

Važnost luka za razvoj otoka

Bukovica, Rea

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

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:187:184676>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-04**



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



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

REA BUKOVICA

VAŽNOST LUKA ZA RAZVOJ OTOKA

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**VAŽNOST LUKA ZA RAZVOJ OTOKA
THE IMPORTANCE OF PORTS FOR THE
DEVELOPMENT OF ISLANDS**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Ekonomika luka

Mentor: prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksentijević, mag. oec.

Studentica: Rea Bukovica

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080698

Rijeka, lipanj 2022.

Student/studentica: Rea Bukovica

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080698

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom *Važnost luka za razvoj otoka* izradio/la samostalno pod mentorstvom prof. Dr. sc. Alen Jugović te komentorstvom Dea Aksentijević, mag. Oec.

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

Student/studentica



Ime i prezime studenta/studentice

Rea Bukovica

Student/studentica: Rea Bukovica

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080698

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor

Handwritten signature of Rea Bukovica in blue ink.

SAŽETAK

U ovom radu definirani su osnovni pojmovi luke, otoka, te općenito važnost pomorskog prometa između kopna i otoka. Morske luke ključan su podsustav pomorskog i prometnog sustava i kao takve pridonose razvoju različitih djelatnosti svake države. Potrebna su konstantna ulaganja u njihov razvitak kako bi mogle prihvatiti čim veći broj ljudi, bilo putnika turista ili stanovništva. Luke i pomorski promet osobito su važni za otočne države poput Republike Hrvatske jer su brojni otoci povezani s kopnom isključivo morskim putem. Veliki utjecaj na pomorski promet i otoke ima i turistička potražnja koja je često veća na otocima nego u priobalnom području. S obzirom da turizam ima značajnu ulogu u hrvatskom gospodarstvu, frekventni pomorski prijevoz jedan je od osnovnih preduvjeta za njegov neometani razvoj. Uz turizam, posebna pažnja se posvećuje i nautičkom turizmu, koji postaje sve zastupljeniji na hrvatskim otocima. Luke nautičkog turizma privlače sve veći broj posjetitelja visoke platežne moći, čija potrošnja doprinosi razvoju otoka.

Ključne riječi: luke, nautički turizam, otoci, pomorska povezanost, razvoj otoka

SUMMARY

In this paper, the basic concepts of port, island, and the general importance of maritime traffic between the mainland and islands are defined. Seaports are a key subsystem of the maritime and transport system and as such contribute to the development of various activities of each country. Constant investments are needed in their development so that they can accommodate as many people as possible, whether tourists or residents. Ports and maritime transport are particularly important for island states such as the Republic of Croatia, as numerous islands are connected to the mainland exclusively by sea. Tourism demand, which is often higher on the islands than in the coastal area, also has a major impact on maritime traffic and the islands. Given that tourism plays a significant role in the Croatian economy, frequent maritime transport is one of the basic prerequisites for its smooth development. In addition to tourism, special attention is paid to nautical tourism, which is becoming more and more common on the Croatian islands. Nautical tourism ports attract an increasing number of high-paying visitors, whose consumption contributes to the island's development.

Keywords: islands, island development, maritime connectivity, nautical tourism, ports

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY.....	I
SADRŽAJ	1
1. UVOD	1
2. POMORSKI PROMET	3
2.1. VAŽNOST POMORSKOG PROMETA ZA OTOKE	9
3. LUKE.....	12
4. OTOCI U REPUBLICI HRVATSKOJ	14
4.2. PODJELA OTOKA PREMA REGISTRU OTOKA	17
5. POMORSKA POVEZANOST HRVATSKIH OTOKA	20
5.1. LINIJSKI POMORSKI PROMET	21
5.2. ZNAČAJKE NAUTIČKIH LUKA.....	24
6. VAŽNOST LUKA ZA RAZVOJ OTOKA.....	30
7. ZAKLJUČAK.....	32
LITERATURA	34
POPIS SLIKA.....	36
POPIS TABLICA.....	36

1. UVOD

Pomorski promet je svoj začetak dobio u prvim civilizacijama zahvaljujući ljudskoj radoznalosti i aktivnom odnosu sa prirodnim resursima. Upravo ta ista čovjekova znatiželja dovela je do ovladavanja sredstava i alata koji su stvorili preduvjete za daljnju prilagodbu potrebama tehnološke evolucije. S tehničko-tehnološkim razvojem uslijedila je i sve veća potreba za premještanjem ljudi. Strukturalne promjene dovele su i do povećanja broja trgovačkih puteva¹. Unatoč tome što je u prošlosti monopol obalnog i međukontinentalnog prijevoza ležao u rukama linijskog putničkog brodarstva, današnjica je bitno drugačija. Slijedom prethodno iznesenoga vidljivo je da prometna industrija proširila svoj spektar ponuda. Zračni prijevoz je preuzeo udio nad međukontinentalnim prijevozom, a obalnom linijskom prijevozu kao glavni konkurenti izdigli su se cestovni i željeznički prijevoz. Međutim, ni cestovni niti željeznički ne pojavljuju se kao opcija za pojedine otoke. Također zračno prometovanje do i od određenih otoka može biti financijski nedostižno za širu populaciju. Upravo u tim slučajevima pomorska povezanost kopna s otokom ključna je za preživljavanje i evoluciju otoka².

Proteklih nekoliko godina nautički turizam stječe sve veću popularnost. Hrvatska kao mediteranska zemlja imala je blagodatni geografskog položaja koje su pomogle u njezinom gospodarskom razvoju. Jadransku obalu dužine 1777 kilometara, krasni bogatstvo od 78 otoka, 524 otočića, 642 hridi i grebena koji zajedno čine drugo otočje po veličini u Sredozemlju³. Bogata kulturno-povijesna ostavština te prigodna klime bile su ključni elementi koji su utjecali na razvoj Hrvatske kao turističke destinacije. Međutim, za ostvarivanje dugoročno održivog turizma ili turizma koji usklađuje gospodarski i socijalni rast s ekosistemima u kojima djeluje, potrebno je razvojno rješenje svih elemenata turizma, posebice otoka.

„Hrvatska je, uz Finsku, jedina zemlja u Europi koja sustavno brine o svojim otocima, a što je već gotovo 20 godina pravno uređeno posebnim zakonom – Zakonom o otocima koji je donesen 1999. godine, kao i novim Zakonom o otocima koji je donesen u studenom 2018. godine“⁴. Uvođenje Zakona o otocima⁵ položeno je temelje za afirmiranje potencijala i

¹ Lušić, Z. *RAZVOJ SVJETSKOG BRODARSTVA*, NAŠE MORE, 2003, 50(5-6), p. 189-196.

² Mrvica, A. *Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj*. Doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2015.

³ https://hr.wikipedia.org/wiki/Dodatak:Popis_naseljenih_otoka_u_Hrvatskoj

⁴ Otoci, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije.

⁵ Zakon o otocima, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 116/18, 73/20, 70/21.

vrijednosti koje otoci pridonose u turističkom, ali i gospodarskom napretku Hrvatske. No, uslijed pada broj stanovnika turizam, pa tako i razvoj otočnog gospodarstva, stagnirao je. Kako bi se spriječila daljnja marginalizacija otoka potrebno je ostvariti bolju prometnu povezanost s kopnom. Hrvatski otoci se diče dugom turističkom tradicijom, no za njen opstanak i daljnji razvitak neizostavan je putnički linijski prijevoz⁶.

Svrha rada je detaljnijim proučavanjem literature objasniti kakve implikacije postojeći pomorski sustav povezivanja matičnog kopna i otoka ima na razvoj otoka. Točnije kakvu ulogu imaju pomorske luke u posredovanju socio-ekonomskog razvoja otoka.

Cilj rada je prikazati kako problematika otočnog povezivanja se odražava na gospodarski razvoj otoka, što za sobom otvara sagledavanje pitanja kvalitete životnih uvjeta otočnog stanovništva. Stoga će se prilikom proučavanja pomorskog povezivanja otoka specifična pažnja posvetiti značaju koji luke imaju po boljitak, odnosno stagnaciju razvoja otoka. Naime, do 2015. godine objavljeno je mnoštvo procjena i projekata vezanih za pomorski prijevoz vozila i putnika za određene luke i pristaništa, ali gotovo niti jedan rad koji se bavi ovom problematikom.

U prvom djelu rada analizirat će se pomorski promet te njegova svrha i važnost u današnjem svijetu. Gotovo 90% trgovine⁷ obavlja se upravo pomorskim prometom, zbog svih prednosti kao što su mogućnost velikih kapaciteta, manje onečišćenje okoliša i mnogi drugi. Brodovi na koje se rad osvrće su brodovi za kružna putovanja, RO-RO putnički brodovi za lokalne linije, brodovi za srednje udaljenosti te katamarani. Također pomorski promet je vrlo važan za otoke, kako bi otoci imali donekle usluge i funkciju kao kopno.

U drugom djelu rada obradit će se tema luka koje su najvažnije stavke u spajanju otoka i kopna, mogu služiti kao mjesto za iskrcaj i ukrcaj ljudi i tereta ili pak za zaklon od valova, morskih struja i drugih promjena.

⁶ Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M. *DEFINIRANJE SINERGIJSKOG ODNOSA TURISTIČKIH MIGRACIJA I ISKORIŠTAVANJA KAPACITETA LINIJSKIH PUTNIČKIH BRODOVA*, Informatologia, 2008, 41(3), p. 203-209

⁷ Hrvatska enciklopedija, <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=49365>

2. POMORSKI PROMET

Globalizirano suvremeno društvo postavilo je očekivanje dostupnosti, kako ljudi tako i raznih dijelova svijeta. Takva očekivanja akcelerirala su razvoj infrastrukturnih mreža povezanosti u sklopu kojih djeluju raznovrsne prometne industrije, među kojima je i pomorski promet. Pomorski promet ili morsko brodarstvo kako ga definira Lušić⁸ prijevozna je djelatnost koja objedinjuje transfer robe i ljudi posredovanjem kvalificirane ljudske radne snage, osposobljene za plovidbu morem. Razvoj tehnologije omogućio je čovjeku prevladavanje prepreka te otežavajućih faktora koje morska plovidba sa sobom donosi. Slijedom toga, morski prijevoz danas predstavlja jedan od najekonomičnijih oblika prijevoza ako sagledamo more iz perspektive prirodnog resursa koji sačinjava 70.8% površine cijele planete Zemlje, čime povezuje gotovo cijeli svijet, te zahtjeva minimalne infrastrukturne investicije.⁹

Osim činjenice da pomorski promet pruža pozamašne kapacitete prijevoza također ono što ga izdvaja od ostalih prometnih grana jest njegov značajno manji ekološki otisak na okoliš u usporedbi sa ostalim oblicima prometnog prijevoza. Međutim, temeljni nedostatak koji pomorski promet nije uspio nadići jest brzina koju brodovi mogu dosegnuti, odnosno ostvariti smanjivanje trajanja prijevoza. No, stupanj¹⁰ brzine koju diktira užurbani suvremeni svijet nije se pokazao značajnim za hrvatski pomorski promet. Zahvaljujući manjoj površini države te brojnosti naseljenih otoka, koji su u velikoj mjeri ovisni o matičnom kopnu, stvorena je nacionalna potražnja za pomorskim prometom. Naime, kako je vidljivo iz Tablice 1. Hrvatska u periodu od 1997. do 2017. godine bilježi stalno povećanje u broju putnika koji se odlučuju za prijevoz pomorskim prometom. Osim iznimaka koje su uslijedile zbog Domovinskog rata te svjetske financijske krize 2008. godine hrvatski je pomorski promet statistički bilježio kontinuiran rast u broju putnika, kao i putničkih brodova.¹¹

Tablica 1 Broj putničkih brodova i prevezenih putnika u Hrvatskoj (1997. - 2017.)

Godina	Broj putničkih brodova	Broj prevezenih putnika (tis.)
1997.	85	6 715

⁸ Lušić, Z. *RAZVOJ SVJETSKOG BRODARSTVA*, NAŠE MORE, 2003, 50(5-6), p. 189-196.

⁹ <https://hrcak.srce.hr/file/13042>

¹⁰ <https://hrcak.srce.hr/file/287842>

¹¹ Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.

1998.	86	6 923
1999.	85	6 647
2000.	88	8 009
2001.	79	9 009
2002.	80	9 721
2003.	84	10 429
2004.	88	10 908
2005.	86	11 440
2006.	86	12 079
2007.	91	12 723
2008.	88	12 861
2009.	88	12 550
2010.	85	12 506
2011.	80	12 926
2012.	91	12 474
2013.	85	12 770
2014.	84	13 029
2015.	84	13 082
2016.	86	13 525
2017.	82	14 315

Izvor: Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.

Kao što je već prethodno navedeno, morsko brodarstvo ima značajnu ulogu u razvoju svjetskog gospodarstva upravo zbog njegove važnosti u međunarodnoj trgovini. Također, važan je segment priobalnih nacionalnih gospodarstva, osobito onih čiji teritorij obuhvaća velik broj otoka može se reći da morsko brodarstvo ima i ključnu ulogu u smanjivanju regionalnih nejednakosti tih država te značajno doprinosi ublažavanju depopulacije i povećanju životnog standarda otočnog stanovništva. Prema Lušić¹² morsko brodarstvo može se razvrstati na tri temeljne podjele koje će biti analizirane u nastavku.

Prva podjela jest administrativna podjela brodarstva i ona obuhvaća:¹³

- pomorsko brodarstvo duge plovidbe,
- pomorsko brodarstvo velike obalne plovidbe,
- pomorsko brodarstvo male obalne plovidbe,
- pomorsko brodarstvo nacionalne obalne plovidbe,
- pomorsko brodarstvo lokalne plovidbe.

Sljedeća podjela koju Lušić navodi je prema zemljopisnom kriteriju tj. brodarstvo je podjelio na:¹⁴

- prekomorsko (oceansko) morsko brodarstvo,
- obalno morsko brodarstvo.

Posljednja od triju osnovnih podjela jest podjela prema predmetu prijevoza. Ona podrazumijeva:¹⁵

- teretno brodarstvo (slobodno, linijsko, tankersko),
- putničko brodarstvo.

U sklopu suvremenog pomorsko putničkog prometa moguće je razlikovati linijska i kružna putovanja. S obzirom na sve veći porast za ispunjavanjem čovjekove potrebe za relaksacijom i zabavom dolazi do povećanja putnika koji se odlučuju na kružna putovanja, što je kružnim putovanjima omogućilo da okupiraju najveći dio ponude putničkog brodarstva. Glavni elementi po kojima se mogu diferencirati kružna od linijskih putovanja jest da kružna putovanja prometuju između različitih odredišta unutar jedne ili više država,

¹² Lušić, Z. *RAZVOJ SVJETSKOG BRODARSTVA, NAŠE MORE*, 2003, 50(5-6), p. 190.

¹³ <https://hrcak.srce.hr/file/13042>

¹⁴ <https://hrcak.srce.hr/file/13042>

¹⁵ <https://hrcak.srce.hr/file/13042>

dok linijska putovanja su predodređena i povezuju dvije luke. Upravo glavna karakteristika kružnih putovanja oblikovala je njihov način izgradnje koji ih ujedno razlikuje od linijskih brodova¹⁶.

Među linijskim putovanjima razlikuju se direktna ili izravna prevoženja te prijevoz sa usputnim zaustavljanjima u što je uključen i međuotočni prijevoz¹⁷. Direktni promet, kao što i sam naziv sugerira, podrazumijeva transport bez zaustavljanja između luke polazišta i odredišta koji je usklađen s plovidbenim redom. Usto, također postoji prijevoz kojeg karakterizira plovidba prema plovidbenom redu, no osim glavnih luka polaska i odredišta uključen je i niz usputnih polazaka i odlazaka. „Plovidbeni red je važna determinanta linijskog prometa. Predstavlja akt prijevoznika koji konstantno sadrži: rutu putovanja, vrstu linije, početno mjesto (luka, pristanište ili terminal), usputna mjesta (luke, terminali), vrijeme polaska iz jednog mjesta i vrijeme dolaska u druga mjesta (luke, terminali), završno mjesto (luka, terminal), nadalje sistem funkcioniranja linije, razdoblje funkcioniranja linija, rok valjanosti određenog voznog reda itd.“¹⁸. Suvremene preinake u funkcioniranju tržišta pomorsko-putničkog brodarstva sugeriraju mogućnost isprepletanja linijskog putničkog brodarstva s kružnim putovanjima.

Pomorski putnički promet odvija se klasičnim, trajektima i putničkim brodovima velikih brzina. Brodovi manjeg kapaciteta koji su prvenstveno određeni za prijevoz putnika su klasični putnički brodovi. Klasični putnički brodovi¹⁹ se unutar hrvatskih linijskih putovanja koriste za kraće relacije, umrežavanje kopnenih putničkih luka s manjim otocima, kao i povezivanje kopnenih i otočkih luka s trajektima ili katamaranima. Roll On-Roll Off (RO – RO) putnički brodovi ili trajekti se najviše koriste u hrvatskom linijskom putničkom prijevozu. Njihov veliki kapacitet im omogućava prevoženje raznih vrsta mobilnih vozila kao što su osobni automobili, ali i autobusi i kamioni. S obzirom na duljinu linije kojom prometuju razlikuju se tri skupine. Manji RO-RO putnički brodovi su prilagođeni za

¹⁶ Mrvica, A. *Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj*. Doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2015.

¹⁷ Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.

¹⁸ Mrvica, A. *Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj*. Doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2015, p. 13.

¹⁹ <https://zir.nsk.hr/islandora/object/pfst:273/preview>

plovidbe na kratke udaljenosti od svega nekoliko nautičkih milja, te imaju kapacitet od oko 80 vozila i oko 400-600 putnika. RO-RO brodovi za srednje udaljenosti do 50 nautičkih milja, prilagođeni su za plovidbe u trajanju od svega 15 do 60 minuta. Kapacitet im nadilazi brojku od 80 vozila i 600 putnika. RO-RO brodovi za najveće udaljenosti više od 50 nautičkih milja se ponajviše izgrađuju za definirane relacije o čemu im ovise i obilježja tokom izgradnje te način gradnje. Prijevozni kapacitet ovakvih brodova je najveći, a dostiže čak 1400 vozila i više od 2000 putnika.²⁰



Slika 1 RO - RO putnički brod za srednje udaljenosti

Izvor: BrodoSplit, <https://www.brodosplit.hr/hr/brodogradnja/ro-ro-putnicki-trajekt/>

Kao što je već prethodno navedeno, neizbježno je zadovoljavanje vremenske ekonomičnosti putovanja brodova, stoga nije iznenađujuća činjenica da putnički brodovi koji postižu velike brzine postaju sve učestaliji u linijskom brodarstvu. Hrvatski linijski prijevoz krasi ponajviše katamarani za obalno i međuotočno povezivanje putnika. Iako mogu transferirati vozila, njihova primat ipak jest prijevoz putnika što je jasno sugerirano činjenicom da su izgrađeni od laganog materijala.²¹ S obzirom na to da trajekti adekvatno

²⁰ Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.*, p. 12.

²¹ https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20190321_100810_francic_5_Putnicki_brodovi_primjer_seminara.pdf

odgovaraju na kapacitetne potrebe prijevoza putnika i vozila u Hrvatskoj, predviđanja za izgradnju velikog broja putničkih brodova velikih brzina moguća su jedino u vidu zamjene klasičnih brodova i to jedino pod uvjetima smanjivanja nabavne cijene i potrošnje goriva²². Bitno je za istaknuti da su putnički RO/RO brodovi uz mostove jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na ruti kopno-otoci i obrnuto,²³ što povratno govori o neophodnosti postojanja linijskog pomorskog prometa za razvoj i funkcioniranje.



Slika 2 Putnički brod velikih brzina (katamaran)

Izvor: Tportal, Za Hvar novi katamaran od karbona, <https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/za-hvar-novi-katamaran-od-karbona-20120807>

Katamaran je brod koji je različit od ostalih brodova, radi posebne konstrukcije jer posjeduje dva trupa koja su spojena platformom. Uz razlike u izgledu, katamaran je puno stabilniji i brži od navedenih brodova. Katamaran prometuje na ukupno 78 linija duž cijele Jadranske obale, kako bi povezao kopno i otoke.²⁴

²² Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.

²³ Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M. *DEFINIRANJE SINERGIJSKOG ODNOSA TURISTIČKIH MIGRACIJA I ISKORIŠTAVANJA KAPACITETA LINIJSKIH PUTNIČKIH BRODOVA*, Informatologia, 2008, 41(3), p. 204.

²⁴ <https://repository.pfri.uniri.hr/islandora/object/pfri%3A166/datastream/PDF/view>

2.1. VAŽNOST POMORSKOG PROMETA ZA OTOKE

Problematika prometne povezanosti za otoke specifična je upravo zbog njihovih fizičko-geografskih karakteristika. Okruženost morem sa svih strana je ono što čini otoke područjima s razvojnim posebnostima²⁵, odnosno čini pitanje njihove dostupnosti osebnim. Prometna povezanost otoka s matičnim kopnom podržava ekonomski razvoj otoka uslijed razmjene robe i protoka stanovništva te unapređuje kvalitetu životnih uvjeta na otocima time što ostvaruje integraciju otoka sa zdravstvenim i obrazovnim institucijama, trgovinama kao i mogućnostima zaposlenja u sektorima koji nisu raspoloživi na otoku. Upravo prometno povezivanje otoka s drugim uslugama i funkcijama kopna omogućuje zadovoljavanje potreba otočne populacije²⁶. Također, jedna od temeljnih pretpostavki osiguravanja i poticanja razvoja otočnog turizma jest postojanje odgovarajuće prometne infrastrukture. Turistička usluga je usporediva s transportnom uslugom. Potrebna je kvalitetna turistička usluga, jer bez nje nema transportne usluge, a transportna uvijek prethodi turističkoj.²⁷

Temeljem prethodno iznesenog, jasna je potreba učestalih linijskih veza između naseljenih otoka i kopna, kao i između naseljenih otoka. Stoga kao neizostavni faktor za povezivanje otoka s kopnom javlja se pomorski promet koji osim blagodati za otočno i priobalno stanovništvo pozitivno stimulira gospodarske djelatnosti koji su povezane s turističkom i transportnom industrijom. Drugim riječima, za prosperiranje gospodarskih poduhvata te turizma općenito, kao i cjelokupnog životnog blagostanja, što sve povratno djeluje na sprečavanje odljeva stanovništva s otoka, nužno je osiguravanje kvalitete prometnih usluga. Kako bi se to osiguralo potrebno je ne samo povećati učestalost linija, već i raditi na postizanju sigurnosti i strukturiranosti tih linija²⁸.

Pomorske veze povezuju državno 45 otoka, uključujući i poluotok Pelješac. Državnim pomorskim linijama povezano je 45 otoka uključujući i poluotok Pelješac. Sustav javnog prijevoza sadrži ukupno 54 državne linije od kojih je 25 trajektnih, 16 brzo brodskih i 13 klasičnih brodskih linija. Godine 2020. održavala se 51 državna linija, a ugovor je sklopljen

²⁵ Zakon o otocima, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 116/18, 73/20, 70/21.

²⁶ Marinković, V. *Hrvatski otoci - uvid u prometno-geografske značajke dostupnosti*, Geoadria, 2018, 23(2), p. 177-205.

²⁷ Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M. *DEFINIRANJE SINERGIJSKOG ODNOSA TURISTIČKIH MIGRACIJA I ISKORIŠTAVANJA KAPACITETA LINIJSKIH PUTNIČKIH BRODOVA*, Informatologia, 2008, 41(3), p. 204.

²⁸ Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M. *DEFINIRANJE SINERGIJSKOG ODNOSA TURISTIČKIH MIGRACIJA I ISKORIŠTAVANJA KAPACITETA LINIJSKIH PUTNIČKIH BRODOVA*, Informatologia, 2008, 41(3), p. 203-209.

s ukupno 14 brodskih prijevoznika s flotom od ukupno 82 broda, od kojih je 20 putničkih, 21 brzi brod i 41 trajekt.²⁹ Prema Šaškor³⁰ vidljivo je da Jadrolinija zauzima poziciju vodećeg nacionalnog brodar. „Brodar je pravna ili fizička osoba koja je posjednik broda te nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao sami vlasnik broda³¹. Kao što je primjetno iz Tablice 2. Jadrolinija si vodeću poziciju na tržištu osigurava održavajući najviše redovitih trajektnih, brzo brodskih i brodskih linija. Najveća prepreka brodarskim tvrtkama u redovnom pružanju usluga pomorskog prijevoza predstavlja činjenica da brodska flota za linijski obalni prijevoz putnika nije u skladu sa suvremenom razinom razvijenosti pomorskog prometa. Razlozi financijske neisplativosti održavanja flote leže upravo u osjetnim sezonskim oscilacijama te spoznaji da većinski postotak ukupnih troškova prijevoza sačinjavaju podjednako osjetljive cijene goriva (Nacionalni plan, 2021).

²⁹ Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027., p. 34

³⁰ Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.

³¹ Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 26/2014-465.

Tablica 2 Udio brodara u prometu putnika i vozila 2020. godine

	BRODAR	PUTNICI		VOZILA	
		broj putnika	udio(%)	broj vozila	udio(%)
1.	Jadrolinija	7 510 854	87,1	2 295 959	89,6
2.	Rapska plovidba d.d.	567 295	6,6	267 375	10,4
3.	G&V Line Iadera d.o.o.	147 785	1,7		
4.	KTD Bilan d.o.o.	87 310	1,0		
5.	Kapetan Luka – KRILLO	61 339	0,7		
6.	RPZ Vrgada	52 848	0,6		
7.	Miatrade d.o.o.	51 959	0,6		
8.	G&V Line d.o.o.	30 875	0,4		
9.	Gradski parking d.o.o.	37 433	0,4		
10.	Bura Line & Off shore	21 160	0,2		
11.	Krilo shipping company d.o.o.	17 642	0,2		
12.	Catamaran Line d.o.o.	14 992	0,2		
13.	Porat Ilovik d.o.o.	13 013	0,2		
14.	Nautički centar	7 075	0,1		

Izvor: Šaškor, C. *Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.

Promatrajući podatke iz tablice 2, može se zaključiti da je pomorski promet izrazito važan, siguran, ekonomičan i ima velike kapacitete, što je velika prednost u današnjici. Ukupno 14 brodara posluje u javnom prometu, svi brodari prevoze putnike, a samo Jadrolinija i Rapska plovidba d.d. prihvaćaju vozila. Najveći i najzaposleniji brodar je

Jadrolinija, koja je prema podacima iz 2020. godine ukrcala gotovo 7 510 854 putnika i 2 295 959 vozila, dok je Nautički centar ukupno propustio 7 075 putnika³².

3. LUKE

S obzirom na kompleksnost poslova koje luka obavlja postoji više definicija koje imaju dodirne točke, no nisu u potpunosti jednake. Luka (eng. Port; franc. Port; njem. Hafren) je prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen gdje svi brodovi nalaze zaklon od valova, morskih struja, morskih mijena, zaštitu od djelovanja određenih neprijateljskih napada.³³ Predstavlja mjesto gdje brodovi mogu krcati gorivo, vodu i hranu potrebnu za brod, vršiti određene popravke na brodskom trupu, strojevima i uređajima ili obavljati čišćenje dijelova. Nadalje, to je mjesto gdje se može manipulirati teretom (ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj) tereta. Također, služi za odmor posade nakon obavljenog posla te iskrcaj i ukrcaj putnika.³⁴ Stražičić³⁵ navodi sličnu definiciju, a to je da je luka mjesto u kojemu se suočavaju sredstva svih grana prometa (morski, kopneni, zračni), te mjesto obavljanja utovara i istovar robe i putnika, opskrbu i zaklon brodova.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama³⁶ predstavlja definiciju luke kao morski i s morem izravno usklađeni kopneni prostor s formiranim i neformiranim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica. Označava mjesto za ukrcaj i iskrcaj putnika, skladištenje i manipulaciju robe, proizvodnju, obradu i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti. Isto tako luka koja je otvorena za javni promet jest pomorska luka koju može koristiti svaka fizička i pravna osoba ovisno o njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta. Ono³⁷ što je ovim zakonom bitno za istaknuti je da luka posebne namjene pomorska luka koja je u gospodarskom korištenju kao luka nautičkog turizma, ribarska luka, vojna luka i mnoge druge. Pomorske luke predstavljaju segment infrastrukture u svakoj obalnoj zemlji, osobito u današnjici u kojoj se globalizacija i međunarodna trgovačka razmjena razvijaju enormnom brzinom. Kako bi se zadovoljila velika potražnja sve većih

³² Šaškor, O. Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, 2021 <https://zir.nsk.hr/islandora/object/pmf:10160>

³³ <https://tehnika.lzmk.hr/luke/>

³⁴ Pomorska enciklopedija. Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1978., p. 367.

³⁵ Stražičić, N. Pomorska geografija svijeta. Školska knjiga, Zagreb, 1996., p.

³⁶ Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11

³⁷ <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>

količina robe s još uvijek udaljenih tržišta, potreba za prijevozom tih istih roba se povećava. Alternativna rješenja za zakrčene autoceste, dovode do razvitka pomorskog transporta, a time i luke u središte interesa. Gotovo 90% vanjskotrgovinskog prometa Europske unije se upravo postiže pomorskim prometom. S globalnim porastom trgovine, luke prekravaju sve više tereta. Godine 2005. analiza Ministarstva transporta Finske objavilo je da očekuje do 2030. godine utrostručeni izvoz iz Europske Unije u zemlje brzog ekonomskog rasta kao što su Kina, Rusija, Indija i mnoge druge. Unutarnja trgovina Europske Unije prevozi više od 40% svih roba prevozi morskim putem³⁸. Short sea shipping je pomorski prijevoz na kraće udaljenosti, tj. obližnja mora, te predstavlja velike mogućnosti rasta.

U pomorskim lukama godišnje se prekrava ukupno 3,5 bilijuna tona tereta. U djelatnostima neposredno vezanim za luke zaposleno je više od 350 000 državljana Europe.³⁹ Pomorske luke iziskuju adekvatne kapacitete i veze. Europske luke posluju s povećanjem prometa od oko 4% godišnje. U kontejnerskom prometu stope rasta kreću se od 7 - 15%.⁴⁰Ukoliko izostanu kapitalna ulaganja, europski kapaciteti za prihvatanje povećanog prometa robe mogli bi pasti u stagnaciju. Potrebna je stalna kretanja tereta. Veliku pozornost treba posvetiti korelaciji između pomorskih luka, riječnih luka i terminala. Lukama je za njihovo funkcioniranje potrebna šira organizacija. Razvitak hrvatskih luka zavisit će o stupnju kompatibilnosti lučke i prometne politike Republike Hrvatske.^{41,42}

³⁸ <https://hrcak.srce.hr/file/21729>

³⁹ <https://hrcak.srce.hr/file/21729>

⁴⁰ <https://hrcak.srce.hr/file/21729>

⁴¹ Hlača, B. *POLITIKA EUROPSKE UNIJE I MORSKE LUKE*, Pomorstvo, 2007, 21(1), p. 221-232

⁴² Vilke, S. *Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka*. Pomorski zbornik, 2003, 41 (1), p. 337-359.

4. OTOCI U REPUBLICI HRVATSKOJ

Općeprihvaćena definicija otoka uključuje poimanje kopnenog prostora koje je sa svih strana okruženo vodom, bilo da je riječ o riječnoj, morskoj ili jezerskoj vodi. Konvencija Ujedinjenih Naroda o pravu iz 1982. godine definiciju otoka nadopunjuje s karakteriziranjem otoka kao dijela kopna „koji se nalazi iznad razine visokih voda“⁴³. Hrvatski otoci su prostorna cjelina koja obuhvaća čak 1246 pojedinačnih prostornih jedinica – otok, otočića, hridi i grebena što Republiku Hrvatsku čini jednom od vodećih zemljama u svijetu i Europi prema broju i raznolikost otoka, stoga je važno istražiti njihove razvojne mogućnosti te razvojna ograničenja. Oni se i međusobno razlikuju. Nisu jednako naseljeni, različitih su proporcija, neki se nalaze bliže kopnu od drugih te imaju različitu prometnu povezanost. Zbog svega navedenog, potrebno ih je klasificirati prema određenim karakteristikama. U nastavku će se analizirati postojeće klasifikacije otoka.

Republika Hrvatska posjeduje skupinu razvijenih otoka, otoka koji su naseljeniji, bliži kopnu te dobro prometno povezani s njime. U tu skupinu pripadaju otok Hvar, Brač, Pašman, Korčula, Ugljan, Lošinj i Krk. Dalmatinski otoci Brač, Hvar i Korčula gospodarski su dobro razvijeni i imaju veliku turističku koja iz godine u godinu privlači sve veći broj turista, koji svojom potrošnjom pomažu u razvitku otoka. Nadalje, otok Lošinj povezan je stalnim trajektnim linijama na ruti Porozine – Brestova i Valbiska – Merag. Također otoci Ugljan i Pašman međusobno su povezani mostom, a imaju konstantne trajektne i brzobrodске linije sa Zadrom i Biogradom na moru te ih se zbog te pomorske povezanosti može svrstati u skupinu razvijenih otoka. Povezanost otoka Krka i kopna čini Krčki most koji je izgrađen davne 1976. godine, a otvoren za javni promet 1980. godine. Nakon više godina plaćanja mostarine, od 2020. godine prolaz je slobodan, tj bez plaćanja mostarine. Uz skupinu razvijenijih otoka Hrvatska ima i skupinu nerazvijenih ili nedovoljno razvijenih otoka, a neki od njih su: Čiovo, Murter, Unije, Vir te drugih dvadesetak otoka.⁴⁴

Razvoju otoka donosi izgradnja novi trajektnih pristaništa te adaptacija starih. Unapređenje vodoopskrbe, obrazovanja, turizma i poboljšanje medicinske skrbi također dovodi do određenog razvoja. Republika Hrvatska definira određene poticajne mjere za otoke i stanovništvo otoka. Definirane mjere se odnose na održivi razvoj otoka, potiče se

⁴³ Marinković, V. *Socijalnogeografska klasifikacija hrvatskoga otočnoga prostora*, Doktorska distertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, 2020., p. 19.

⁴⁴ Mrvica, A. *Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj*, Doktorska distertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 2015.

malo poduzetništvo te turizam. Neke od djelatnosti koje sudjeluju u mjerama su: voćarstvo, vinogradarstvo, pčelarstvo, proizvodnja meda i sira, ribarstvo te ostale slične djelatnosti.⁴⁵

4.1. KLASIFIKACIJE OTOKA

Drenovec⁴⁶ u svojem popisivanju otoka duž hrvatske jadranske obale donosi pet kategorija temeljem kojih se reljefni oblici mogu svrstavati pod pojam otoka. Pri svom kategoriziranju naglašava varijabilnost definiranja nečega otokom te se prilikom svrstavanja određenoga reljefa pod otoke vodi zahtjevom da je popisivani oblik veći od 1.000.000 m².⁴⁷

Među prvim faktorom koji utječe na klasifikaciju otoka stoji mijenjanje otoka kroz vrijeme. Spomenute promjene uvjetovane su ljudskom intervencijom u reljef. Primjer toga je Primošten gdje je uslijed izgradnje brane otok nestao. Također se među primjerima čovjekovog utjecaja može izdvojiti kopanje kanala u svrhu stvaranja otoka, što se dogodilo prilikom izgradnje trajekta u Maloj Neretvi, ili pak dolazi do transformacije jednog otoka u dva kao što je to bila riječ kod Lošinja.⁴⁸ Još jedan od čestih ljudskih utjecaja je izgradnja umjetnih otoka poput Kaše. Radi velikog broja konstantnih promjena teško je sa sigurnošću postaviti finalan broj otoka te je stoga potrebno popis i karte koliko je moguće održavati usklađenim sa stvarnim stanjem. Sljedeća kategorija odnosi se na veličinu otoka. Naime, veličina se kao označavajući faktor ponajviše pojavljuje prilikom razlikovanja klifova i grebena, odnosno onih kopnenih tvorevina koje se ovisno o porastu morske razine nalaze povremeno iznad razine mora.

Nadalje slijedi udaljenost od obale kao kategorija klasifikacije otoka, gdje se analizira koliko širok i dubok treba biti promatrani prolaz ili tjesnac da bi se reljefni oblik mogao tretirati otokom. U svrhu rješavanja tog pitanja Drenovec iznosi kako analize iz 1911. godine su uključivala dubinu mora izvan izobate od 5 metara, no on se, kao i suvremenija istraživanja, vodio načelom da prolaz mora biti dubine i širine koja osigurava čamcu da bezbrižno prođe istim.⁴⁹ Time se dolazi do pitanja umjetnih otoka, točnije samostojećih svjetionika i drugih oznaka za navigaciju. Ovdje autor ne uključuje objekte sagrađene uz obalu, kao što je samostojeći mol, no odlučuje se uključiti svjetionike koji se ističu svojom gradnjom i koji imaju nazivlje te značenje. Na kraju autor ističe problematiku

⁴⁵ Mrvica, A. Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj. Doktorska distertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 2015.

⁴⁶ Drenovec, F. *Hrvatski jadranski otoci, otočići i hridi*, 2012.

⁴⁷ <http://www.hrvatskiotoci.com/hrvatskiotoci.pdf>

⁴⁸ <http://www.hrvatskiotoci.com/hrvatskiotoci.pdf>

⁴⁹ <http://www.hrvatskiotoci.com/hrvatskiotoci.pdf>

razgraničavanja kopna od mora, odnosno dolazi do pitanja graničnih zona koje uključuju bitno velike hridi i stijene. Služeći se kriterijem veličine i udaljenosti takve hridi i stijene jest moguće uključiti no zbog njihove brojnosti taj ponekad se to čini beznačajnim. Pritom autor kao rješenje predlaže subjektivnu procjenu koja će uvažavati i kriterije udaljenosti i veličine, ali ne činiti rad istraživača bezgraničnim. Drenovac⁵⁰ (2012) shvaća kako ni iznesena mjerila nisu besprijekorna te su svakako podložna ljudskoj greški, ali unatoč tome donosi jedan od najpotpunijih pregleda hrvatske jadranske obale.

UNESCO adaptira definiciju otoka ovisno o postavljenim ciljevima istraživanja te otokom smatraju površinu od maksimalno 10 000 km² koja broji ne više od 500 000 stanovnika. S druge strane, Europska mreža malih otoka (engl. European Small Island Network – ESIN) koja definiranje otoka manevrira sukladno kriteriju naseljenosti duž godine, izostanku fizičke konekcije s kopnom, kao i nedostatak regionalnog upravnog tijela. Prema Ministarstvu regionalnog razvoja i fondova Europske unije⁵¹ konstantno je naseljeno 49 otoka i poluotok Pelješac, a prema popisu stanovništva iz 2011. godine zabilježen je rast broja stanovnika na hrvatskim otocima (132.756 stanovnika, što je za 7.886 više u odnosu na 2001. godinu) koji žive u gotovo 344 naselja. Također o otocima administrativno brine 59 jedinica lokalne samouprave odnosno 18 gradova i 41 općina od čega je 51 direktno na otoku, a 8 jedinica na kopnu (Zadar, Sveti Filip i Jakov, Pakoštane, Šibenik, Vodice, Trogir, Split, Dubrovnik).

U svijetu postoje raznovrsni kriteriji određivanja nečega otokom. Međutim, veliki dio njih se ne može primijeniti za klasificiranje hrvatskih otoka jer bi to rezultiralo time da čak i najveći hrvatski otoci, kao što su Krk i Cres površine manje od 500 km² se klasificiraju malim, što je pogubno za cijeli niz manjih otoka koji neosporno pripadaju hrvatskom otočnom prostoru. S obzirom na to da je Hrvatska druga najrazvedenija zemlja na Mediteranu ne mogu se jednostavno odbaciti otoci u hrvatskom prostoru. Stoga je najefikasnije, uz površinu i broj stanovnika, kao kriterij sagledati i pripadaju li ti otoci skupini urbanih arhipelaga. Pritom se govori o otocima na kojima se nije razvilo neko veće gradsko naselje, stoga ovise o centrima na susjednom kopnu ili većem otoku.⁵²

⁵⁰ Drenovac, F. *Hrvatski jadranski otoci, otočići i hridi*, 2012.

⁵¹ Otoci, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije

⁵² Marinković, V. *Socijalnogeografska klasifikacija hrvatskoga otočnoga prostora*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, 2020., p. 23.

4.2. PODJELA OTOKA PREMA REGISTRU OTOKA

Hrvatska je, uz Finsku, predstavlja državu Europske unije koja posjeduje svoj zakon o otocima. Temeljem⁵³ Zakona o otocima (Narodne novine, broj 116/18, 73/20 – Uredba) i Pravilnika o metodologiji ustrojavanja i vođenja Registra otoka (Narodne novine, broj 75/20), Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije uspostavilo je Registar otoka⁵⁴. Registar otoka na jednom mjestu evidentira 1.244 otoka, otočića i hridi u Republici Hrvatskoj. Klasifikacija se obavlja sukladno vanjskim karakteristikama, obilježjima i ostalim parametrima važnim za upravljanje, korištenje i očuvanje jedinstvene otočne geografske cjeline. Cilj podatkovnog i kartografskog evidentiranja svih 78 otoka, 524 otočića i 642 hridi koji su sastavni dio teritorija Republike Hrvatske, služi za izradu analiza kako bi se poboljšao razvoj otoka.

Registar otoka⁵⁵ kreiran je kao ugrađeni informacijski sustav otočnih pokazatelja uz povezivanje sa web servisima više od 30 javnih tijela u Republici Hrvatskoj koji sadrže podatke o otocima. Tim podacima čine državnu informatičku infrastrukturu. Registar otoka, u verziji 1.0, posjeduje sve osnovne, geografske i demografske podatke te podatke o teritorijalnoj nadležnosti. Također postoji i dokument koji sadrži podatke o indeksu razvijenosti, prometnoj povezanosti te podatke iz nadležnosti Ministarstva zdravstva.

U Registru otoka⁵⁶, otoci su podijeljeni prema županijama (Istarska, Primorsko-goranska, Ličko-senjska, Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska, Dubrovačko-neretvanska), općinama/gradovima (Općina Bale, Općina Funtana, Općina Ližnjan, Općina Medulin, Grad Poreč, Grad Pula, Grad Rovinj, Grad Umag, Općina Vrsar, Općina Baška, Grad Cres, Općina Dobrinj, Grad Krk, Općina Lopar, Grad Mali Lošinj, Općina Malinska-Dubašnica, Općina Novi Vinodolski, Općina Omišalj, Općina Punat, Grad Rab, Općina Vrbnik, Općina Karlobag, Grad Novalja, Grad Senj, Grad Biograd na Moru, Općina Jasenice, Općina Kali, Općina Kolan, Općina Kukljica, Općina Novigrad, Grad Pag, Općina Pakoštane, Općina Pašman, Općina Posedarje, Općina Poveljana, Općina Preko, Općina Privlaka, Općina Ražanac, Općina Sali, Općina Starigrad, Općina Sveti Filip i Jakov, Općina Tkon, Općina Vir, Općina Vrsi, Grad Zadar, Općina Murter-Kornati, Općina Pirovac, Općina Primošten, Općina Rogoznica, Grad Šibenik, Općina Tisno, Općina Tribunj, Grad

⁵³ Objavljen registar otoka, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije

⁵⁴ <https://registar-otoka.gov.hr/site/index?filter=opci>

⁵⁵ <https://registar-otoka.gov.hr/>

⁵⁶ <https://registar-otoka.gov.hr/>

Vodice, Općina Bol, Grad Hvar, Općina Jelsa, Grad Kaštela, Grad Komiza, Općina Marina, Općina Milna, Općina Nerežišća, Općina Okrug, Općina Postira, Općina Pučišća, Općina Seget, Općina Selca, Općina Šolta, Grad Split, Grad Stari Grad, Općina Sućuraj, Grad Supetar, Općina Sutivan, Grad Trogir, Grad Vis, Općina Blato, Grad Dubrovnik, Općina Janjina, Općina Konavle, Grad Korčula, Općina Lastovo, Općina Lumbarda, Općina Mljet, Općina Orebić, Grad Ploče, Općina Slivno, Općina Smokvica, Općina Ston, Općina Trpanj, Općina Vela Luka, Općina Župa Dubrovačka).

Osim toga, otoci su u Registru podijeljeni u tri kategorije (otok, otočić, hrid), četiri položaja otoka (pučinski, kanalski, priobalni, premošteni) te po tri kategorije nastanjenosti (nastanjen, nenastanjen, povremeno nastanjen). Ovisno o raspoloživosti pojedinih podataka za pojedini otok, u Registru su također dostupni opći podaci o otocima, geografski podaci, demografski podaci, podaci o teritorijalnoj nadležnosti, indeks razvijenosti, prometna povezanost i zdravstveni podaci.

Prema podacima Registra otoka⁵⁷, hrvatsko otočje je drugo po veličini otočje u Sredozemlju - 69,5% hrvatske obale otpada na otoke te Hrvatska ima 1.244 otoka, otočića i hridi, odnosno 78 otoka, 524 otočića, 642 hridi. Bez otoka teritorijalno more bi bilo za gotovo dvije trećine manje. Najviši otočni vrh u Hrvatskoj je Vidova gora na otoku Braču sa 778 metara nad morem, a najdulju obalnu crtu ima otok Pag, najveće površine je otok Cres, a najduži otok je otok Hvar,

Podaci Registra otoka i Državnog zavoda za statistiku (2011.) ukazuju na to da, na otocima s poluotokom Pelješcem živi gotovo 132.756 stanovnika na 50 naseljenih otoka i poluotoku Pelješcu u 18 gradova i 41 općini odnosno u 345 naselja - najnastanjeniji je otok Krk sa 19.383 stanovnika, a najgušće nastanjen otok je otok Krapanj.⁵⁸

Republika Hrvatska u svoje otoke prosječno godišnje ulaže više od 1,7 milijardi kuna u izgradnju potrebne osnovne prometne, društvene i komunalne infrastrukture, u subvenciju vodoopskrbe i javnog otočnog cestovnog prijevoza, potpore otočnim poslodavcima za očuvanje radnih mjesta, provedbu Programa „Hrvatski otočni proizvod“ te za podršku provedbi projekata otočnih udruga⁵⁹. Iako pojedini otoci, odnosno njihova područja dosežu značajan stupanj razvijenosti u odnosu na same početke njihovog sustavnog razvoja,

⁵⁷ <https://registar-otoka.gov.hr/>

⁵⁸ <https://dzs.gov.hr/istaknute-teme-162/popisi-stanovnistva-2/popis-stanovnistva-2011/196>

⁵⁹ <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/otoci/poticanje-otocnog-gospodarstva/3889>

potrebno je i dalje ulagati velike napore u održivi i pametni otočni razvoj kako bi se u konačnici postigao najvažniji cilj - očuvanje i revitalizacija života na otocima odnosno ostanak stanovništva i povećanje njihovog ukupnog broja.

5. POMORSKA POVEZANOST HRVATSKIH OTOKA

Pomorska povezanost hrvatskih otoka, jedina je povezanost kopna s otokom.

Republika Hrvatska ima 6 luka od izrazite važnosti za razvitak otoka, a te luke su⁶⁰:

- luka Rijeka,
- luka Ploče,
- luka Zadar,
- luka Split,
- luka Dubrovnik.

Svaka od navedenih luka ima linije koje povezuju kopno sa otocima. U luci Rijeka i luci Ploče najveći postotak prometa odnosi se na prijevoz tereta, dok su dalmatinske luke posvećene putničkom prometu i turizmu koji je vrlo važan segment pomorskog prometa.



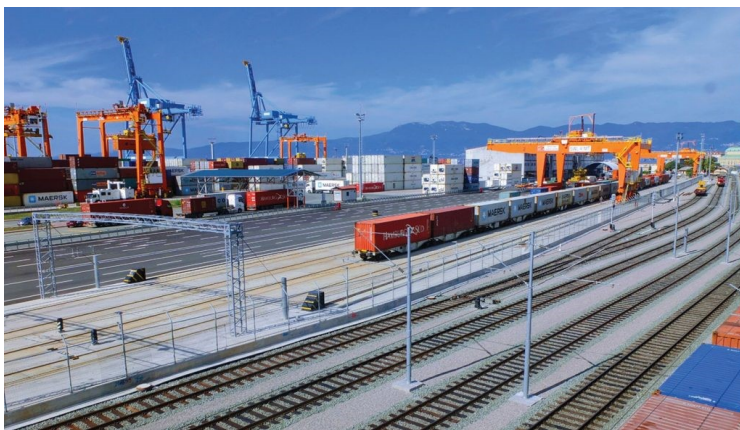
Slika 3 Luka Split

Izvor: https://hr.wikipedia.org/wiki/Trajektna_luka_Split

Luka Split najveća je putnička luka u Republici Hrvatskoj, prije pandemijskog razdoblja prihvatila je gotovo 5.607.789 putnika, od toga većina turista, koja se zadržava

⁶⁰ <https://mmpi.gov.hr/more-86/luke-106/106>

kako u gradu Splitu, tako i na obližnjim otocima kako bi uživali u hrvatskoj tradiciji, kulturnoj baštini i povijesti gradova i otoka.⁶¹



Slika 4 Luka Rijeka

Izvor:<https://www.nacional.hr/hz-infrastruktura-zavrsila-radove-na-projektu-rijeka-brajdica-vrijednom-356-mil-eura/>

Luka Rijeka je najveća teretna luka u Republici Hrvatskoj, posjeduje ukupno 8 terminala u koje se konstantno ulaže kako bi mogli prihvatiti čim više tereta. Luka ima vrlo dobru i razgranatu povezanost, kako kopnenu, tako i pomorsku, što znači da svakodnevno prihvaća veliki broj brodova i njihov teret, koji se mora dopremiti do krajnjeg korisnika, a to je moguće jedino uz dobru povezanost pomorskog i željezničkog, te pomorskog i cestovnog prometa.⁶²

5.1. LINIJSKI POMORSKI PROMET

Sukladno najnovijem Zakonu o prijevozu⁶³ u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 19/22), javni linijski pomorski promet je obalni linijski pomorski promet kojim se redovito povezuju naseljeni otoci s kopnom i naseljeni otoci međusobno, a njime upravlja Republika Hrvatska, odnosno Agencija za obalni linijski pomorski promet,

⁶¹ <https://portsplit.hr/hr/luka-split/statistike/>

⁶² <https://lukarijeka.hr/terminali-i-servisi/>

⁶³ <https://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>

glavno regulatorno tijelo Republike Hrvatske o pitanjima linijskog putničkog prometa na Jadranu.

Prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Agencija⁶⁴ za obalni linijski pomorski promet utemeljena je Odlukom Vlade Republike Hrvatske, a sukladno Odredbama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, što ga je Hrvatski sabor donio na sjednici održanoj 10. ožujka 2006. godine. Osnovna zadaća Agencije⁶⁵ su svi poslovi vezani uz davanje koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnih brodskim, brzo brodskim i trajektnim linijama, što znači da Agencija raspisuje javne natječaje, sklapa ugovore o koncesijama, te kontinuirano nadzire provedbu ne samo koncesijskih ugovora, nego i Zakona u cijelosti.

U Registru otoka registrirane su 24 državne trajektne linije:⁶⁶

1. Linija 332: VALBISKA – MERAG
2. Linija 334: POROZINA – BRESTOVA
3. Linija 335: PRIZNA – ŽIGLJEN
4. Linija 337: MIŠNJAK – STINICA
5. Linija 338: LOPAR – VALBISKA
6. Linija 401: ZADAR/Gaženica - (IST/Kosirača) - OLIB - SILBA - PREMUDA - (MALI LOŠINJ)
7. Linija 431: PREKO - (OŠLJAK) - ZADAR/Gaženica
8. Linija 432: TKON – BIOGRAD
9. Linija 433: ZADAR/Gaženica - (RIVANJ - SESTRUNJ - ZVERINAC) - MOLAT - (ZAPUNTEL - IST/Kosirača)
10. Linija 434: BRBINJ - ZADAR/Gaženica
11. Linija 435: ZADAR/Gaženica - IŽ MALI/BRŠANJ - (RAVA - MALA RAVA)
12. Linija 532: ŠIBENIK - (ZLARIN - OBONJAN - KAPRIJE) – ŽIRJE
13. Linija 602: VIS – SPLIT
14. Linija 604: (LASTOVO) - VELA LUKA - (HVAR - SPLIT)
15. Linija 606: DRVENIK VELI - DRVENIK MALI - TROGIR (SEGET) - (SPLIT)
16. Linija 631: SUPETAR – SPLIT

⁶⁴ <https://mmpi.gov.hr/more-86/pomorski-promet-105/105>

⁶⁵ <https://agencija-zolpp.hr/>

⁶⁶ <https://registar-otoka.gov.hr/>

17. Linija 632: SUĆURAJ – DRVENIK
18. Linija 633: PLOČE – TRPANJ
19. Linija 634: DOMINČE – OREBIĆ
20. Linija 635: STARI GRAD – SPLIT
21. Linija 636: ROGAČ – SPLIT
22. Linija 638: SUMARTIN – MAKARSKA
23. Linija 831: SUĐURAĐ - (LOPUD) – DUBROVNIK
24. Linija 832: SOBRA – PRAPRATNO.

Zatim, u Registru otoka registrirano je i 13 državnih brodskih linija:

1. Linija 310: MALI LOŠINJ - (UNIJE - SRAKANE VELE - SUSAK)
2. Linija 311: ILOVIK - MRTVAŠKA - (MALI LOŠINJ)
3. Linija 405: RAVA - (MALA RAVA - VELI IŽ - MALI IŽ) - ZADAR
4. Linija 406: ZADAR - SALI - ZAGLAV
5. Linija 409: PREKO - (OŠLJAK) - ZADAR
6. Linija 415: VRGADA - PAKOŠTANE - (BIOGRAD)
7. Linija 501: KRAPANJ - BRODARICA
8. Linija 505: (VODICE - PRVIĆ ŠEPURINE - PRVIĆ LUKA - ZLARIN) - ŠIBENIK
9. Linija 612: KOMIŽA - BIŠEVO
10. Linija 614: KORČULA - OREBIĆ
11. Linija 616: (TROGIR) - SLATINE - SPLIT
12. Linija 807: SUĐURAĐ - LOPUD - KOLOČEP - DUBROVNIK
13. Linija 9141: PULA - (UNIJE - SUSAK) - MALI LOŠINJ - (ILOVIK - SILBA) – ZADAR.

Zaključno, u Registru otoka registrirano je i 14 državnih brzobrodskih linija:

1. Linija 9308: MALI LOŠINJ - (ILOVIK - SUSAK - UNIJE - MARTINŠĆICA) - CRES - RIJEKA
2. Linija 9309: NOVALJA - RAB -RIJEKA
3. Linija 9401: OLIB - SILBA - PREMUDA - ZADAR
4. Linija 9403: IST/Široka - (ZAPUNTEL - BRGULJE - MOLAT) - ZADAR
5. Linija 9404: BRBINJ - (BOŽAVA - ZVERINAC - SESTRUNJ - RIVANJ) - ZADAR
6. Linija 9405: ZADAR -(MALI IŽ) - VELI IŽ - (MALA RAVA - RAVA)

7. Linija 9406: ZADAR - SALI - ZAGLAV - (IŽ MALI/BRŠANJ)
8. Linija 9502: ŽIRJE - KAPRIJE - ŠIBENIK
9. Linija 9601: ROGAČ - (STOMORSKA - MILNA) - SPLIT
10. Linija 9602: VIS - (HVAR - MILNA) - SPLIT
11. Linija 9603: JELSA - BOL - SPLIT
12. Linija 9604: LASTOVO - VELA LUKA - HVAR - SPLIT
13. Linija 9608: KORČULA - (PRIGRADICA) - HVAR - SPLIT
14. Linija 9807: (LASTOVO - KORČULA - POLAČE) - SOBRA - (ŠIPANSKA LUKA) – DUBROVNIK.

U konačnici, prema podacima registra otoka, na otocima postoji ukupno 45 trajektnih pristaništa.

5.2. ZNAČAJKE NAUTIČKIH LUKA

Nautički turizam jedan je od najprogresivnijih oblika turizma, posebno u posljednje vrijeme zbog činjenice da doprinosi ravnoteži između očuvanja okoliša i gospodarskog razvoja, a podrazumijeva turističke aktivnosti koje se odvijaju na vodi ili uz vodu. Nautički turizam⁶⁷ obuhvaća aspekte pomorskog turizma kao što su jedrenje, *yachting*, krstarenje i ronjenje, kao i razvoj u luci, obalne vodene sportove kao što su jet-ski, sajmovi brodova, obilasci luka i određena morskog baštine.

Nautički turizam posljednjih je godina postao sve popularniji, posebice među kupcima više platežne moći, stoga je važnost nautičkog turizma zaista velika jer doprinosi razvoju i unaprjeđenju svih ostalih vezanih usluga i proizvoda, posebice duž cijelog turističkog lanca vrijednosti. Iz tog razloga razvoj nautičkog turizma podrazumijeva i revitalizaciju obalnih resursa, u kojima čak i manje razvijene ili manje prepoznate lokacije imaju visok potencijal za razvoj nautičkog turizma.

Prepoznavši važnost nautičkog turizma na nacionalnoj razini, 1992. godine je osnovano Udruženje marina Hrvatske gospodarske komore s ciljem unaprjeđenja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj. U postizanju cilja, Udruženje sudjeluje s ključnim institucijama, u radnim grupama, te komentira prijedloge propisa. Udruženje prisustvuje na skupovima na kojima se raspravlja o temama istaknutim za bolje za poslovanje svih članica.

⁶⁷ <https://cabidigitallibrary.org/doi/book/10.1079/9781780642444.0000>

Rad cijeloga Udruženja marina zasniva se na Statutu Hrvatske gospodarske komore te Poslovniku o radu Udruženja marina⁶⁸.

U proljeće 2018. godine Udruženje marina Hrvatske gospodarske komore postalo je punopravni član Međunarodnog vijeća udruženja pomorske industrije (COMIA. ICOMIA Marinas Group, grupa unutar ICOMIA – e), koja je pokrenuta radi potrebe osiguravanja i omogućavanja svim vlasnicima brodova sigurno i pogodno mjesto za vez, privez ili mjesto skladištenja brodica na kopnu. Ključni je aspekt za daljnji razvoj pomorske industrije i sporta te je posvećena olakšavanju dijeljenja i razmjene tehničkih i stručnih podataka o rastu i razvitku marina, vezova, suhih marina te brodskih rampi i druge pomorske infrastrukture diljem cijeloga svijeta. U Republici Hrvatskoj trenutno postoji više od 70 marina koje su zastupljene u Udruženju marina HGK.

Ključni resurs u nautičkom turizmu su upravo marine, odnosno nautičke luke ili luke nautičkog turizma. Prema Pravilniku⁶⁹ o kategorizaciji luke nautičkog turizma i razvrstavanju drugih objekata za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata (NN 120/2019), luka nautičkog turizma i drugi objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih su poslovno funkcionalne komponente u kojima pravna ili fizička osoba surađuje i nudi turističke usluge u nautičkom turizmu te ostale usluge važne za turiste (trgovačke, ugostiteljske i dr.). Sukladno Pravilniku, luka nautičkog turizma grupirana je u vrstu „marina“, dok se drugi slični objekti za pružanje usluga veza i smještaja plovnih objekata grupiraju na:⁷⁰

1. Nautičko sidrište,
2. Nautičko privezište,
3. Odlagalište plovnih objekata,
4. Suha marina.

Marina je dio specijalno izvedenog i definiranog morskog ili vodenog prostora i obale za pružanje usluga kao što su vez, smještaj turista u plovnim objektima i ostalih usluga za potrebe turista.⁷¹ Također nudi ugostiteljske usluge. Nautičko sidrište je dio morskog ili vodenog prostora idealno za sidrenje plovnih objekata opremljeno raznolikim napravama za sigurno sidrenje, dok je nautičko privezište dio naročito uređenog morskog ili vodenog

⁶⁸ <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-rijeka/udruzenje-nautickog-turizma-hgk>

⁶⁹ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html

⁷⁰ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html

⁷¹ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html

prostora i obale, za pružanje usluga veza. Zatim, odlagalište plovnih objekata je dio ograđenog kopna za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga u vidu transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta, a u njemu ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu. Konačno, suha marina je dio središnjeg kopna za pružanje usluga smještaja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta – u suhoj marini se mogu pružati ugostiteljske usluge i obavljati se priprema plovnog objekta za plovidbu.⁷²

Prema podacima Ministarstva turizma i državnog zavoda za statistiku iz 2020. i 2021. godine, u Istarskoj, Primorsko-goranskoj, Zadarskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji postoje sidrišta, privezišta i suhe marine (Tablica 3).

Istraživanjem je obuhvaćeno ukupno 206 luka nautičkog turizma na obali Hrvatske, ukupno 85 marina (od toga 21 suha marina), 83 sidrišta, 15 privezišta te 23 odlagališta plovnih objekata. Ukupna površina njihova akvatorija iznosi 4 643 877 m s 18 942 veza.

Tablica 3 Sidrišta, privezišta i suhe marine

	2020.	2021
Površina akvatorija, m ²	4 616 675	4 643 877
Broj vezova, ukupno	18 625	18 942
Od toga za plovila duljine		
Do 6 m	755	1 049
6 – 8 m	1 271	1 532
8 – 10 m	2 676	2 440
10 – 12 m	4 620	4 666
12 – 15 m	5 290	5 848
15 – 20 m	3 078	2 455

⁷² https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2019_12_120_2374.html

	2020.	2021
Više od 20 m	935	952
Duljina razvijene obale za privez plovila, m	67 177	73 705
Broj mjesta za smještaj plovila na kopnu	6 068	6 137
Ukupna površina prostora za smještaj plovila na kopnu, m ²	736 471	741 049
Od toga natkriveni prostor (hangar), m ²	21 975	18 949
Broj zaposlenih, ukupno	1 751	1 831
Od toga sezonski	327	374

Izvor: Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10192>

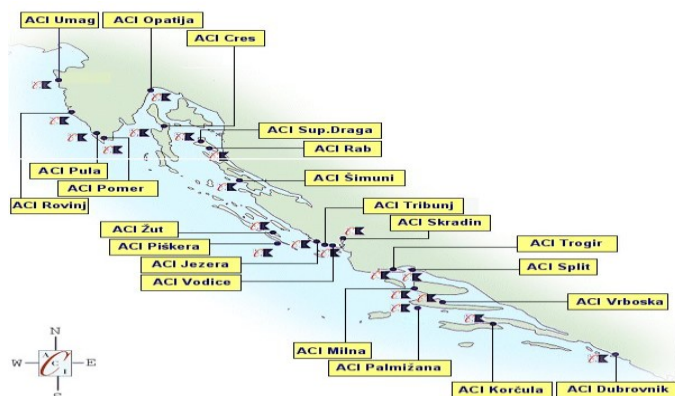
Tablica 3 prikazuje objavljene podatke iz 2020. i 2021. godine koja prikazuje podatke o kapacitetima i poslovanju luka na obali Hrvatske. Broj vezova se povećao 2021. godine za 317 novih vezova u odnosu na 2020. godinu. Luke imaju kapacitete za određene duljine brodova, kreću se od duljine do 6 metara, pa sve do više od 20 metara. Najviše plovila u lukama nautičkog turizma duljine je od 12 – 15 metara. Također u tablici su i podaci o broju mjesta za smještaj plovila na kopnu koji se povećao za 69 novih mjesta kroz jednu godinu, od 2020. – 2021., površinu prostora za smještaj plovila na kopnu, te broj zaposlenih u luci. U lukama nautičkog turizma 2021. godine ukupno je bilo 210 071 plovilo u tranzitu, što označuje značajan porast za gotovo 72,8% u odnosu na 2020. godinu koja je bila pod velikim utjecajem pandemije koronavirusom.⁷³

Najveći sustav marina na Mediteranu i vodeća hrvatska nautička tvrtka je ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB, skraćenog naziva ACI d.d.⁷⁴ ACI marine strateški su smještene od Umaga na krajnjem sjeveru do Dubrovnika na krajnjem jugu. U kolovozu 2016. godine ACI lanac dobio je najnoviju 22. članicu – ACI marinu “Veljko Barbieri” Slano na Dubrovačkom primorju. Svaka od 22 marine smjestila se u samom središtu gradova ili posrednoj blizini jedinstvenih prirodnih ljepota Hrvatske, pritom ni na koji način ne umanjujući njihov balans (ACI Umag, ACI Rovinj, ACI Pula, ACI Pomer, ACI Opatija, ACI

⁷³ Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10192>

⁷⁴ ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB, <https://aci-marinas.com/hr/aci-2/>

Cres, ACI Supetarska Draga, ACI Rab, ACI Šimuni, ACI Žut + sidrište Žut, ACI Piškera, ACI Jezera, ACI Vodice, ACI Skradin + sidrište Vozarica, ACI Trogir, ACI Split, ACI Milna, ACI Vrboska, ACI Palmižana, ACI Korčula, ACI Slano, ACI Dubrovnik).



Slika 5 ACI Marine

Izvor: ACIMarine:

https://www.google.com/url?sa*=i&url=http%3A%2F%2Fwww.smjestaj.com.hr%2Fforumhr%2Fviewtopic.php%3F%3D14%26t%3D13&psig=AOvVaw1D1NovritTOdw0wYw5x6wj&ust=1662836480785000&source=images&cd=vfe&ved=0CAwQjRxqFwoTCKCs6emyiPoCFQAAAAAdAAAAABAE

Prema podacima iz Registra otoka⁷⁵, postoji 11 ACI marina vezanih za otoke: ACI Marina Cres (otok Cres; broj vezova (u moru/suhi): 440/70), ACI marina Supetarska Draga (otok Rab; broj vezova (u moru/suhi): 310/53), ACI marina Rab (otok Rab; broj vezova (u moru/suhi): 134/0), ACI marina Šimuni (otok Pag; broj vezova (u moru/suhi): 191/45), ACI marina Žut (otok Žut; broj vezova (u moru/suhi): 120/0), ACI marina Piškera (otok PIŠKERA (JADRA); broj vezova (u moru/suhi): 118/0), ACI marina Jezera (otok Murter; broj vezova (u moru/suhi): 212/40), ACI marina Milna (otok Brač; broj vezova (u moru/suhi): 170/15), ACI marina Vrboska (otok Hvar; broj vezova (u moru/suhi): 119/12), ACI marina Korčula (otok Korčula; broj vezova (u moru/suhi): 159/16), ACI marina Palmižana (otok Hvar; broj vezova (u moru/suhi): 180/0). iz navedenih podataka je vidljivo da ACI Marina Cres na otoku Cresu ima najveći broj vezova na moru (440) i najveći broj suhih vezova (70). Najmanji broj vezova na moru ima ACI marina Piškera na otoku Piškera

⁷⁵ <https://registar-otoka.gov.hr/>

(Jadra) (118 vezova), dok ACI marina Rab, ACI marina Žut, ACI marina Piškera i ACI marina Palmižana nemaju nijedan suhi vez.

6. VAŽNOST LUKA ZA RAZVOJ OTOKA

Luke su važna prometna čvorišta i ključna poveznica pomorskog i kopnenog prometa te su iz tog razloga izrazito važne za razvoj otoka. One olakšavaju kretanje robe s kopna i/ili drugih otoka na otoke, pružaju podršku drugim gospodarskim aktivnostima, ali i opskrbljuju radnim mjestima.

Luke omogućuju otocima opskrbljivanje sa svim elementima važnima za razvoj otoka – proizvodi, polu-proizvodi, sirovine te brojni drugi čimbenici koji ultimativno omogućuju istraživanje, inovacije, prijenos znanja i transfer tehnologija te doprinose razvoju BDP-a kroz trgovinu, zapošljavanje, putnički promet i druge gospodarske aktivnosti i općenito razvoj otoka na svim razinama i u svim segmentima otoka.⁷⁶

Izrazito važan je i segment putničkog prometa, koji također predstavlja žilu kucavicu u razvoju otoka. Luke su često i središte međusobno povezanih proizvodnih i/ili uslužnih klastera, zbog čega podržavaju razvoj gospodarstva ne samo na lokalnoj razini odnosno na razini otoka, već i na regionalnoj i nacionalnoj razini.

Turistička potražnja je sve veća i raznovrsnija iz godine u godinu, stoga je važno pratiti sve novosti kako bi svaki otok bio idealan odabir za sve posjetitelje i njihove želje. Upravo zato je vrlo važna spomenuta opskrba otoka te dobra povezanost s kopnom. Dakako, formiraju se i urbana središta, koja uz stalne stanovnike otoka privlači i brojne turiste, od kojih nekolicina i ostaje na otoku.

Luke, kao veza otoka i kopna vrlo su važne za ekonomiju i sektore otoka, za školstvo, zdravstvo, uslužne djelatnosti i općenito funkcioniranje otoka.

U konačnici, ključni gospodarski učinci luka i njihova važnost za razvoj otoka očituje se u njihovim učincima na unaprjeđenje (prometne) povezanosti i dostupnosti, unaprjeđenje industrijske i ostale infrastrukture, povećanje zaposlenosti. Zbog navedenih važnih gospodarskih dobrobiti luka, njihova uloga i važnost za razvoj otoka leži i u činjenici da pored gospodarske funkcije imaju i vrlo važnu društvenu funkciju, kroz općenito povećanje kvalitete života i rada na otocima. Stoga se nastoji nastaviti tradiciju svakoga otoka, kroz razna događanja, festivale, manifestacije kako bi se privuklo još više posjetitelja i kako bi se očuvala povijest otoka. Naravno uz svaki takav događaj postoji prodaja raznih autohtonih

⁷⁶ <https://razvoj.gov.hr/vijesti/program-razvoja-otoka-u-2022-4835/4835>

proizvoda, vodiči po otoku, degustacije hrane i pića i time se se povećava zarada i postoji veća šansa za proširivanje poslovanja, te na kraju i ponude koja ponovno privlači posjetitelje.



Slika 6 Prijevoz građevinskog materijala

Izvor: <https://sibenskiportal.hr/naslovna/u-zirju-konacno-otvorila-trgovina/>

Na slici 6, prikazan je prijevoz građevinskog materijala iz Šibenika na obližnji otok radi potreba stanovništva za gradnjom. Bez povezanosti kopna i otoka ne bi bilo moguće prevoziti nikakav teret na otok, bilo kao što je priloženo, građevinski materijal ili jednostavne namirnice za potrebe stanovništva.

7. ZAKLJUČAK

Ovaj rad bavi se temom važnosti luka za razvoj hrvatskih otoka. Počevši od pomorskog prometa koji je od svjetske važnosti za ekonomski razvoj, transport i gospodarstvo. Tu činjenicu dokazuje da se gotovo 90% ⁷⁷svjetske trgovine odvija upravo pomorskim prometom. Kako bi funkcionirao sami promet, važne su luke. Prirodni ili umjetni bazeni gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i dr.

Također, luke imaju vrlo važnu ulogu u gospodarskom i društvenom razvoju otoka. Upravo luke povezuju otoke s kopnom, stoga su vrlo važne radi opskrbe otoka te za funkcioniranje samoga otoka.

Otoci su, po definiciji kopneni prostori koji su sa svih strana okruženi vodom. Republika Hrvatska ima ukupno 1244 otoka, otočića i hridi. Većina otoka ima dobru povezanost s kopnom, pomoću brodskih linija. Povezanost otoka i njihovog stanovništva nosi i osjećaj sigurnosti za lokalno stanovništvo kako i napredak u turizmu i razvijanju kulturnih i obrazovnih sadržaja. Republika Hrvatska također ima i otoke čiji žitelji posebno čuvaju svoj okoliš pa tako na otoku nije dozvoljena kretanja motornih vozila i tim načinom nastoje očuvati okoliš i spriječiti globalni turizam.

Nekad davno, stanovništvo otoka odlazilo je na kopno po svoje namirnice i svakodnevne životne potrepštine čamcima, veslajući. Otočna gospodarstva u Republici Hrvatskoj nisu samoodrživa, stoga se uvođenjem većeg broja linija nastoje smanjiti lokalne i regionalne nejednakosti, osigurati stanovništvu što bolji životni standard te ublažiti proces depopulacije.

Na temelju analize provedene u radu može se uočiti da luke imaju važnu ulogu u razvoju otoka, te doprinose kvalitetnijim životnim uvjetima stanovništva. Luke su važne za lokalno stanovništvo otoka zbog svakodnevnog snabdijevanja s osnovnim potrepštinama za život, kako bi stanovništvo na otoku živjelo i funkcioniralo kao i stanovništvo na kopnu.

Razvojem luka razvija se i nautički turizam koji je jedan od najperspektivnijih oblika turizma u Republici Hrvatskoj. Podložan je modernizaciji, razvoju i širenju sadržaja koji će privući turiste. Perspektiva nautičkog turizma je uravnoteženost između očuvanja okoliša i

⁷⁷ Hrvatska enciklopedija, pomorski promet, <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=49365>

Komentirano [A1]: Niste dodali ništa o nautičkom turizmu kao što sam Vam prethodno rekla.

potrebe za gospodarskim razvojem ⁷⁸i prosperitetom. Kako perspektiva nalaže, gradnjom takvih luka osigurana je profitabilnost, no nastoji se manje zadirati u prirodu. Važno je ulagati u nautički turizam, konstantno širiti ponudu jer je potražnja iz godine u godinu sve veća zbog otkrivanja novih trendova.

⁷⁸ Juretić M., Bazzara N., značajke nautičkih luka s osvrtom na novoizgrađenu luku u Crikvenici, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2021.

LITERATURA

1. Drenovec, F. *Hrvatski jadranski otoci, otočići i hridi*, 2012., <http://www.hrvatskiotoci.com/> (27.06.2022.)
2. Hlača, B. *POLITIKA EUROPSKE UNIJE I MORSKE LUKE*, Pomorstvo, 2007, 21(1), p. 221-232. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/14197> (Datum pristupa: 19.07.2022.)
3. Lušić, Z.. *RAZVOJ SVJETSKOG BRODARSTVA, NAŠE MORE*, 2003, 50(5-6), p. 189-196. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/8568> (27.06.2022.)
4. Mrvica, A. Racionalizacija pomorskog povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno u Republici Hrvatskoj. Doktorska disertacija, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2015.
5. Marinković, V. *Hrvatski otoci - uvid u prometno-geografske značajke dostupnosti*, Geoadria, 2018, 23(2), p. 177-205. <https://doi.org/10.15291/geoadria.2829> (28.06.2022.)
6. Marinković, V. *Socijalnogeografska klasifikacija hrvatskoga otočnoga prostora*, Doktorska distertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, 2020.
7. Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027., <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//2016/Sjednice/2021/Prosinac/92%20sjednica%20VRH/92%20-%208%20Nacionalni%20plan.pdf> (01.07.2022.)
8. Zakon o otocima, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 116/18, 73/20, 70/21.
9. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11.
10. Otoci, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/otoci-i-priobalje/3834> (02.07.2022.)
11. Pomorska enciklopedija. Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1978.
12. Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, 26/2014-465.
13. Stražičić, N. Pomorska geografija svijeta. Školska knjiga, Zagreb, 1996.

14. Šaškor, C. Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Zagreb, 2021.
15. Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M. *DEFINIRANJE SINERGIJSKOG ODNOSA TURISTIČKIH MIGRACIJA I ISKORIŠTAVANJA KAPACITETA LINIJSKIH PUTNIČKIH BRODOVA*, Informatologia, 2008, 41(3), str. 203-209. Preuzeto s: <https://hrcak.srce.hr/34334> (27.06.2022.)
16. Vilke, Siniša. *Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka*. Pomorski zbornik, 2003, 41 (1), p. 337-359. <https://hrcak.srce.hr/52430>. (20.07.2022.)

POPIS SLIKA

Slika 1 RO - RO putnički brod za srednje udaljenosti	7
Slika 2 Putnički brod velikih brzina (katamaran)	8
Slika 3 Luka Split	20
Slika 4 Luka Rijeka	21
Slika 5 ACI Marine	28
Slika 6 Prijevoz građevinskog materijala	31

POPIS TABLICA

Tablica 1 Broj putničkih brodova i prevezenih putnika u Hrvatskoj (1997.-2017.)	3
Tablica 2 Udio brodara u prometu putnika i vozila 2020. godine	11
Tablica 3 Sidrišta, privezišta i suhe marine	26