitala,
- Slobodno kretanje putnika, te
- Slobodno kretanje robe.

Dokumenti Bijele knjige i dokument Prometna politika EU definiraju politiku Europske Unije. Zadatak ovih dokumenata je taj da se postigne razvoj prometa u svim prometnim granama te svojim smjernicama proširiti Europsku Uniju na zemlje srednje i istočne Europe.

Osnovno načelo prometne politike Europske Unije je da se ukinu sve prepreke koje rade smetnju pri kretanju robe, ljudi, kapitala, usluga itd. Republika Hrvatska nastoji prilagoditi svoje gospodarstvo i promet prema postavljenim uvjetima kako bi se približila Europskoj Uniji.

Specifične značajke prometne politike Europske Unije su:

- Čvrsta povezanost prometne politike s drugim politikama,
- Značenje koje se pridaje javnom prijevozu,
- Uloga javnog vlasništva u prometnom sektoru,
- Utjecaj tehnoloških promjena na promet i na oblikovanje prometne politike,
- Naglašena politička i socijalna uloga prometa u životu društva,
- Odnos društva prema prirodnoj i ljudskoj sredini kojim se nastoji ublažiti, a u nekim slučajevima i spriječiti, nepovoljno djelovanje prometa, te
- Značenje koje se pridaje društvenim troškovima prometa, premda se ne osporava potreba za ekonomskom efikasnošću u kretanju ljudi i roba.²⁰

²⁰Jugović, predavanje: Logističko ekonomski čimbenici, 2014.

Osim osnovnog načela koji ima cilj ukloniti postojeće prepreke, postoje i ostala načela koja su također vrlo bitna za pomorsku politiku. Neka od njih su da prijevozna poduzeća posluju slobodno, te da je odnos prema svim prometnim granama i poduzećima jednak, da korisnik ima pravo na slobodan izbor prijevoznih sredstava i na prijevoznika itd. Pomorska je politika veliku pažnju pridaje sigurnosti plovidbe i zaštiti okoliša, te modernizaciji i ustroju luka.

Pod načela pomorske politike Europske Unije koja se odnose na luke, spadaju:

- Razvoj i modernizacija lučke infrastrukture te uključivanje u europsku prometnu mrežu,
- Koristi koje će se ostvariti iz kredita ili jamstva Europske Unije moraju se održavati na: bolje povezivanje luka s kopnenim prometnicama, odnosno povećanje njezina pročelja, i razvoj unutar lučkog područja,
- Podržavanje i razvijanje nekoliko projekata s ciljem uređenja informacijskog sustava ulužkom poslovanju,
- Stvaranje lojalne konkurencije među lukama,
- Preporuka ugovaranja među lukama, posebice za probleme vezane za zaštitu okoliša isigurnost.²¹

U današnje vrijeme velika je sloboda kretanja unutar zemalja Europske Unije i zbog toga možemo reći da je glavni cilj Europske Unije zapravo povezivanje zemalja članica Europske Unije sa ostalim zemljama koje tu ne spadaju i to sa morem i cestom.

5.2. EKONOMSKI ČIMBENICI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Teorije ekonomskog razvoja nastoje predvidjeti i objasniti ekonomska kretanja, utvrditi kako predviđene prepreke u razvoju mogu biti prepoznate, te kako i na koji način se državna ekonomska aktivnost može pokrenuti, održati i ubrzati ekonomski razvoj odgovarajućim razvojnim politikama.²²

Država svojim mjerama razvitka može značajno utjecati na razvitak lučkog sustava. Iz tog se razloga osnivaju lučke uprave, koja je upravo i jedna od tih mjera, te se njome nastoje stvoriti ekonomski, pravni i teorijski temelj za razvitak luka i nacionalnoga lučkog sustava.

²¹Jugović, Predavanje logističko ekonomski čimbenici, 2014.

²²Fahrudin Šebić, Ekonomski razvoj, 2014.

U lučkom poslovanju, lučka je usluga proizvod rada. Pod taj proizvod rada spadaju usluge komercijalne prirode koje plaćaju i koriste korisnici tih uluga. Ona uključuje prekrcaj tereta i putnika, te ukrcaj, iskrcaj, privez i odvez broda itd. Praćenjem odnosa ponude i potražnje na tržištu lako se može uvidjeti potreba za proizvodnjom lučke usluge na nekome području.

Ekonomski čimbenici su od velike važnosti za lučko poslovanje. Oni se izračunavaju prema stanju u prometu. Proizvodnom djelatnosti smatra se ovisnost između vrijednosti ulaganja osnovnih čimbenika proizvodnje u proces reprodukcije tog rada a iz toga proizlazi kvaliteta lučke usluge.

Proizvodna djelatnost je razlika između rezultata rada koji je izražen u količini ili vrijednosti prometnih usluga koje se nude korisnicima te u veličini uložениh proizvodnih čimbenika. Vrijednost prometne usluge rada sastoji se od sljedećih čimbenika:

- Vrijednost živog rada,
- Višak rada, tj. višak vrijednosti, te
- Vrijednost sredstava za proizvodnju.

Kada se utvrđuje prometna usluga, u njezinu vrijednost ne ulazi vrijednost predmeta rada kao što je putnik ili automobile, dok se kod utvrđivanja vrijednosti proizvoda u proizvodnju oni uključuju.

Vrijednost prometne usluge sastoji se od:

- Amortizacije,
- Vrijednosti goriva, pomoćnog materijala i usluga utrošenih pri obavljanju prometne usluge,
- Vrijednosti održavanja osnovnih sredstava prometnog poduzeća te od
- Troškova radne snage.²³

Pod kružno kretanje kapitala spadaju tri oblika, to su:

- Novac,
- Roba i
- Proizvodnja.

²³Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.

Novac je univerzalna roba koja se koristi u razmjeni za bilo neku drugu robu i kao takav je dobro mjerilo kod analize ekonomskih procesa. Vrijednost robe, u većini slučajeva, označuje količinu novaca koji oslikava tržišnu vrijednost. Cilj kapitalista jest taj da se nastoji što manje zadržati kapital u obliku kao što je roba i novac. Razlog tome je ta što će brzina njihovog kretanja zavisiti o tome kolika će biti masa viška vrijednosti. Brzo kretanje kapitala povećava višak vrijednosti dok sporije kretanja kapitala taj višak vrijednosti smanjuje.

Kružno se kretanje kapitala razlikuje između vrijednosti prometnih usluga i vrijednosti u procesu proizvodnje. U industrijskoj proizvodnji, kružno se kretanje izračunava na sljedeći način:

$$N - R - P - R1 - N1$$

Dok u ekonomici prometa nestaje faktor R1, pa se izračunava na sljedeći način:

$$N - R - P - N1$$

Kod gore navedenih načina za izračun kružnog kretanja slovo N označava nova, R robu a P proizvodnju.

U procesu prometa se ne mijenja predmet rada već se prodaje prometna usluga. Da bi se zadovoljio uvjet da reprodukcijaska količina bude racionalna, dobiveni novac mora biti veći od vrijednosti početnog novca, $N1 \geq N$. A ako je $N1 = N$ znači da je reprodukcija dobivenog novca jednaka stagnaciji.

Kod utvrđivanja vrijednosti lučke usluge postoje posebna obilježja, a to su:

- Luka je gospodarski subjekt, te je capital koji je uložen u luku nepokretan i ne može se ni brzo ni lako ulagati u neku drugu djelatnost,
- Luka je intenzivna radnom snagom; u luci postoji stalan broj zaposlenih radnika, bez obzira na trenutačne potrebe luke ovisne o veličini prometa,
- Potražnja za lučkom uslugom je elastična te se mijenja sa vremena na vrijeme i ovisi o mnogim čimbenicima. Da bi se ostvarila što veća potreba za nekom lučkom uslugom, luka mora biti na dobrom glasu a to može postići na način da ima dobru i kvalitetnu tehnologiju, dobru organizaciju rada itd. Dok je lučka ponuda, pod koju spadaju terminal i ukrcajne rampe, neelastična.

Što se tiče prihoda i rashoda u lukama otvorenim za javni promet, oni se razlikuju od luke do luke. Neke luke koje imaju bolju kopnenu povezanost kao i veće gravitacijsko područje. Zbog toga imaju i veći promet te ostvaruju veće prihode od luke koja to nema. Takve luke manje ovise o pomoći države. Prihode luka koji su značajni za upravljanje lukom možemo podijeliti na:

1.) Prihode od broda, kao što su:

- Pristojbe za sidrenje,
- Pristojbe za održavanje,
- Lučke pristojbe,
- Privez,
- Peljarenje i korištenje veza,te
- Agencijski honorar.

2.) Prihode od putnika pod koje spadaju

- Putničke pristojbe

3.) Koncesijske naknade.²⁴

Osim gore navedenih prihoda, u lukama otvorenim za javni promet javljaju se i druge vrste prihoda. To su prihodi koji imaju veze s organizacijom rada i upravljanjem lukom. Pod tu skupinu prihoda ubrajamo:

1.) Prihode od najma lučkih površina u dodatne prostore koji su potrebni za opsluživanje putnika i administrativne poslove, to su:

- Bescarinska trgovina,
- Ugostiteljski objekti,
- Informativno servis i javni telefoni,
- Carinska služba,
- Policijska služba (schengenska granica),
- Prodaja suvenira i međunarodnih časopisa,
- Rent-a-car,
- Mjenjačnica,

²⁴ Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.

- Putnička agencija,
- Špedicija,
- Trgovina široke potrošnje.

2.) Prihode od najma lučkih površina u javne svrhe kao što su:

- Muzeji,
- Akvariji,
- Šetališta i
- Konferencijske dvorane.

3.) Pristojbe od lučkih putničkih tarifa.²⁵

Lučku pristojbu brodar plaća po putniku a putnici su dužni platiti i lučku putničku tarifu. U Republici Hrvatskoj u putničkim lukama, lučka pristojba iznosi od 3,5 do 4,46 eura po putniku.

Rashode luka otvorenih za javni promet dijelimo u dvije skupine. To su:

- Rashodi lučkih uprava i
- Rashodi lučkog koncesionara.

Pod rashode lučkih uprava ubrajamo sljedeće rashode:

- Materijalni izdaci,
- Izdaci za zaposlene,
- Izdaci za investicijske nabave fonda kapitalnih objekata,
- Izdaci poslovanja - dnevnice i putni izdaci, naknade izdataka za zaposlene, izdaci za reprezentaciju, premije osiguranja i sl.,
- Vanjski izdaci- izdaci za usluge,
- Kamate, tečajne razlike i sl.

Prema gore navedenim rashodima, najveći postotak iznose izdaci za investicijske nabave fonda kapitalnih objekata koji u ukupnom iznose 65,2%, zatim izdaci za zaposlene koji se sastoje od isplata plaća i ostalih izdataka.

²⁵ Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.

Druga skupina rashoda luka otvorenih za javni promet jesu rashodi lučkog koncesionara. Pod ovu skupinu spadaju sljedeć rashodi:

- Materijalni troškovi,
- Amortizacija,
- Vrijednosno utvrđivanje kratkotrajne imovine, te
- Plaće.

Od svih gore navedenih rashoda od strane lučkog koncesionara najveći postotak izno se rashodi za plaće pod koje spadaju nadnice i neto plaća za zaposlenike, te drugi troškovi kao što su troškovi poreza, mirovinski i zdravstveni troškovi. Rashodi za plaće iznose 46,44% troškova od ukupnog postotka svih troškova od strane koncesionara. Zatim, nakon plaća, slijede materijalni troškovi pod koje spadaju troškovi sirovina i materijala kao i neki ostali vanjski troškovi te taj postotak iznosi 17,31%. Slijedi ih amortizacija te onda vrijednosno utvrđivanje kratkotrajne imovine.

6. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

U ekonomiji, možemo reci da je multiplikator mjera višestrukog učinka jednokratne promjene egzogene varijable na endogenu varijablu. Također, možemo reci da je multiplikator množitelj koji bilježi koliko se BDP mijenja ovisno o promjeni komponente. Model multiplikatora je teorija koja objašnjava utjecanje agregatnih komponenti potražnje u određenome kratkom roku ovisno o količini proizvodnje. Pojam multiplikator u ekonomskoj teoriji razvili su R. F. Kahn i J. M. Keyen. Kao što je gore navedeno, kod multiplikatora se javljaju egzogene i endogene varijable. Pod egzogene varijable spadaju veličinu investicija, potrošnje, izvoza, novčanih rezervi i drugih veličina dok pod endogene varijable spadaju agregatna potražnja, nacionalni dohodak ili zaposlenost. Multiplikativni učinak je uvijek različit jer on ovisi o intenzitetu zavisnosti gore navedenih egzogenih i endogenih varijabli, te može biti znatno veći nego što je početna promjena.

Kao primjer možemo navesti ulaganje od 100 novčanih jedinica u novi stroj. Taj novi stroj povećava dohodak strojograditelja. Iz toga se dohotka od brodograditelja kupuju dobra i usluge koje nude drugi prodavači. Ti prodavači svoj dohodak troše da bi nabavili dobra i usluge od nekih drugih dobavljača. Ti drugi dobavljači također troše svoj dohodak za nabavu svega potrebnoga od nekih trećih dobavljača i tako se niz nastavlja u nedogled.

Keynesov investicijski multiplikator prikazuje za koliko će se puta povećati nacionalni dohodak s obzirom da se poveća investicija za jednu jedinicu. Multiplikator proračunske potrošnje pokazuje koliko će se puta povećati nacionalni dohodak ako se proračunska potrošnja poveća za jednu jedinicu. Dok izvozni multiplikator pokazuje za koliko će se povećati iznos domaćeg bruto proizvoda ako se izvoz poveća za jednu jedinicu.

Multiplikatori se mijenjaju ovisno o promjenama općih uvjeta poslovanja i ponašanja ekonomskih subjekata. Prema tome, multiplikatori će biti niži ako je kod gospodarstva situacija takva da je zaposlenost skoro pa cijela popunjena. Isto tako, ako se gospodarstvo ne nalazi blizu pune zaposlenost, onda će multiplikatori biti viši. Osim toga, multiplikatori su niži i ako su ekonomski subjekti skloniji zadržavanju likvidiranih sredstava.

Osim što izračunavamo multiplikatore u smislu potrošnje dodatnog dohotka, možemo ih mjeriti i u smislu koliko tog dodatnog dohotka odlazi na štednju. Tu spada štednja, oporezivanje ili uvoz.

6.1. EKONOMSKE MJERE

Da bi se uvidjelo koliko je određena luka korisna s aspekta nacionalnog gospodarstva, bitno je da se luke otvorene za javni promet sagledaju i sa ekonomskog stajališta. Prihodi koje luka dobiva, kao i troškovi koje ima, ne odnose se samo na sudionike u lučkom poslovanju. O prihodima i troškovima uvelike utječe i sama luka. Ekonomski učinak se koristi kod luka otvorenih za javni promet da bi se olakšalo proučavanje mikro i makro efekata s obzirom na promjene. Te promjene se dijele ovisno o tome da li se promjene zbivaju:

- Unutar jezgre ekonomske djelatnosti,
- Unutar određene regije ili
- Na području urbanističkog razvoja.

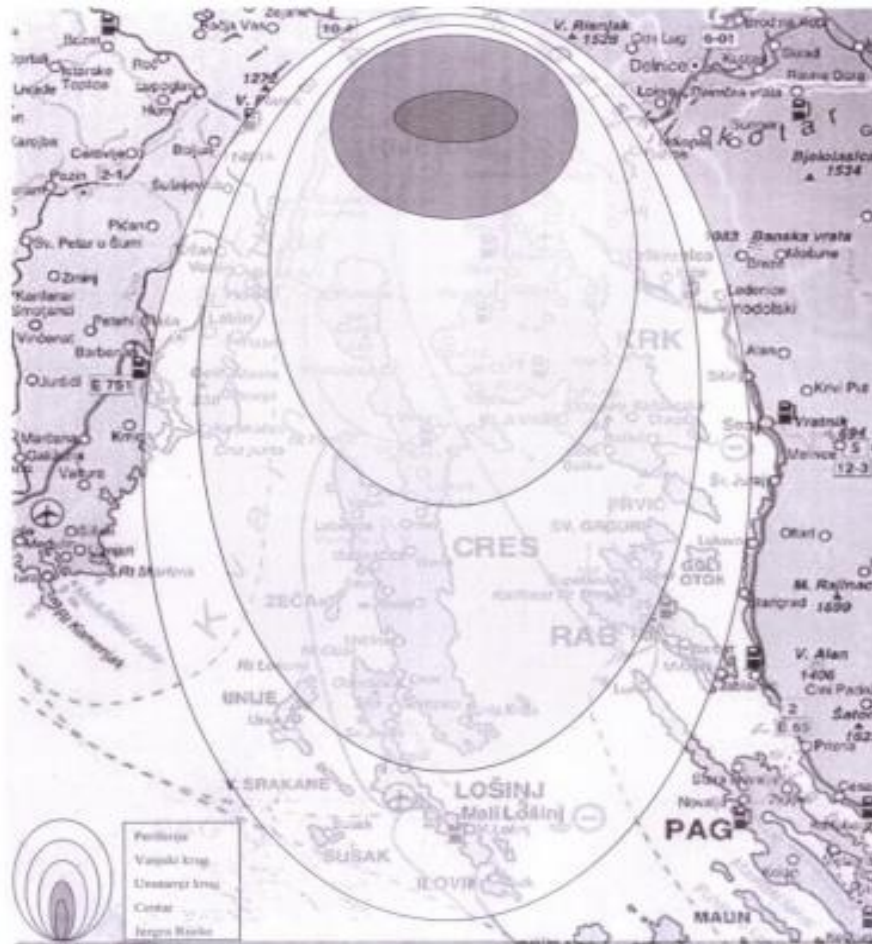
Takva analiza koristi promjene u gospodarskim djelatnostima i to:

- U potrošnji putnika, turista i doseljenika - tu spada prodaja koju ti putnici, turisti i doseljenici ostvaruju u lokalnim trgovinama ili tvrtkama koje im nude svoje proizvode kao što su suveniri, odjeća, obuća i drugo, te usluge kao što su taksi, restorani i ostale usluge.
- Promjene u prihodu regije – tu spadaju plaće i naknade zaposlenih na poslovima opsluživanja turista te na prihode od iznajmljivanja nekih poslovnih prostora.
- Promjene u zapošljavanju – ova se podjela odnosi na broj radnih mjesta koje podržava dana razina prodaje. U mnogim dijelovima kružnice koja je u nastavku navedena, javlja se potreba za novim radnim mjestima. To je posljedica potrošnje turista, putnika i doseljenika koji dolaze u neko područje. Bilo to sama jezgla ili centar gdje se nalazi putnička luka ili u gradove i općine koje se nalaze do sat i pol vožnje od samo centra.

Kada se određuju ekonomske aktivnosti, bitno je sagledati veličinu regije. Ovisno kolika je veličina regije to znatno utječe na multiplikatore i potrošnju. Zbog toga je važno

odrediti unutarnje i vanjske krugove. Ti se krugovi razlikuju ovisno o njihovom intenzitetu i važnosti.

Slika 10. Kružnice ekonomskog utjecaja u Kvarnerskom zaljevu



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005. (22.08.2020.)

Kružnice prikazane na slici 10 određuju koliki udio tržišta će obuhvatiti određena putnička luka te sve aktivnosti koje su uključene u tu putničku luku. Ako je udaljenost od centa veća, veličina kružnice će biti manja. Osim veličine kružnice i potrošnja u toj kružnici će biti znatno manja. To se dešava iz razloga što se turisti i putnici ne udaljavaju daleko od centra. Postoji pet kružnica ekonomskog utjecaja koje su u nastavku opisane.

Prvi dio kružnice je jezgra. U toj jezgri se nalazi grad ili općina u kojoj se nalazi putnička. Upravo taj grad ili regija ima najviše koristi od same luke. To se može primijetiti prema tome što su prihodi veći te se povećava i broj novih radnih mjesta na kojima se zapošljavaju stanovnici tog grada ili općine. Nedostatak prvog dijela kružnice koji se javlja jest taj da jezgra ne pruža dovoljno usluga kada se radi o smještaju i gastronomiji te se zbog toga korisnici usluga odluče otići u susjedna područja.

Drugi dio kružnice je centar. U njegovoj je blizini smještena putnička luka koja ima najviše koristi od direktne potrošnje turista. Zbog toga, se i u ovom dijelu, otvaraju nova radna mjesta. Ovaj dio kružnice je udaljen pola sata vožnje od same putničke luke te to kratko vrijeme vožnje omogućuje turistima i putnicima da posjete i ova dio.

Treći dio kružnice jest dio koji je udaljen sat vremena vožnje od putničke luke. U ovom je dijelu bitno da je dobra prometna povezanost, najčešće je to cestovna prometna povezanost.

Predzadnji, četvrti dio je vanjski krug koji je udaljen sat i pol vožnje od putničke luke. Bitno je napomenuti da ovaj dio najviše zarađuje. To se dešava iz razloga što turisti i putnici troše svoj novac na izlete i zabavu, a osim toga, u ovom se dijelu nalaze brojne kulturne i turističke znamenitosti koje su zanimljive i koje privlače turiste.

Peti dio je periferija. To je najudaljeniji dio koji je dva sata vožnje udaljen od putničke luke. To je razlog zbog kojega ovaj dio nije zanimljiv turistima. U ovome se dijelu može zaraditi zbog opskrbljivanja lokalne industrije grada gdje se nalazi sama luka.

6.2. MIKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Kod luka otvorenih za javni promet javljaju se mikro i makro efekti. Oni se proučavaju kroz dvije razine gospodarskoga života. Mikro razina proučava život pojedinca ili obitelji, kao i poduzeća. Dok makro razina proučava društvo kao cjelinu te sagledava globalni aspekt te cjeline.

Multiplikativni efekti se temelje na činjenici da pri promjeni novčane jedinice dolazi i do promjene koja je veća od te početne novčane jedinice od koje se kreće. Multiplikativni efekti se bave i potrošnjom koje turisti, putnici, doseljenici ili neka kućanstva kao i poduzeća stvaraju u nekome gradu ili regiji.

Razlikujemo tri multiplikativna efekta potrošnje putnika i turista a to su:

- Direktni efekti,
- Indirektni efekti i
- Izazvani ili inducirani multiplikativni efekti.

Slika 11. Utjecaj multiplikativnih efekata na regionalni turizam



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005. (22.08.2020.)

Na slici 11 prikazano je kako multiplikativni učinci utječu na regionalni turizam. Naime, direktni troškovi su direktna potrošnja od turista ili putnika u nekome gradu ili regiji. Indirektni efekti

nastaju radi daljnje nabave proizvoda i usluga. Izazvani su oni efekti koji su nastali od prihoda i zaposlenosti u gradu.

Kao što je gore navedeno, postoje tri vrste multiplikativnih efekata. Prva vrsta su direktni multiplikativni efekti. To su efekti nekog grada ili regije u kojoj se nalazi putnička luka. Drugim riječima, to su troškovi koji nastaju u centru ekonomske kružnice koja ima najveći doprinos od njihovog trošenja. Taj se grad ili regija razvija ovisno o potrošnji putnika i turista koji kupuju suvenire, poklone, odlaze u ugostiteljske objekte itd.

Drugi po redu su indirektni efekti. Drugi naziv za indirektno troškove je i sekundarni efekt. Ovi se efekti temelje na promjenama u prodaji. Sve započinje od turista i putnika koji troše svoj novac u nekome gradu ili regiji. Kada se poveća potrošnja putnika ili turista, lokalni dobavljači, imaju potrebu za kupnjom još robe i usluga da bi svojim turistima omogućili daljnju potrošnju. Tj. da svi turisti kupe što žele i koliko žele a ne da dođe do toga da turisti žele još kupiti ali prodavači im nemaju što za ponuditi. Iz tog se razloga prodavači odlučuju na nabavku većih količina proizvoda i usluga. Kod ovih se efekata uočavaju promjene u prodaji te se upravo zbog toga otvaraju nova radna mjesta te se povećavaju prihodi u ekonomskim aktivnostima.

Zadnja vrsta efekata su izazvani efekti koji se još nazivaju i potrošačkim efektom. Oni se odnose na dodatnu potrošnju koja se stvara od prihoda koji nastaju zbog direktnog ili indirektnog doprinosa koji se iskorištavaju za daljnju potrošnju.

Kod multiplikativnih efekata, osim gore navedenih, bitno je spomenuti i sekundarne učinke potrošnje koje možemo podijeliti u dvije vrste. To su:

- Indirektni učinci i
- Potaknuti učinci.

Što se tiče indirektnih učinaka, uz njih možemo promatrati promjene koje se dešavaju na nekim radnim mjestima. Također ih možemo promatrati u procesu prodaje te unutar prihoda koji se javljaju unutar industrija. Indirektne učinke izračunavamo pomoću multiplikatora tip 1 čija formula izgleda ovako:

$$Tip\ 1 = \frac{\text{direktna prodaja} + \text{indirektna prodaja}}{\text{direktna prodaja}}$$

Potaknuti učinci su oni učinci koji se javljaju kod promjena u prodaji, radnim mjestima i prihodima unutar neke regije. To su zapravo prihodi koje je neko kućanstvo zaradilo od direktnih ili indirektnih prihoda od potrošnje putnika, turista i posjetitelja. Od tih prihoda koje je kućanstvo zaradilo rezultat je upravo potrošnja tih kućanstva. Ona troše taj zarađeni prihod. Osim toga dodatna se prodaja i gospodarska aktivnost se ostvaruju i na način kada zaposlenici koji su zaposleni u turističkim poduzećima ili im je posao povezan sa nekim nekim industrijama. Na taj se način ostvaruju prihodi unutar lokalne regije. Osim što se prihodi mogu povećati, oni se mogu i smanjiti. Smanjeni prihodi nastaju kada kućanstvo smanji svoju potrošnju u područjima maloprodaje i drugih manjih poduzeća. Multiplikatori potaknutih učinaka se izračunavaju na sljedeći način:

$$Tip\ 2 = \frac{\text{direktna prodaja} + \text{indirektna prodaja} + \text{potaknuta prodaja}}{\text{direktna prodaja}}$$

Iz gore navedenih formula, tip 1 i tip 2 se razlikuju samo u tome što je kod potaknutih troškova, kako sama riječ i govori, dodana i potaknuta prodaja.

6.3. MAKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Makromultiplikativni efekti označavaju promjenu endogene varijable. Pod endogenu varijablu spada BDP (bruto domaći proizvod) ili novčana masa. Do promjene endogene varijable dolazi kada se promjeni i neka egzogena varijabla. To može biti promjena investicijske potrošnje ili bankarskih rezervi. zbog promjene neke egzogene varijable kao što je investicijska potrošnja ili bankarske rezerve.

Pod makromultiplikativne efekte koje luke stvaraju, ubrajamo sljedeće efekte:

- Poslovna aktivnost – ona predstavlja vrijednost proizvodnje,
- Prihod – on predstavlja dobit za neka poduzeća,
- Radna mjesta - ona predstavljaju mjere zaposlenosti poduzeća,
- Državni porezi, te

- Dodana vrijednost.²⁶

Jedan od gore navedenih makro efekta su i nova radna mjesta. Naime, povećanom potrošnjom putnika i turista u određenoj regiji dolazi do potrebe za novim radnim mjestima. Na tim se mjestima zapošljavaju stanovnici te regije. Ti novi zaposlenici svoje nadnice ne moraju trošiti u svojoj regiji već to mogu raditi i u drugim regijama.

Državni porezi su porezi na dobit poduzeća i osobni porez na prihod. Osim to tu spade i zadržani porez, te porez na dodanu vrijednost.

Dodatna vrijednost je vrijednost koja se nalazi između prodane robe i svih ulaganja koje ta roba zahtjeva. Osim robe, isto važi i za usluge. Ova vrsta vrijednosti se može računati i kao BDP. Jedina razlika je ta što BDP računa domaću proizvodnju, a dodana vrijednost se odnosi na regionalnu proizvodnju.

Veličina multiplikatora ovisi i o odlukama kućanstva o trošenju, koje se nazivaju granična sklonost potrošnji ili štednji. Važno je zapamtiti da kada se prihod potroši, ova potrošnja postaje nečiji prihod itd. Kao na primjer, jedno kućanstvo ima svoju štednju te se odluče taj ušteđeni novac potrošiti na novi auto. Novac koji su dali za taj auto je njihova potrošnja ali za auto kuću je to prihod.

²⁶Kesić, B.; Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.

7. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ

Prema veličini i značaju, luke otvorene za javni promet u Republici Hrvatskoj dijelimo na luke od osobitog značaja, luke od županijskog značaja i luke od lokalnog značaja.

Neka od mjerila koja se odnose na razvrstaj luka otvorenih za javni promet od osobitog gospodarskog interesa u Republici Hrvatskoj su:

- Da je prosječni godišnji promet preko 1.500.000 tona tereta godišnje, te da je prosječan promet putnika preko 500.000 putnika godišnje,
- Da je luka željeznicom i cestom povezana sa zaleđem, te sa zračnim lukama,
- Da su instalirani lučki kapaciteti za promet od 5.000.000 tona tereta godišnje, te da raspolaže sa gatovima za prihvat brodova dužine preko 130 m i gaza preko 6 m, te
- Da raspolaže sa najmanje jednom redovnom linijom.²⁷

Mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet za luke županijskog značaja su:

- Prosječan promet preko 50.000 tona tereta godišnje te preko 100.000 putnika godišnje,
- Odgovarajuća cestovna povezanost sa zaleđem;
- Instalirani lučki kapaciteti za promet tereta 50.000 tona, odnosno gatove i obale za prihvat brodova do 80 m dužine i gaza do 4 m;
- Najmanje tri linije mjesečno u domaćem prometu za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.²⁸

Mjerilo koje se odnosi na luke lokalnog značaja jest taj da je prosječan promet od 50.000 tona tereta godišnje te da je prosječan broj putnika do 100.000 putnika u godini dana.

U Republici Hrvatskoj, za potrebe administrativnog upravljanja lučkim područjem nadležna je lučka uprava. Lučka je uprava dužna u roku od šest mjeseci izdati prikaz cjelokupnog obuhvata lučkog područja. Taj se prikaz mora sastojati od digitalnog ortofoto plana koji mora imati uklopljenu kopiju katastarskog stanja da bi se obuhvatila sva područja koja se u stvarnosti koriste kao lučka područja a izvan su lučkog sustava.

²⁷Hrvatsko zakonodavstvo

²⁸Hrvatsko zakonodavstvo

Republika Hrvatska ima šest luka otvorenih za javni promet od osobitog interesa za Republiku Hrvatsku. To su:

- Luka Rijeka,
- Luka Ploče,
- Luka Zadar,
- Luka Šibenik,
- Luka Split te
- Luka Dubrovnik.

7.1. LUKA SPLIT

Luka Split je luka smještena u dalmatinskom gradu Splitu u Hrvatskoj. Luka je prvotno bila trgovačko mjesto koje su osnovali grčki doseljenici s otoka Visa, a potom su ga preuzeli Rimljani. Uspijevala je tijekom srednjeg vijeka, ali je zabilježila pad krajem 18. i početkom 19. stoljeća kada je luka Rijeka preuzela glavno trgovačko i brodarsko utočište u regiji. Pad je također pripisan propadanju Osmanskog carstva, tradicionalnog tržišta za luku Split, i rastućoj dominaciji Austrijskog carstva.

Od 2017. godine, luka Split je najveća putnička luka u Hrvatskoj, najveća putnička luka na Jadranu te 11. najveća luka na Mediteranu. Godišnje u prosjeku kroz luku prođe 5 milijuna putnika. Lukom upravlja Lučka uprava Split dok su primarni koncesionari Trajektna Luka Split i Luka d.d. Split, kao i 11 sekundarnih koncesionara dodijeljenih koncesija za korištenje lučkih objekata ili pružanje usluga u luci. Tranzit putnika i vozila obavlja više prijevoznika; međutim u 2009. udio Jadrolinije u količini putničkog prometa dosegao je 85%. Luka opslužuje sedam otočnih trajektnih linija i četiri dodatne putničke brodske linije koje povezuju obližnje otoke. Takve su prometne veze s otocima Brač i Hvar - koji prevoze do 2.000 putnika i 1.000 vozila dnevno tijekom turističke sezone - kao i s otocima Vis, Lastovo, Korčula, Šolta, Drvenik Veliki, Drvenik Mali, pružajući redovite prometne veze za veliko područje. Luka Split uvelike doprinosi otocima sa kojima je povezana. Jedan od njih je da se otvaraju nova radna mjesta, jer svaka linija uključuje brodove i njihovu posadu. Osim toga omogućuje turistima i posjetiteljima da brzo i jednostavno dođu do otoka te da tamo borave.

Od njihovog boravka na otoku, veliku korist imaju veliki i mali iznajmljivači kao i svi dućani na otocima.

Domaći i međunarodni promet u luci bilježi rast te ima i daljnju tendenciju rasta. Zbog velikog broja putnika i automobila koji godišnje prođu kroz luku Split, javio se nedostatak infrastukturnih i suprastrukturnih objekata za redovno servisiranje prometa u Gradskoj luci Split. Da bi se ovi zahtjevi zadovoljili, Lučka uprava Split je pokrenula Projekt obnove infrastrukture Split da bi se razvio lučki kapacitet te da bi se poboljšala sigurnost putnika i turista. Radovi su podijeljeni u dvije faze, jedna je završena u srpnju 2016. godine a druga u ožujku 2017. Izgrađena su dva nova veza za prihvat brodova u domaćem i međunarodnom prometu putnika i vozila kao i prihvat brodova na kružnim putovanjima. Na sljedećim grafovima prikazani su prikupljeni podaci o brojevima putnika i automobila u luci Split.

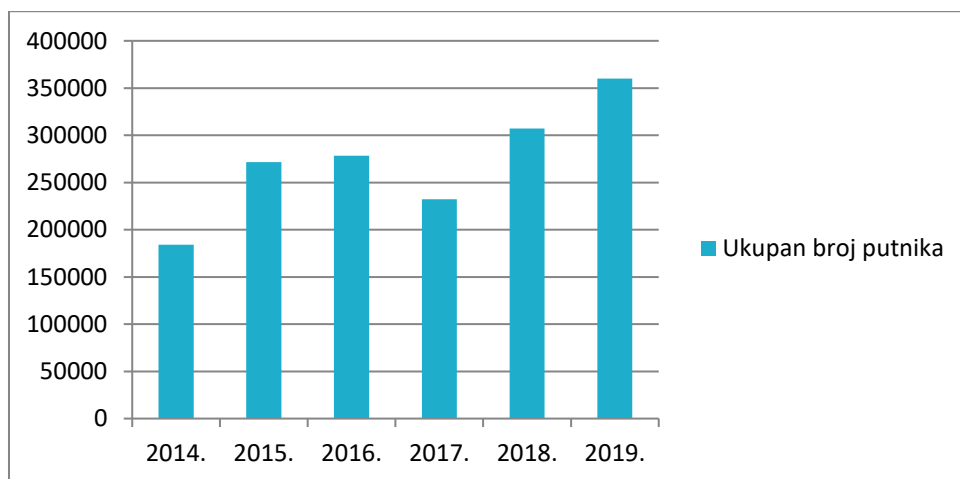
Tablica 2. Ukupan promet putnika u luci Split

Luka Split	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Ukupan broj putnika	4 451 638	4 793 226	4 982 652	5 261 166	5 422 589	5 607 789

Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

U tablici 2 prikazan je broj putnika u luci Split. Prema prikupljenim podacima možemo uočiti da se broj putnika svake godine povećavao te da je u 2019. godini ta brojka bila najviša a iznosila je 5 607 789 putnika.

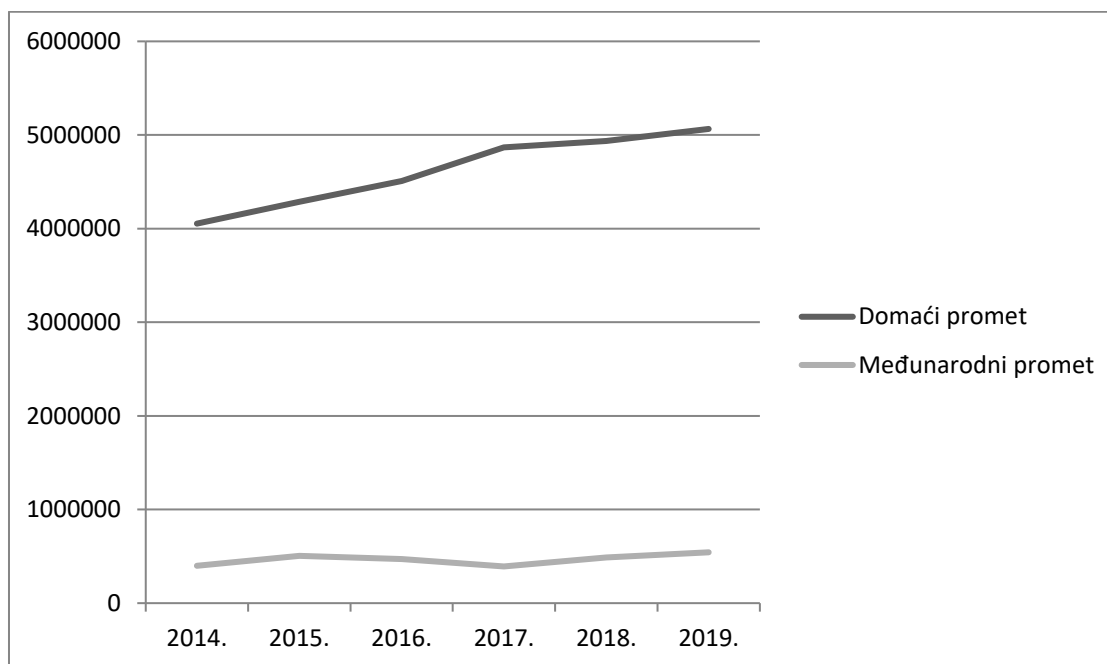
Grafikon 1. Broj putnika na kružnim putovanjima u period od 2014. – 2019. godine



Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Na grafikonu 1 možemo uočiti da je u promatranom razdoblju od šest godina, najmanji broj putnika na kružnim putovanjima bio u 2014. godini te je tada iznosio brojku od 189 062 putnika. Zatim se broj putnika povećao te se 2017. ponovo smanjio nakon čega je ponovo krenuo rast. Najveći broj putnika na kružnim putovanjima zabilježen je u 2019. godini te je tada iznosio brojku 359 955 putnika. U toj je godini najviše putnika putovalo u razdoblju od mjeseca svibnja pa do početka studenoga. U ostalim mjesecima je zabilježen značajan pad.

Grafikon 2. Promet putnika u razdoblju od 2014. – 2019. godine



Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Na grafikonu 2 prikazan je broj domaćeg i međunarodnog prometa u luci Split u razdoblju od 2014. do 2019. godine. Općenito možemo zaključiti da je domaći promet znatno veći od međunarodnoga te je krivulja uzlazna. U 2019. godini bilo je najviše putnika u domaćem prometu te je to brojka od 5 064 551 putnika. Što se tiče međunarodnoga prometa, on je znatno manji ali također u 2019. godini taj je broj dosegao vrhunac od 543 238 putnika.

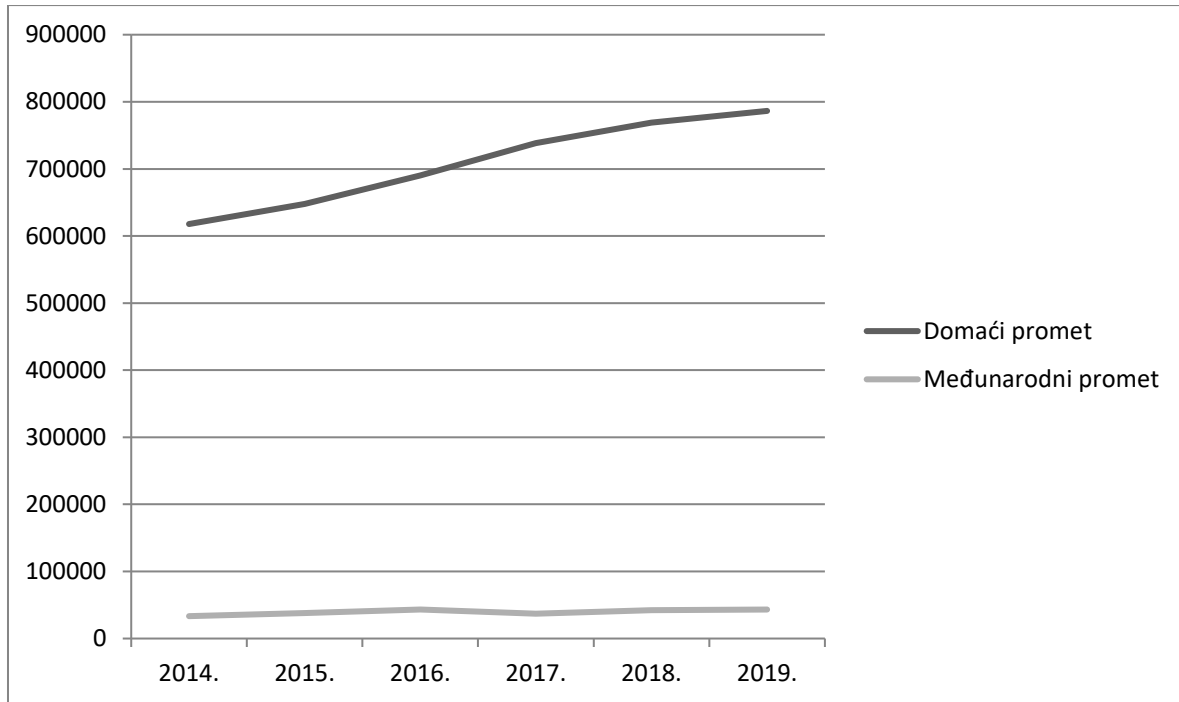
Tablica 3. Ukupan promet vozila

Luka Split	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Ukupan broj vozila	651 150	686 049	733 269	775 396	811 214	829 594

Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Kao i kod ukupnog prometa putnika, tako i kod ukupnog prometa vozila kroz luku Split, broj se povećava iz godine u godinu. 2019. godine je broj vozila bio najviši i tada je iznosio brojku od 829 594 vozila.

Grafikon 3. Promet vozila u luci Split u razdoblju od 2014. do 2019. godine



Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Grafikon 3 prikazuje promet vozila u domaćem i međunarodnom prometu. Kao i kod prometa putnika tako i kod vozila, velika je razlika između domaćeg i međunarodnog prometa. Domaći promet je više zastupljeniji te svake godine raste dok je međunarodni promet puno niži te broj vozila ne bilježi neki veći rast iz godine u godinu.

7.2. LUKA ZADAR

Zadar je povijesni grad u srednjoj Dalmaciji vrlo popularan među turistima. Zbog toga je savršeno povezan sa gotovo svim otocima u zadarskom arhipelagu, a postoji i povezanost s Anconom u Italiji. Većina trajektnih veza sada prometuje s trajektnog terminala u Gaženici, smještenog jugoistočno od starog grada Zadra i njegove glavne trajektno luke. U luci postoji

zgrada lučke uprave, ali nema puno objekata. Stara zadarska luka sada je ostala s nekoliko katamaranskih veza i trajektnom linijom za Italiju.

Luka Zadar zadovoljava sve zahtjeve međunarodnog, nacionalnog i lokalnog prijevoza. Trajektni terminal je glavna poveznica između Zadra i otoka koji se nalaze u blizini toga grada, te se ova luka, odmah nakon splitske, nalazi na drugome mjestu po broju putnika. Također, luka Zadar, je vrlo bitna za razvoj turizma jer uključuje kruzere i trajekte kojima posjetitelji dolaze u Hrvatsku.

Lučka uprava Zadar sa Putničkom lukom Zadar Grad, Putničkom lukom Gaženica Zadar, Teretnom lukom Gaženica i Ribarskom lukom Vela Lamjana Kali. Sveukupno, zadarska luka bilježi godišnji promet od otprilike 2,7 milijuna putnika i 430 tisuća vozila. Osim toga, ova luka bilježi i više od 300 000 tona prometa tereta od čega se većina odnosi na promet tekućim derivatima. Snažan rast prometa putnika i vozila dogodio se kada je putnička luka u Gaženici započela sa svojim radom. Taj se porast posebice odnosi na međunarodni promet brodova na kružnim putovanjima kao i u domaćem prometu putnika i vozila. Površina nove Putničke luke Gaženica iznosi 100 000 m² te je 3 km udaljena od povijesne jezgre Grada Zadra.

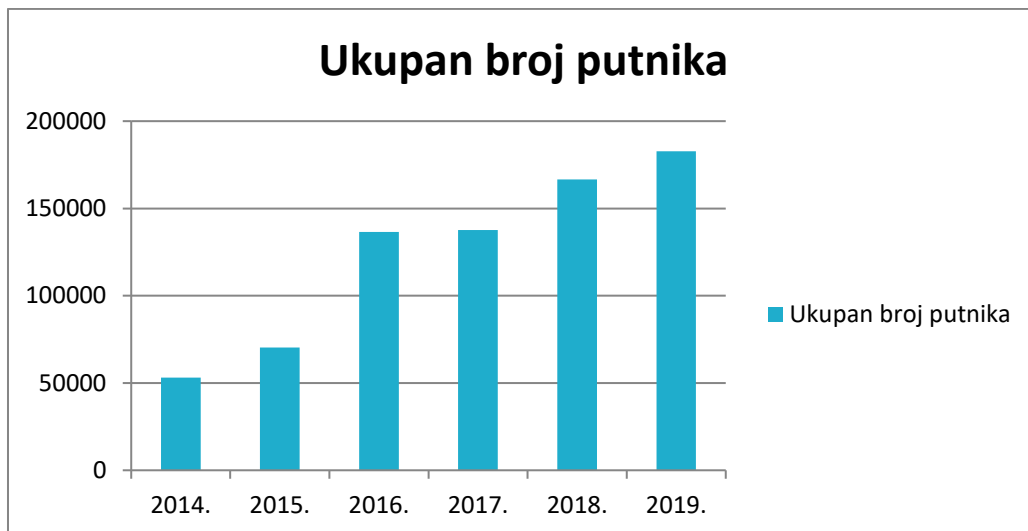
Tablica 4. Ukupan promet putnika u luci Zadar

Luka Zadar	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Ukupan broj putnika	2 176 226	2 260 061	2 405 411	2 525 107	2 559 287	2 611 592

Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Tablica 4 prikazuje ukupan promet putnika u luci Zadar u razdoblju od 2014. do 2019. godine. Broj putnika svake godine bilježi blagi rast te 2019. iznosio 2 611 592 putnika.

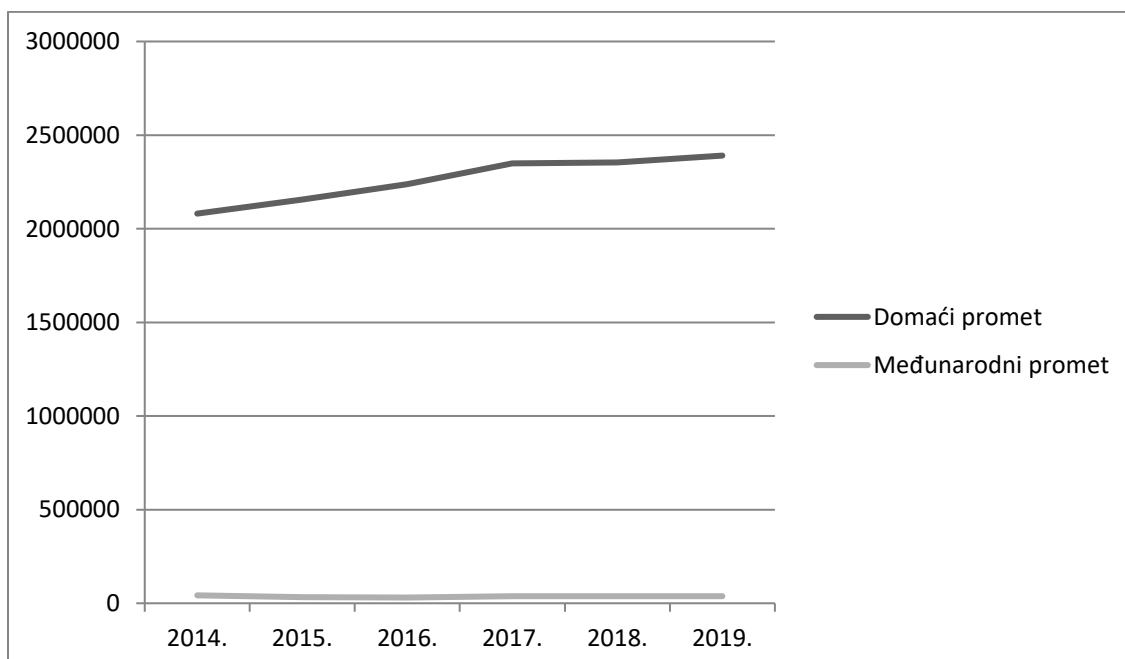
Grafikon 4. Broj putnika na kružnim putovanjima u luci zadar



Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

U razdoblju od 2014. do 2019. godine, luka Zadar svake godine bilježi porast u broju putnika na kružnim putovanjima. 2014. godine ukupan broj putnika je iznosio brojku od 53 008 dok je u 2019. godini 129 674 putnika više.

Grafikon 5. Broj putnika u domaćem i međunarodnom prometu



Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Na grafikonu 5 prikazan je broj putnika u domaćem i međunarodnom prometu. Što se tiče domaćeg prometa, on je znatno viši nego međunarodni te bilježi rast iz godine u godinu. Najveći broj putnika zabilježen je u 2019. godini te iznosi 2 390 575 putnika. Međunarodni promet je vrlo nizak te nema nekih značajnih promjena iz godine u godinu.

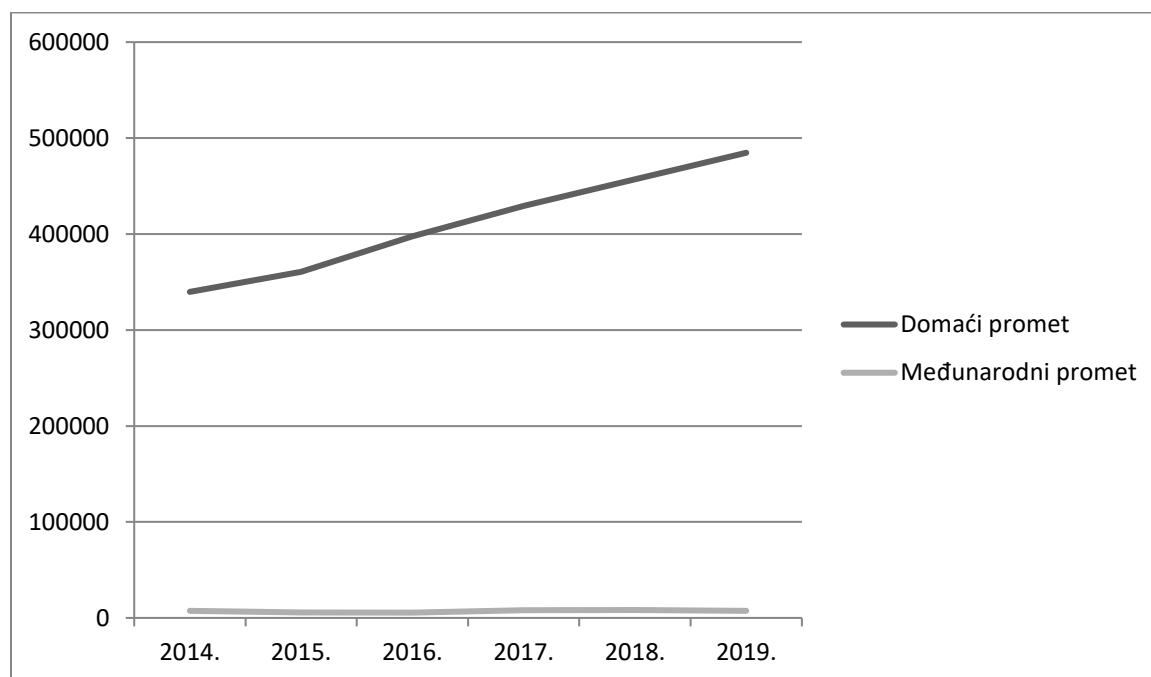
Tablica 5. Ukupan broj vozila

Luka Zadar	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.
Ukupan broj vozila	347 112	366 055	403 114	437 437	465 335	491 953

Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Kao i kod prometa putnika, tako i promet vozila u luci Zadar raste iz godine u godinu što je vidljivo u tablici 5. Broj vozila u 2019. godini iznosi je brojku od 491 953 vozila.

Grafikon 6. Promet vozila u luci Zadar u razdoblju od 2014. do 2019. godine



Izvor: Studentica sama izradila prema prikupljenim podacima

Na grafikonu 6 lako je vidljivo da je domaći promet znatno veći od međunarodnoga te krivulja domaćeg prometa u luci Zadar iz godine u godinu raste. 2019. broj vozila u domaćem prometu iznosio je 484 690 vozila dok je 2014. godine iznosio 339 758 vozila. Međunarodni promet vozila je dosta nizak. 2014. godine je iznosio brojku od 7 354 vozila što je za 332 404 vozila manje nego u domaćem prometu 2014. godine. Zatim, je broj vozila u međunarodnom prometu niži nego u 2014. godini te se tek u 2017. bilježi rast sve do kraja 2018. godine kada je međunarodni promet vozila ponovo pao u 2019. godini te iznosi 7 263 vozila.

7.3. MULTIPLIKATIVNI UČINACI RAZVOJA LUKE SPLIT I LUKE ZADAR

Luka Split i luka Zadar su luke smještene u Dalmaciji. Obje luke su od velike važnosti za Republiku Hrvatsku iz razloga što su to putničke luke te kroz njih godišnje prođe mnogo putnika i turista. Luka Split je prva po redu najveća putnička luka u Hrvatskoj, najveća putnička luka na Jadranu te 11 najveća luka na Mediteranu. Luka Zadar se po broju putnika nalazi odmah iza Luke Split.

Ono što je vrlo bitno kod gore navedenih luka je to što su povezane sa mnogim otocima. Luka Split opslužuje sedam otočkih linija i četiri dodatne putničke brodske linije koje povezuju susjedne otoke. To su otok Brač i Hvar koji dnevno u sezoni prevoze preko 2000 putnika i 1000 vozila dnevno. Osim tih otoka, Luka Split je povezana is a otocima kao što su Vis, Lastovo, Korčula, Šolta, Drvenik Veliki i Drvenik Mali. Luka Zadar je također povezana sa gotovo svim otocima u zadarskom arhipelagu, te je povezana is a Anconom u Italiji. To što luke imaju dobru povezanost je velika prednost kako i na lokalnoj tako i na međunarodnoj razini. Naime, što ima više brodskih linija, to je veća i zaposlenost. Što znači da se javlja potreba za većim brojem radnika koji rade u luci ili čine posadu na linijskim brodovima. Osim toga, dobra povezanost ima pozitivan ekonomski učinak kako za grad Split i Zadar tako i za otoke koje te luke povezuju. Naime, putnici i turisti koji borave u Splitu ili Zadru kao i na otocima, moraju iznajmiti mjesto gdje će odsjesti te otići u trgovinu po namirnice i sve potrebno za njihov ugodan boravak. Time veliki i mali iznajmljivači imaju velike prihode kao i lokalne trgovine. Osim samog područja gdje se luka nalazi, korist od turista i putnika imaju i okolna mjesta koja su udaljena od samog centra sat i pol vožnje. Naime, u samoj jezgri je nedostatak taj što nekada jezgra ne može pružiti dovoljno usluga u

smještaju i gastronomiji te se zbog toga korisnici tih usluga odluče otići u susjedna područja. Područje u blizini luke ima najviše koristi od direktne potrošnje turista. Te se tu ponovo otvaraju nova radna mjesta na kojima se zapošljavaju stanovnici kao što su rad u turističkim zajednicama, trgovinama, ugostiteljskim objektima itd. Osim toga, turisti odlaze i na područja koja su sat i pol udaljena od same jezgre te da bi se to ostvarilo bitna je dobra prometna povezanost. Dobra prometna povezanost ponovno pozitivno utječe i za područja koja su povezana i za državu. Da bi se izgradile prometnice ponovo se stvara potreba za zaposlenicima koji će na bilo koji način sudjelovati u izgradnji prometnica.

Što se tiče ukupnog prometa putnika u luci Split i luci Zadar, te brojke rastu iz godine u godinu. U 2019. godini luka Split je imala 5 607 789 putnika dok je luka Zadar 2 996 197 putnika manje. U obje luke domaći promet putnika je vrlo visok i svake godine raste dok je međunarodni promet slab i nema velikih promjena u brojkama.

Broj putnika na kružnim putovanjima također raste iz godine u godinu kao i broj vozila u obje luke koje je puno veći u domaćem nego u međunarodnom prometu.

8. ZAKLJUČAK

Međunarodna javna luka predstavlja prometno, trgovačko, industrijsko i distribucijsko središte. S obzirom na to da je roba uobičajeni predmet aktivnosti tvrtke, svi sudionici u prometnom i gospodarskom sustavu, utvrđuju funkcije svih sudionika u teretnom prometu zahtjevima te robe, tj. kupca ili korisnika usluge prijevoza. U takvim okolnostima luka se ne može promatrati kao zatvoreni operativni prometni ekonomski sustav, već isključivo kao integrirajući čimbenik koji svojim interaktivnim djelovanjem operacija, osigurava dinamičnu funkciju i razvoj podređenih i nadređenih sustava. Stoga je glavna djelatnost luke rukovanje teretom, što se ogleda u luci koja omogućuje lakši, sigurniji i brži prijevoz robe i putnika između pomorskih i unutarnjih prijevoznika. Da bi obavljala ovu aktivnost, luka mora udovoljavati određenim zahtjevima, poput odgovarajućih transportnih kapaciteta s obzirom na lučku infrastrukturu, lučku nadgradnju i opremu, tj. mehanizaciju. Pritom luka mora imati dobru kopnenu povezanost sa zaleđem, kao i dobre pomorstvo veze.

Luka će postići potpunu afirmaciju i optimalan rad njenog prometa, samo ako je njen kapacitet i transportni kapacitet kopnene infrastrukture koordiniran i sinkroniziran. Ako bilo koji od tih elemenata nije optimalno dimenzioniran, stvorit će se usko grlo u protoku prometa i ograničiti će se prometne mogućnosti drugih.

Razvoj grada Splita i Zadra možemo povezati sa ranim turističkim i putničkim razvojem. Nakon osnivanja lučkih uprava započela su značajna ulaganja u infrastrukturu ovih gradova. Te je to rezultiralo pozitivnim trendom u prijevozu putnika, vozila i tereta. Obje luke trebaju svoj daljnji razvoj temeljiti na razvijanju još kvalitetnijih usluga u domaćem i međunarodnom prometu tijekom cijele godine s obzirom na velik broj otoka koje ove luke povezuju. Možemo zaključiti da dobra povezanost luka i otoka ima pozitivan učinak na depopulaciju otočnog stanovništva te je to jedan od temeljnih preduvjeta revitalizacije otočnog područja.

Obje luke imaju dugu i bogatu turističku tradiciju kao i dobru prometnu povezanost i zemljopisni položaj. Kao slabosti možemo navesti nedostatak kvalitetnih kadrova u turizmu, relativno kratku turističku sezonu i nedostatak parkirnih mjesta i javnih garaža. Mogućnosti koje luke mogu ostvariti su prirodni potencijal za korištenje obnovljivih izvora energije, poboljšanje ponuda izleta, izgradnja javnih garaža na ulazu u grad, gradnja biciklističkih staza

itd. Prijetnje lukama stvara pad turističkih zahtjeva zbog ekonomske situacije ili nekih drugih razloga kao i nedovoljna podrška nadležnih institucija za poboljšanje turizma, nerazvijeni željeznički promet u Hrvatskoj i visoke cestarine.

Luka Split i luka Zadar svake godine bilježe porast broja putnika na kružnim putovanjima, tako trebaju i nastaviti svoje poslovanje no da bi se izbjegle gužve u vrijeme sezone potrebno je promovirati kako luke tako i gradove kao turistička odredišta tijekom cijele godine a ne samo u ljetnim mjesecima.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Dundović Č., Kesić B.: Tehnologija i organizacijaluka, Pomorski fakultet, Rijeka, 2001.
2. Dundović Č., Optimalizacija primjene obalnih i modalnih lučkih dizalica kao i njihovih kombinacija u tehnološkom procesu rada u luci, doktorska disertacija, Fakultet za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1991
3. Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2012.
4. Jolić N.: Lučki terminali, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2003.
5. Kesić, B.; Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.
6. Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.
7. Kesić B., Jugović A., Mitrović F., Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet, Split, 2010.

INTERNET IZVORI:

1. Tivat, predavanje: Definicija luke, funkcije luke, modeli upravljanja lukom, (http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Lucki_menadzment1.pdf) (20.08.2020.)
2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, (<https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>) (20.08.2020.)
3. Siniša Vilke, Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, (hrcak.srce.hr/file/80131) (20.08.2020.)
4. Nerevidirano nekondolidirano izvješće o poslovanju, (<https://lukarijeka.hr/wp-content/uploads/2020/03/LUKA-RIJEKA-nerevidirano-nekosolidirano-Q4-2019-HR.pdf>) (21.09.2020.)
5. Fahrudin Šebić, Ekonomski razvoj, (<http://www.scribd.com/doc/60887497/Ekonomskirazvoj-SKRIPTA>) (21.09.2020.)

6. Hrvatsko zakonodavstvo, (<http://zakon.poslovna.hr/public/uredba-o-razvrstavanju-luka-otvorenih-za-javni-promet-i-luka-posebne-namjene/239263/zakoni.aspx>) (21.09.2020.)
7. Lučka uprava Split (<https://portsplit.hr/en/>) (23.09.2020.)
8. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (<http://mppi.hr/default.aspx?id=9733>) (23.09.2020.)
9. Lučka uprava Zadar (<https://www.port-authority-zadar.hr/centar-za-korisnike/statistike/>) (23.09.2020.)

POPIS TABLICA

Tablica 1. Podjela prekrcajno – prijevozne mehanizacije

Tablica 2. Ukupan promet putnika u luci Split

Tablica 3. Ukupan promet vozila

Tablica 4. Ukupan promet putnika u luci Zadar

Tablica 5. Ukupan broj vozila

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Broj putnika na kružnim putovanjima u period od 2014. – 2019. godine

Grafikon 2. Promet putnika u razdoblju od 2014. – 2019. godine

Grafikon 3. Promet vozila u luci Split u razdoblju od 2014. do 2019. godine

Grafikon 4. Broj putnika na kružnim putovanjima u luci Zadar

Grafikon 5. Broj putnika u domaćem i međunarodnom prometu

Grafikon 6. Promet vozila u luci Zadar u razdoblju od 2014. do 2019. godine

POPIS SLIKA

Slika 1. Interesne skupine lučkog sustava

Slika 2. Organizacijska struktura lučkih uprava Republike Hrvatske

Slika 3. Organizacijska struktura odjela ureda ravnatelja

Slika 4. Teritorijalna organizacijska struktura morskih luka

Slika 5. Projektna organizacijska struktura Lučku uzanci luke Rijeka

Slika 6. Matrična organizacijska struktura

Slika 7. Zone pristupa Hrvatskoj obali

Slika 8. Željeznički promet u Republici Hrvatskoj

Slika 9. Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj

Slika 10. Kružnice ekonomskih utjecaja u Kvarnerskom zaljevu

Slika 11. Utjecaj multiplikativnih efekata na regionalni turizam