

Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet

Kovačević, Nikolina

Master's thesis / Diplomski 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:187:373132>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-28**



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**

NIKOLINA KOVAČEVIĆ

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

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH
ZA JAVNI PROMET
MULTIPLIER EFFECTS OF THE DEVELOPMENT OF
PORTS OPEN FOR PUBLIC TRANSPORT**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorska i prometna politika

Mentor/komentor: dr. sc. Dražen Žgaljić

Student/studentica: Nikolina Kovačević

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074844

Rijeka, lipanj, 2022.

Student/studentica: Nikolina Kovačević

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074844

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom
Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet_
(naslov diplomskog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom ___
dr.sc. Dražen Žgaljić _____
(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

te komentorstvom _____ / _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____ / _____
(naziv tvrtke).

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

Student/studentica
Kovačević N. _____
(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice
Nikolina Kovačević

Student/studentica: Nikolina Kovačević

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074844

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao studentica – autorica diplomskog 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 diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor

Kovačević N.

(potpis)

SAŽETAK

Morska luka predstavlja mjesto za pristan, odnosno dolazak brodova, te ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj putnika i tereta s brodova. Imaju ekonomsku snagu za razvoj prometa, turizma i gospodarstva države u kojoj se nalaze. Samim time morske luke se osnovno dijele na putničke i teretne, no postoji mnogo podjela luka s obzirom na različite kriterije. Jedna od važnijih podjela morske luke je s obzirom na njihovu namjenu i to je na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Otvorene za javni promet dijele se na domaći promet te luke i međunarodni promet.

Multiplikativni učinci su učinci koji utječu na razvoj luke i to jednokratne promjene vanjskih varijabli na unutarnje varijable. Utječu na rast i razvoj cijelog gospodarstva neke države i rast i razvoj pojedinca ili određene grupe unutar te države.

Ključne riječi: gospodarstvo, luke otvorene za javni promet, morska luka, multiplikativni učinak, pomorsko putnička luka

SUMMARY

The seaport is a place for the docking, or for the arrival of ships, as well as the loading, unloading and transshipment of passengers and cargo from ships.. They have economic strength for the development of transport, tourism, and the economy of the country in which they are located. Therefore, seaports are basically divided into passenger and cargo, but there are many divisions of ports about different criteria. One of the most important divisions of seaports is regarding their purpose, and that is into ports open to public traffic and ports of special purpose. Ports open to public traffic are divided into domestic traffic and ports and international traffic.

Multiplicative effects are effects that affect the development of the port, namely one-time changes of external variables to internal variables. They affect the growth and development of the entire economy of a country and the growth and development of an individual or a certain group within that country.

Keywords: economy, ports open to public traffic, seaport, multiplier effect, sea passenger port

SADRŽAJ

SAŽETAK	2
SUMMARY	2
SADRŽAJ	3
1. UVOD.....	5
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	5
1.2. RADNA HIPOTEZA	6
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA.....	6
1.4. ZNANSTVENE METODE.....	6
1.5. STRUKTURA RADA	6
2. KARAKTERISTIKE I OBILJEŽJA MORSKIH LUKA	8
2.1. POJAM MORSKE LUKE	8
2.2. PODJELA MORSKIH LUKA	9
2.2.1. Luke prema namjeni.....	10
2.2.2. Luke s obzirom na značenje	12
2.2.3. Ostale podjele luka.....	12
2.3. FUNKCIJE MORSKIH LUKA	15
3. LUČKI SUSTAV	18
4. ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	21
4.1. LOGISTIČKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	23
4.1.1. Prometna infrastruktura.....	23
4.1.2. Lučka i poslovna politika	25
4.2. EKONOMSKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	26
5. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	29
5.1. OBILJEŽJA LUKA OD MEĐUNARODNOGA ZNAČAJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU	30

5.2. OBILJEŽJA LUKA OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU	33
5.3. JAVNO PRIVATNO PARTNERSTVO U LUKAMA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET	36
6. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	38
6.1. MIKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	38
6.2. MAKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET	41
6.3. EKONOMSKE MJERE	42
7. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKE RIJEKA I LUKE SPLIT	45
7.1. LUKA RIJEKA	45
7.2. LUKA SPLIT	61
8. ZAKLJUČAK.....	71
LITERATURA	73
KAZALO KRATICA	75
POPIS TABLICA	76
POPIS GRAFIKONA	77
POPIS SHEMA	78
POPIS SLIKA	79

1. UVOD

Morske luke predstavljaju dio prometnog i pomorskog sustava te su jedan od važnijih elemenata za razvoj prometa i gospodarstva, također čine važan segment u međunarodnoj trgovini jer omogućavaju odvijanje trgovinskih razmjena. Predstavljaju i karike koje povezuju tržišta na lokalnoj i globalnoj razini. Danas je vrlo važno ostvariti dobru povezanost između morske luke i kopnenog zaleđa i kako bi se povezanost mogla ostvariti luka mora ispunjavati sve svoje funkcije te mora imati zadani, odgovarajući lučki sustav.

Treba naglasiti da se morske luke s obzirom na namjenu dijele na luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene. Kako bi luka postala jedna od navedenih mora ispunjavati određene uvjete koji su dani u određenim propisima.

Kako bi luka pružala što bolju i kvalitetniju uslugu korisnicima te kako bi postala konkurentnija na tržištu mora modernizirati poslovanje upotrebom inovativnih tehnologija, osim svoje konkurentnosti ona pruža i razvoj konkurentnosti regije u kojoj se nalazi. Pružanje bolje i kvalitetnije usluge ostvaruje se i kroz što veće prilagođavanje tržištu odnosno potrebama okoline i prilagodbi promjenama koje dolaze izvana.

Za uspješno poslovanje morske luke od izuzetne važnosti su logistički i ekonomski čimbenici. Pod logističke čimbenike spadaju čimbenici koji sagledavaju prometnu infrastrukturu lučkog sustava te poslovnu, prometnu i lučku politiku Europske unije. Dok ekonomski čimbenici se odnose na ekonomski razvoj luke prikazan kroz prihode i rashode u lukama i kroz multiplikativne učinke. Ekonomski i logistički čimbenici omogućuju sagledavanje korisnosti luke za nacionalno gospodarstvo.

Multiplikativni učinci pratiti će utjecaj morske luke na područje u kojem se ona nalazi odnosno kakav utjecaj ima na grad, širu lokalnu zajednicu i regiju u kojoj se nalazi. Multiplikativni učinci omogućuju nam sagledavanje života pojedinca unutar te regije gdje se nalazi luka i sagledavanje cijelog gospodarskog koncepta.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem ovog diplomskog rada vezan je za otkrivanje učinaka za rast i razvoj luke otvorene za javni promet, otkrivanje učinaka koje sama luka stvara i kako njeno djelovanje utječe na razvoj gospodarstva te države.

S obzirom na gore navedeni problem istraživanja, predmet istraživanja su pitanja usko vezana za multiplikativne učinke same luke. Kroz primjer hrvatskih luka od međunarodnog

interesa otkriva se kako se modernizacijom prometa razvija usluga u luci i kako njeno odvijanje utječe na gospodarstvo grada, regije ili cijele države.

Objekti istraživanja su morska luka, njen lučki sustav, čimbenici koji utječu na razvoj luke i učinci koje luka otvorena za javni promet stvara za razvoj gospodarstva.

1.2. RADNA HIPOTEZA

U okviru tako definiranih problema i predmeta istraživanja postavljena je temeljna radna hipoteza: Mikro i makro učinci na razvoj luka otvorenih za razvoj luka multiplikativno utječu na razvoj prometa i gospodarstva u cjelini.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Prema gore navedenim podacima i koristeći se teorijskim i praktičkim znanjem, temeljna svrha ovog istraživanja je otkrivanje multiplikativnih učinaka. Također otkrivanje kako razvoj morske luke utječe na njenu okolinu. Kroz određeno razdoblje od nekoliko godina otkriva se cilj istraživanja koji se ostvaruje kroz utvrđivanje i uspoređivanje podataka za kretanje prometa u luci otvorenoj za javni promet.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Za izradu ovog diplomskoga rada upotrebljavati će se sljedeće znanstvene metode: metoda indukcije i dedukcije, metoda analize i sinteze, metoda dokazivanja, metoda generalizacije te metoda klasifikacije.

1.5. STRUKTURA RADA

Ovaj diplomski rad sastoji se od sedam povezanih poglavlja koji čine jednu cjelinu.

Prvo poglavlje je poglavlje uvod, gdje se uvodi u strukturu rada, govori o problemu, predmetu i objektima istraživanja, spominje radna hipoteza, koje znanstvene metode se koriste i svrha i cilj istraživanja ovog rada.

Drugo poglavlje je poglavlje koje općenito govori o pojmu morske luke i njenim glavnim triju funkcijama te kako se i prema kojim faktorima dijeli morska luka.

Treće poglavlje opisuje lučki sustav, koja je njegova glavna zadaća i zašto je on važan za morsku luku.

Unutar četvrtog poglavlja spominju se čimbenici važni za razvoj luka otvorenih za javni promet koji se dijele na logističke i ekonomske čimbenike.

Poglavlje pet govori općenito o lukama otvorenim za javni promet u Republici Hrvatskoj, te njihovoj glavnoj podjeli na luke od međunarodnog značenja, županijskog i lokalnog značenja.

Unutar poglavlja šest govoriti će se o teorijskom djelu multiplikativnih učinaka na razvoj luka otvorenih za javni promet. Oni se dijele na mikromultiplikativne, makromultiplikativne i ekonomske mjere, te su svaki od njih teorijski opisani.

Sedmo poglavlje analizira učinak morskih luka na gospodarstvo područja u kojem se luka nalazi. Prikazani su multiplikativni učinci na luci Rijeka i luci Split koje spadaju u najvažnije pomorsko putničke luke Republike Hrvatske.

Zadnje je poglavlje zaključak gdje će se zaokružiti spoznaje do kojih je došlo u radu i zaključiti će se cijela tema.

2. KARAKTERISTIKE I OBILJEŽJA MORSKIH LUKA

Unutar ovog poglavlja razmatrati će se osnovne karakteristike i obilježja morskih luka, objasniti će se pojam morske luke, navesti će se njihova podjela, opisati će se njezine funkcije i razmotriti će se važni čimbenici za razvoj luke.

Prve morske luke nastale su davno još za vrijeme Feničana i Egipćana kada su oni pronalazili povoljna mjesta za sklonište svojih plovila od lošeg vremena. Skloništa su najčešće bile uvale koje su radi svojih karakteristika bile najpogodnije za skrivanje od lošeg vremena gdje su da bi se bolje zaštitili stavljali ogromne kamenje i sprječavali dotok mora. S vremenom se njihova gradnja prilagođavala veličini i karakteristikama plovila. Među prvim morskim lukama smatraju se luke: Mitilini, Korint, Aleksandrija i Pirej.¹

2.1. POJAM MORSKE LUKE

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama pojam morske luke je: „morski ili s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.“² S obzirom na poslove i njihovu složenost, specifičnost položaja i same uloge luke u gospodarskom i prometnom sustavu teško je odrediti točnu definiciju morske luke. Postoji brojni niz definicija morske luke koji ovise o području s kojega se one razmatraju. Tako definicije morske luke mogu biti s područja:³

- enciklopedijskog karaktera,
- zakonskog karaktera i
- doktrinarnog karaktera.

Što se tiče područja enciklopedijskog karaktera luka se sagledava kao zaštićeni prostor na morskoj obali u koji brodovi mogu bezbrižno uplovjavati radi zaštite od lošeg vremena ili ukrcaja i iskrcaja robe i putnika.

¹ Filipović-Grčić, S., „Trendovi razvoja pomorskih luka“, rujan 2016., [urn:nbn:hr:119:998432](https://nbn.hr/urn:nbn:hr:119:998432), (14.07.2022.)

² Zakon.HR, „Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama“, 01.01.2020., <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>, (14.07.2022.)

³ Kesić, B., Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 22

Područje zakonskog karaktera odnosi se na sagledavanje luke s područja nacionalnog zakonodavstva pojedinih država odnosno država u koju je brod uplovio. Za Republiku Hrvatsku zakoni koji se koriste su: Pomorski zakonik i Zakon o morskim lukama koji se nadovezuje na odrednice Pomorskog zakonika.

Doktrinarne definicije luke mijenjaju se s obzirom na razvoj luke u skladu sa razvojem proizvodnih snaga i prometno-tehnoloških procesa. Također najčešće sagledavaju luku s područja prometa, da se najefikasnije izvrši uplovljavanje, ukrcaj, iskrcaj, pretovar, popravak ili isplovljavanje iz luke i da ona predstavlja sjecište prometa.

Luka predstavlja siguran prostor gdje se plovila skrivaju od jakih vjetrova i valova te predstavlja povoljan prostor namijenjen za pristan brodova, ukrcaj, prekrcaj i iskrcaj putnika i tereta. S obzirom radi li se o ukrcaju, prekrcaju i iskrcaju putnika ili tereta luku možemo razlikovati kao teretnu ili putničku. Predstavlja kopneni prostor koji se nalazi na povoljnoj poziciji i ima izgrađenu obalu, lukobran, uređaje i ostale objekte koji pomažu plovilima u sidrenju, pristajanju i njihovoj zaštiti, te također opremu za ukrcaj, prekrcaj, iskrcaj i skladištenje robe ili druge radnje s putnicima.

Morska luka predstavlja dio prometnog sustava svake države, predstavlja složen i dinamičan sustav u kojoj se slijeva promet svih puteva i prijevoznih sredstava. Kako bi ona dobro funkcionirala mora sadržavati odgovarajuće infrastrukturne i suprastrukturne kapacitete te ljudski potencijal. Također za dobro funkcioniranje i stvaranje konkurentnosti na tržištu u morsku luku potrebno je stalno ulagati i poticati njihov rast.

Morska luka u prometnom sustavu ima specifičnu ulogu. Luka ne spada niti u jednu prometnu granu, ali je ključna točka u spajanju pomorskog prometa i svih oblika kopnenog prometa.⁴ Prema tome luka predstavlja glavnu kariku za funkcioniranje transportne usluge i prijevoznog procesa. Smatra se da sve pomorsko prijevozne usluge započinju i završavaju u luci. Također za morsku luku može se reći da predstavlja „amortizer“ kako bi smanjila neravnomjernosti u prijevozu pojedinih prometnih grana i distribuciju robe na tržištu.

2.2. PODJELA MORSKIH LUKA

Postoji različite vrste luka, odnosno podjela luka može biti prema brojnim kriterijima i ono se razlikuje od države do države a to je najviše zbog složenosti lučkog sustava i same luke unutar te države. Luke imaju svoja vlastita obilježja koja se ponekad mogu slagati

⁴ Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str.17

međusobno te prema tim obilježjima omogućuje se razvrstavanje luka jer nema jedinstvene općeprihvaćene podjele luka.

Podjela luka prema različitim kriterijima je sljedeća:⁵

- prema namjeni kojoj služe,
- prema značenju odnosno vrstu brodova,
- prema zemljopisnom području,
- prema veličini i značenju u robnoj razmjeni,
- prema količini prometa,
- prema značenju u gospodarstvu pojedine države,
- prema načinu izgradnje,
- prema vrsti tereta,
- prema robnim tokovima,
- prema kategoriji brodova koji pristižu u luku,
- prema djelatnostima koje se obavljaju unutar luke,
- prema javnosti prometa,
- prema nadležnosti unutar luke,
- prema dužini zadržavanja robe u luci,
- prema carinskom režimu,
- prema stupnju komercijalizacije i
- prema stupnju odnosno razini aktivnosti.

Luke se svrstavaju u određene grupe prema svome geografskom položaju, prema funkciji koju obavljaju ili prema nekim drugim osnovnim obilježjima ili kriterijima.

2.2.1. Luke prema namjeni

Ovisno o namjeni za koju služe, luke se mogu podijeliti na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Takve luke podijeljene su prema Pomorskom Zakoniku. Predstavlja temeljnu podjelu luka i u slučaju bilo kakve promjene kod podjele nekih luka, lučka uprava, gradsko ili županijsko poglavarstvo podnose prijedlog za drugačiju podjelu luka.

⁵ Dundović, Č., Kesić, B., Tehnologija i organizacija luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2001., str.30

Luke otvorene za javni promet su morske luke koje, pod istim pravima i uvjetima, može koristiti svaka fizička i pravna osoba sukladno njezinoj namjeni i u granicama raspoloživosti kapaciteta⁶. One mogu biti otvorene za međunarodni i za domaći promet. Kako bi se gradila luka otvorena za javni promet i kako bi se odredilo njeno poslovanje potrebno je osnovati lučku upravu, koju imenuje država te luke. Lučka uprava na području takve luke svoje poslovanje temelji na Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama. Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama određena je granica između obaveza i vlasništva države i privatnopravnih osoba. Također prema tom Zakonu luke otvorene za javni promet prema veličini i značaju dijele se na:

- luke osobitog odnosno međunarodnog gospodarskog interesa,
- luke županijskog značenja i
- luke lokalnog značenja.⁷

Za upravljanje lukama osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa potrebno je osnivanje lučke uprave koju imenuje Vlada države. Djelatnosti koje se obavljaju unutar ovakvih luka su privez i odvez brodova, jahti i drugih plovnih objekata, ukrcaj, iskrcaj te ostale manipulacije s robom, prihvat i usmjeravanje vozila, prekrcaj putnika te ostale gospodarske djelatnosti koje imaju funkciju razvoja pomorskog prometa.

Za luke županijskog i lokalnog značaja odgovorno je više lučkih uprava koje se osnivaju na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća. Područje luka od županijskog značenja sadrži područje određeno za vršenje linijskog prometa, područje za komunalni vez, nautički vez, ribarski vez i privezišta. Vrsta lučkih djelatnosti jednaka je kao i kod luka od osobitog gospodarskog interesa.

Luke posebne namjene su morske luke koje postoje za svrhu trgovačkog društva, drugih pravnih ili fizičkih osoba ili tijela države. Normirane su od strane Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Koriste se u posebne gospodarske svrhe te u tim lukama nije moguće postaviti jedinstvene kriterije jer način upravljanja kod takvih luka ovisi o nositelju koncesije koji je upravitelj takve luke. Luke posebne namjene s obzirom na djelatnosti koje se obavljaju u njoj dijele se na vojne luke koje služe posebnim potrebama

⁶ Ibidem 5

⁷ Zakon.HR, „Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama“,01.01.2020., <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>, (20.07.2022.)

državnog tijela, trgovačke luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog turizma, športske luke, industrijske luke, ribarske luke i druge.

2.2.2. Luke s obzirom na značenje

Luke s obzirom na značenje ali i prema osnovnu vrstu brodova koji stižu u luku mogu se razvrstati u bitne četiri skupine.

Prva takva luka je zaklonska odnosno sklonišna luka koja kako i sami naziv kaže služi za sklanjanje brodova u slučaju lošeg vremena i nepogoda.

Druga je ratna to jest vojna luka koja se gradi za potrebe ratnih mornarica, a kao ratna luka može pomoći svaka sagrađena luka od prirodnih pa do specijalno izgrađenih luka.

Treća vrsta takvih luka je trgovačka to jest komercijalna luka. Takve luke imaju puno zajedničkih obilježja te uglavnom služe sličnoj ili istoj namjeni. Osposobljene su za prihvatanje brodova trgovačkih mornarica i za obavljanje lučkih operacija ukrcanja, iskrcanja ili prekrcaja tereta i trgovačkih djelatnosti.

Zadnja skupina luka prema značenju su ribarske luke koje služe za smještaj odnosno prihvatanje ribarskih brodova, za prihvatanje njihovog tereta, skladištenja robe u hladnjačama, sortiranje ribe, popravak ribarskih brodova i za smještaj industrijskih pogona za preradu ribe.

2.2.3. Ostale podjele luka

Luke se prema zemljopisnom području mogu podijeliti na morske luke koje djeluju na području mora, riječne luke, kanalske luke, otočne luke, lagunske i luke na području jezera. Položaj luka od važnog je značaja za sami razvitak luke, najbolji primjer brzog razvitka luke su riječne luke kao što su luka London na ušću rijeke Temze, Rotterdam na rijeci Rajna, Hamburg na Labi i druge.

S obzirom na robnu razmjenu i veličinu razmjene, luku možemo grupirati na svjetske luke, međunarodne luke, nacionalne luke, regionalne luke i lokalne luke. Svjetske luke predstavljaju luke koje imaju veliku količinu prometa i povezuju redovite brodske linije s lukama na svim kontinentima. Međunarodne luke posjeduju bliska obilježja kao svjetske a razlika im je što je njihov promet manji u odnosu na svjetske te brodske veze nisu raširene

kao kod svjetskih. Nacionalne luke djeluju na području jedne države, regionalne povezuju jednu određenu regiju i lokalne odnosne se samo na jedan grad.

S obzirom na količinu prometa unutar luke razlikuje se mala, srednja i velika luka. Male luke su luke mnogostrukih namjena pa su u skladu s tim potrebama i izgrađene odnosno opremljene. Srednje luke su luke koje su često zbog svoje mnogostruke namjene opremljene specijaliziranim i posebnim uređajima za svaku određenu vrstu tereta. Velike luke su luke koje imaju osim glavne prometne i sporedne industrijsku i trgovačku funkciju te se rasprostranjuju na velike prostore na kojima se odvijaju djelatnosti različitog tipa i ostvaruju ogromne količine prometa.

Luke prema značenju u gospodarstvu pojedine države mogu se razvrstati na glavne i na sporedne luke. Glavne luke označavaju luke unutar kojih se odvija ključni, primarni, temeljni i najznačajniji promet određene države, dok su sporedne luke za sekundarni, manje važniji promet.

Prema načinu izgradnje luke se razvrstavaju na prirodne i na umjetne luke. Prirodne luke su luke koje su tako smještene da prirodno imaju dovoljnu zaštitu od vjetrova, valova, morskih struka i morskih mijena, dok su umjetne potpuna suprotnost te je za njih potrebna dodatna gradnja lučkih objekata kao što su lukobrani, valobrani i drugo.

Luke prema vrsti tereta koji se pojavljuje u prekrcaju su luke za generalni teret, luke za rasuti teret, luke za tekući teret, putničke luke, višenamjenske luke koje su izgrađene i opremljene za prihvatanje više vrsta brodova i tereta i specijalizirane luke koje imaju posebnu specifičnu opremu odnosno tehnologiju transporta i one se najčešće nazivaju terminalima jer je riječ o specijalizaciji pojedinog djela luke.

Prema robnim tokovima odnosno kretanju tereta u luci grupiramo ih na uvozne luke, izvozne luke, razvozne luke i tranzitne luke. Ova podjela od izuzetnog je značaja za izgradnju i iskorištavanje luka radi razlike u tehnologiji rukovanja i opremljenosti između uvoznih i izvoznih luka. Tranzitne luke služe za uskladištavanje robe radi dodatne prerade ili potrošnje.

S obzirom na vrstu broda koji pristiže u luku ona može biti linijska luka za brodove koji plove prema linijskom servisu, kontejnerske luke za brodove koji prevoze kontejnere, RO-RO luke za brodove s prekrcajnom rampom, LASH luke i trajektne luke.

Luke prema djelatnosti koje se obavlja u njoj odnosno prema njenoj funkciji mogu biti prometne luke koje vrše prekrcajnu i trgovačku djelatnost, prije svega namijenjene su uslužnoj djelatnosti pa su joj i lučka infrastruktura i uređaji izgrađeni za takvu namjenu, zatim mogu biti prometno-industrijske luke koje obavljaju djelatnosti obrade, dorade i prerade robe i industrijske luke unutar kojih se događaju velike promjene na robi pa je potrebno graditi posebne lučke uređaju.

Prema javnosti prometa luke se razvrstavaju na luke koje se upotrebljavaju u javnom prometu odnosno „žive“ luke i luke koje ne služe javnom prometu odnosno „mrtve“ luke. Luka koja služi javnom prometu je luka koju pod zajedničkim i ravnopravnim uvjetima može koristiti svaka fizička osoba sukladno njenoj svrsi, dok „mrtva“ luka označava suprotnost.

S obzirom na nadležnost unutar luke one mogu biti državne, komunalne odnosno gradske, autonomne, privatne i mješovite. Državne luke su luke čiju administraciju odnosno nadležnost vodi sama država, komunalne nadležnost obavlja određena odgovorna osoba grada u kojoj se luka nalazi, autonomna luka je luka kojom upravlja određena javna tvrtka koja ima potpuno autonomiju nad lukom, dok privatna luka ima nadležnost određene fizičke osobe.

Tranzitne (provozne) i terminalne luke su luke prema dužini zadržavanja tereta u luci. Unutar terminalnih luka roba se uskladištuje na duže vrijeme radi otpreme, prerade ili potrošnje, a u tranzitnim lukama roba samo prolazi.

Prema carinskom režimu luke se grupiraju u luke u kojima se upotrebljava redovit carinski režim pomorske države i na slobodne luke koje se još dodatno dijele na luke koje su u potpunosti eliminirane iz carinskog režima matične države i luke koje imaju poseban to jest povlaštenu carinski režim i imaju carinske zone.

Luke prema stupnju komercijalizacije odnosno broju i vrsti funkcija koje se u njima obavljaju dijele se na luke s visokim stupnjem komercijalizacije gdje se obavljaju industrijska, trgovačka i prometna funkcija, luke sa srednjim stupnjem komercijalizacije gdje se obavljaju trgovačka i prometna funkcija i luke s niskim stupnjem komercijalizacije gdje se samo obavlja prometna funkcija.

S obzirom na stupanj aktivnosti unutar luke razlikuju se male lokalne luke, velike lokalne luke, velike regionalne luke i regionalni distributivni centri. Male lokalne luke su višenamjenske luke koje se uglavnom nalaze u državama koje su u razvoju. Velike lokalne

luke su u stanju prihvaćati velike brodove, posjeduju određenu vrstu kvalificirane mehanizacije i bolju vezu sa cestovnom i željezničkom mrežom. Velike regionalne luke imaju mogućnost prihvata velike količine tereta za koje je potrebna posebna gradnja opreme i na kraju regionalni distributivni centri koji se odnose na manje luke koje ne mogu prihvatiti velike brodove, već imaju brojne specijalizirane terminale koje uglavnom koriste vlasnici roba koja će doći u luku.

2.3. FUNKCIJE MORSKIH LUKA

Uloga i značaj luke mijenja se u skladu s razvitkom svjetskog gospodarstva i prometnog sustava. Kao temeljni zadatak morske luke smatra se praćenje novonastalih promjena i prilagođavanje većim količinama robe ali i promjenama međunarodne razmjene dobara. Morske luke predstavljaju glavna središta prometa, trgovine i industrije te se stoga njezine temeljne funkcije mogu podijeliti na:⁸

- prometna funkcija luke,
- trgovačka funkcija luke i
- industrijska funkcija luke.

Kao temeljna funkcija morske luke smatra se prometna funkcija iz koje se u daljnjem razvitku razvile ostale dvije funkcije a to su trgovačka i industrijska. Navedene tri funkcije u međusobnoj su povezanosti i ovise jedna o drugoj. Koliko je razvijena prometna funkcija ovisi o razvijenosti trgovačke i industrijske funkcije, koliko je razvijena trgovačka funkcija luke ovisi o razvijenosti prometne i industrijske i tako jednako ovisi razvijenost industrijske. Prometna funkcija luke gleda se kao nezavisna promjenjiva funkcija jer predstavlja temelj za postojanje ostale dvije, dok su trgovačka i industrijska funkcija zavisno promjenjive funkcije.

Najstarijom funkcijom luke smatra se prometna funkcija bez koje se ne bi razvijale industrijska i trgovačka funkcija a kao temeljni zadatak prometne smatra se promet koji se očitava u tomu da luka omogućuje što lakše, brže i sigurnije prenošenje robe i putnika između kopnenih i morskih nositelja prometa. U lukama u kojima se zapostavlja prometna funkcija luke dolazi do nerazvijanja i ostalih dviju funkcija. Kao osnovna zadaća je da se prekrcaju tereti i putnici te ostvari dobra veza između mora i kopna, to jest između pomorskog i

⁸ Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A., Menadžment u brodarstvu i lukama, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2010., str. 210

kopnenog prometa. Da bi se osnovna zadaća mogla obavljati luka mora ispuniti određene zahtjeve i aktivnosti. Luka mora imati primjereni prekrcajni kapacitet točnije mora imati razvijenu lučku infrastrukturu, suprastrukturu i prometnu mehanizaciju. Također luka mora imati dobru povezanost sa kopnenim zaleđem i dobre pomorske veze.

Do razvijanja prometne funkcije luke dolazi kad se poveća lučki promet a kao glavna promjena kojom se luka mora prilagođavati je povećanje dubine i proširenje lučkog akvatorija a sve to radi povećanje veličine, specifikacija i brzine brodova koji pristižu u luku. Da bi se prometna funkcija luke u potpunosti obavljala luka mora imati usklađene kapacitete, prijevozne mogućnosti kopnene infrastrukture i pročelje luke. U slučaju da bilo koji od tih elemenata nije optimalno razvijen uskraćivati će ostale elemente i time se prometna funkcija neće moći kvalitetno obavljati. Naprimjer ako luka u koju je brod stigao ima dovoljno opreme i razvijeno pročelje ali nema dovoljno željezničkog kapaciteta kojima je povezana sa zaleđem, dolazi do nemogućnosti prihvaćanja čitavog tereta i nemogućnosti otpremanja do naručitelja u zaleđu.

Trgovačka funkcija luke razvila se postepeno iz prometne funkcije, te su time morske luke postale trgovačka središta a ne samo prekrcajna. U lukama se nalazi središta cijele trgovine te države i okolnih koji nemaju izlaz na more. Trgovačka funkcija kako se razvijala postepeno na prometnu tako je i u apsolutnoj ovisnosti od nje. Kako bi morska luka mogla vršiti trgovačku funkciju odnosno da bi mogla sudjelovati kao posrednik u prometu između dva ili više područja koja su međusobno rastavljanja morem treba ispuniti određene kriterije a to su:⁹

- treba imati dovoljno dobre kopnene i pomorske veze,
- dovoljne količine robe koncentrirane u lučkom području i
- odgovarajuće, zadovoljavajuće skladišne kapacitete za prihvrat velike količine tereta.

Pod trgovačkom funkcijom u morskim lukama smatra se obavljanje kupoprodaje robe te ostale dodatne zahtjeve na robi koji pomažu u povećanju njezine tržišne vrijednosti.

Industrijska funkcija luke javila se pojavom potrebe za smještajem čitavog niza industrijskih grana, gdje dolazi do obavljanja industrijskih prerada sirovina i proizvodnje gotovih proizvoda. Među prvim industrijskim radnjama u morskim lukama bila je

⁹ Ibidem 8

brodogradnja i industrija brodske opreme koji se danas smatra nužnim pratiteljem svake velike luke. Danas najvažnija industrijska funkcija unutar luke je rafinerija, gdje se nafta u luke doprema, skladišti i na kraju prerađuje. Prednosti ove funkcije smatraju se jeftiniji pomorski prijevoz, ušteda na troškovima kopnenog prijevoza i razne olakšice za obavljanje industrijskih djelatnosti jer se luke smatraju najvećom koncentracijom robe i vanjske trgovine.

Razvijanjem industrijske funkcije osiguravaju se brojni učinci kao što je uz gore već navedene prednosti i povećavanje prometa i zaposlenosti broдача i luka, olakšavanje i povećavanje uključenosti države u međunarodnu razmjenu, utjecanje na privredni razvoj i povećanje nacionalnog dohotka u pozitivnom smislu i povećanje konkurentnosti industrije u lukama s obzirom na industriju na kopnu. No, kako bi industrijska funkcija luke zapravo funkcionirala potrebno je zadovoljiti određene uvjete kao što su položaj i značaj luke u nacionalnoj svjetskoj privredi, prometnom sustavu države i širem gravitacijskom zaleđu, stupanj koncentracije tereta i linija pomorske plovidbe, razvijenost lučkog grada i zaleđa, položaj luke na tržištu, određena dubina mora, dovoljno prostora odnosno kapaciteta za smještaj velike količine tereta i potreba infrastruktura, oprema i organizacija rada.

3.LUČKI SUSTAV

Lučki sustav obuhvaća dio svjetskom prometnog sustava u kojem se odvijaju promjene između nositelja kopnenog i nositelja pomorskog prometa. Veoma je važno da se ostvari međusobna povezanost unutarnjih i vanjskih čimbenika jer se time olakšava premještanje putnika ili tereta s jednog na drugo prijevozno sredstvo. Smatra se jednom od temeljnih karika pomorskog gospodarstva zajedno s brodarstvom i brodogradnjom. S obzirom na ulogu i značenje lučkog sustava u gospodarstvu određene države i u međunarodnoj robnoj razmjeni bilo bi potrebno razmatrati:¹⁰ cjelovitost, ne izoliranost, dinamiku, interdisciplinarnost, vjerojatnost, materijalistički dijalektiku, razgraničenje sustava, realno uopćavanje, dijalektički pristup, te uzajamnost analize i sinteze. Lučki sustav funkcionira kada su svi elementi povezani i time se stvara dinamički sustav koji je definiran lučkom infrastrukturom, lučkom suprastrukturom, sustavom veza, prijevoznim sredstvima te organizacijom i tehnologijom. Lučki sustav sastoji se od više podsustava koji tvore jedinstvenu lučku mrežu s ciljem da se povežu svi subjekti na nacionalnoj i međunarodnoj razini.



Shema 1. Interesne skupine lučkog sustava

Izvor: Filipović-Grčić, S., 2016., "Trendovi razvoja pomorskih luka", Završni rad, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:998432>, (22.07.2022.)

¹⁰ Kesić, B., Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 19

Zadatak lučkog sustava je idealno i ekonomično ispunjavanje odnosno ostvarivanje zahtjeva njegovih korisnika koji su prikazani na shemi broj jedan. Podjela interesnih skupina lučkog sustava je na brodare, vlasnike tereta, štivadore, krcatelje, špeditere, lučke operatore, kopnene prijevoznike i lučke vlasti, policiju i carinu.

Uspješnost jednog lučkog sustava pojedine pomorske države vidi se gledajući luku kao kompleksan subjekt gospodarstva, analizirajući vanjske i unutarnje čimbenike kojima luka ima utjecaj na svoje cijelo okruženje te na temelju ekonomskih rezultata, boljih ili lošijih efekata poslovanja i snažnije ili slabije isprepletenosti mikro i makro aspekata djelovanja luke.

Unutar lučkog sustava pojavljuje se tri vrste elemenata bitnih za njegovo funkcioniranje a to su: ¹¹

1. tehnički elementi u što se ubrajaju infrastruktura, suprastruktura i prekrcajna mehanizacija,
2. tehnološke elemente i
3. ostale elemente lučkog sustava.

Stvaranje jakog pomorskog lučkog sustava postiže se razvijanjem svih njegovih dijelova koji su međusobno dobro povezani i zajedno stvaraju cjelinu. Sustavni pristup izučavanja pojava temelji se na sljedećim načelima: ¹²

- načelo kompleksnosti ili složenosti,
- načelo integralnosti ili cjelovitosti,
- načelo dinamičnosti ili promjenjivosti,
- načelo interdisciplinarnosti,
- načelo samoorganiziranosti,
- načelo otvorenosti i
- načelo usmjerenosti odlučivanju.

Pod načelom kompleksnosti obuhvaćamo sustavnu cjelinu koja je sastavljena od manje složenih dijelova odnosno podsustava. Načelo integralnosti odnosno cjelovitosti je načelo gdje pri oblikovanju podsustava treba rukovoditi funkcioniranjem cjeline. Načelo

¹¹ Petrov, T., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“; 2020., <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:019807> (03.08.2022.)

¹² Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 20

promjenjivosti ili dinamičnosti koristi se kada pri upravljanju sustavom treba ostati kod nepromjenjivih odnosa ključnih elemenata sustava. Načelo interdisciplinarnosti pruža cijelo sagledavanje sustava. Načelo samoorganiziranosti je kada bi se sustav trebao moći prilagođavati izmijenjenim uvjetima. Sljedeće načelo je načelo otvorenosti koje se odnosi kada bi između sustava i okoline trebalo postojati protok informacija koje će pridonijeti mijenjanju sustava pod utjecajem okoline. Zadnje načelo je načelo usmjerenosti odlučivanja gdje se vođenje sustava postiže donošenjem odluka koje na temelju kvalitetnih informacijama.

4. ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

S obzirom da je luka složen sustav u prometnom i gospodarskom sustavu na nju utječu brojni čimbenici. Svaki od tih čimbenika ima različite uloge u njenom rastu i razvoju. Također svaki od tih čimbenika može na luku i njen sustav djelovati pozitivno ali i negativno. Na neke od tih čimbenika može se djelovati i imati utjecaj od strane lučke ili poslovne politike postavljajući određene mjere dok se neke ne može utjecati. Čimbenici koji su od velike važnosti za razvoj luka su:¹³

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

Prirodno-geografski položaj luke predstavlja jedan od glavnih čimbenika za nastajanje neke luke a pod te elemente spadaju položaj luke prema unutrašnjim plovnim putevima i prema glavnim pravcima svjetskog prometa, te topografski i ekonomski uvjeti lučkog zaleđa. Ovaj čimbenik imao je veće značenje za razvoj luke u prošlosti u odnosu na danas jer su tehničke mogućnosti danas takve da se luka može sagraditi bez obzira na njene prirodne karakteristike.

Prirodne karakteristike luke predočavaju se u dubini i prozirnosti lučkog akvatorija, mogućnosti i prostornosti kopnenog dijela luke, zaštićenosti luke od valova, vjetra, morskih struja i mijena, te u klimatskim prilikama. Čimbenik prirodne karakteristike luke može imati negativan učinak na poslovanje i daljnji razvoj luke a to je nerazvijenosti prirodnih elemenata za zaštitu luke od nepogoda kao što je vjetar, valovi i morske mijene ili čak mogućnost zaleđivanja luke. Nekada su se luke koje su imale dublje lučke akvatorije smatrale nepovoljnim zbog skupe izgradnje obale i teškog sidrenja, dok su one sa plitkim

¹³ Granić, Mia., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“, 2020., <https://um.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:744480>, (03.08.2022.)

lučkim akvatorijem bile pozitivno ocjenjene zbog lakše i jeftinije izgradnje obale i sidrišta. Međutim danas je situacija obrnuta radi izgradnje velikih brodova kojima je potrebna veća dubina mora.

Tehnička pogodnost luke predstavlja važni element za svladavanje lučkog prometa. Što je promet i prijevozna tehnika i tehnologija veća odnosno što se više razvija više je potrebna tehnička pogodnost luke. Predstavlja jedan od čimbenika kojim se primjerenim mjerama može utjecati na položaj i ulogu određene luke. Tehnička pogodnost luke koristi se radi otklanjanja određenih prirodnih pogodnosti i radi ubrzanja ukrcajno-iskrcajnih manipulacija.

Organizacija poslovanja u luci utječe na brzinu i kvalitetu lučke usluge, te na troškove i ekonomičnost poslovanja luke. Da je dobro uređena organizacija poslovanja u luci vidi se kroz proizvodnosti rada, politici cijena, obradi pročelja i gravitacijskog područja luke te kroz vođenje kadrovske i poslovne politike luke. Glavni cilj dobre organizacije poslovanja je da se zadovolje korisnici lučkih usluga.

Carinski režim luke može biti redovan odnosno vrijedi u lukama režim matične države ali također može postojati određene pogodnosti tako da se u cijelom lučkom sustavu priznaje carinska neutralnost što takvim lukama daje dodatne prednosti. Što je carinski režim strožiji mogućnost razvoja luke su veće. Davanjem određenog carinskog režima luci omogućuje razvoj njene trgovačke i industrijske funkcije. Povlaštenu carinski režim najočitaniji je kroz slobodnu luku a to znači da je carinska neutralnost dodijeljena cijeloj luci, lučkom gradu i njegovom stanovništvu. Takve privilegije daju se lukama koje imaju slabe veze s prirodnim zaleđem i gdje je ekonomija slabo razvijena. Najjednostavnije rečeno slobodna luka predstavlja luku u kojoj se obavljaju aktivnosti trgovine stranom robom bez naplate carine i drugih pristojbi izuzet onih koji se naplaćuju za obavljanje usluga.

Tarife i njihova politika uz brzinu prijevoza odlučujući je čimbenik u izboru transportne usluge i destinaciju robe odnosno u odabiru luke. Što je luka jeftinija to je privlačnija za korisnike. Na njih također utječu i tarife i cijene drugih prijevoznih grana s kojima je luka povezana.

Ekonomska snaga zaleđa luke osnovni je preduvjet za razvoj lučkog sustava. Svi događaji i promjene koje se događaju u kopnenom zaleđu imaju izravan utjecaj na položaj i razvoj luke i to pozitivan i negativan. Ako luka ostane izolirana od svog kopnenog zaleđa prestaje joj osnovna prometna funkcija. Dok s druge strane ako je luka dobro povezana s kopnenim zaleđem ima razvijenu prometnu funkciju i čini ju važnom u lučkom sustavu.

Da bi luka mogla djelovati potrebna joj je odgovarajuća prometna povezanost bilo s kopnenim zaleđem ili s drugim morskim lukama. Iako je luka podignuta i razvijena na

morskoj obali za njeno razvijanje potrebna je dobra veza sa kopnenim, zračnim i unutarnjim plovnim putevima. Koliko su pomorske veze razvijene izravno će se uvjetovati stupnjem razvitka kopnene infrastrukture, privredne snage zaleđe i razvijenost lučkog postrojenja.¹⁴

Uloga države u razvoju luka od velike je važnosti jer sav promet i ostale usluge što se događaju u luci ima veliki utjecaj na gospodarstvo cijele države. Svojim utjecajem luka može poticati slabiji ili jači razvoj lučkog sustava odnosno pojedine luke. Najbolji utjecaj je kroz davanje različitih subvencija bilo za izgradnju luke i njihove infrastrukture i suprastrukture ili za obavljanje različitih djelatnosti.

Politički odnosi mogu biti jako važni za razvoj luke jer je pri odabiru prometnog puta ponekad je važniji politički odnos između pojedinih država nego ekonomska prednost prometnog puta. Politički odnosi mogu biti dosta nezgodan čimbenik jer radi lošeg stanja u državama može se odabrati drugi plovidbeni put odnosno druga luka i time se smanjuje njihov promet. To je čimbenik na koje luke ne mogu utjecati kako bi sanirale negativan položaj.

Što se tiče pokazatelja razvoja luka ogledavaju se kroz logističko-ekonomske čimbenike razvoja luka. Oni pokazuju korisnost luke s aspekta nacionalnog gospodarstva.

4.1. LOGISTIČKI ČIMEBNICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Logistički čimbenici imaju važnu ulogu za razvoj pomorskog gospodarskog sustava i morskih luka, a posebno onih otvorenih za javni promet. Omogućuju stalni napredak i razvitak lučkog sustava, osiguravaju razvitak infrastrukture i suprastrukture u lukama, razvitak pomorske i poslovne politike, te razvijenost lučkog zaleđa.

U logističke čimbenike za razvoj luka otvorenih za javni promet spadaju:¹⁵

- prometna infrastruktura i
- lučka i poslovna politika.

4.1.1. Prometna infrastruktura

Kvalitetna prometna infrastruktura predstavlja glavni element za postojanje efikasnog prijevoza i prometa. Stoga je veoma važno da se ulaže u izgradnju prometne infrastrukture. Prilikom ulaganja pažnju treba obratiti i na stvaranje plana za razvitak prometne infrastrukture. Planiranje se temelji na analizi prirode potražnje za nekom

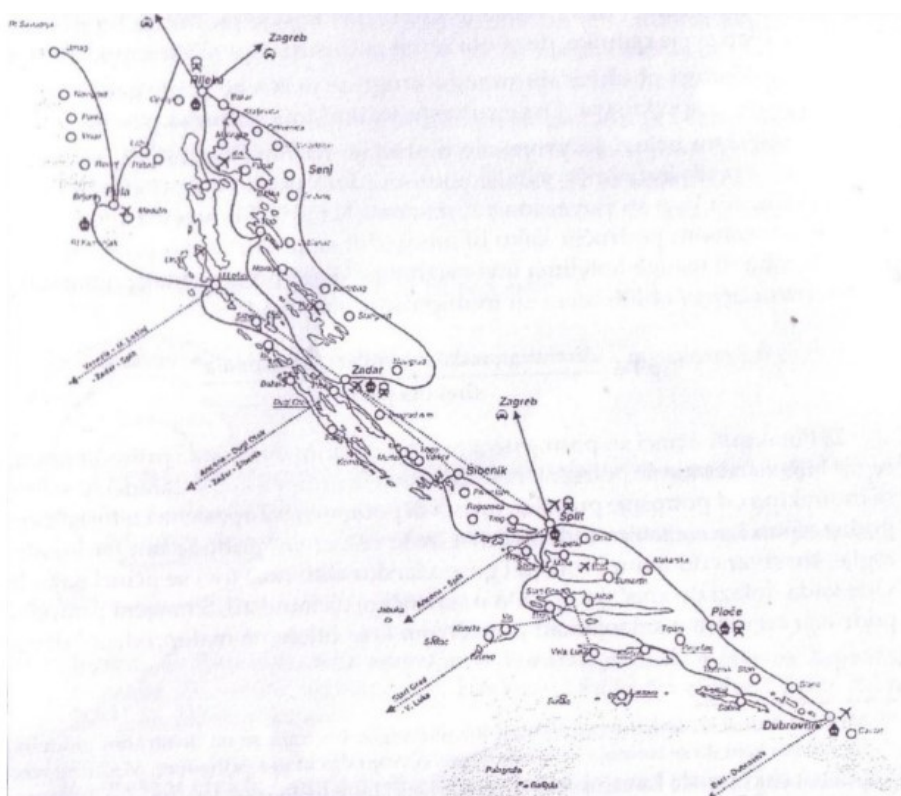
¹⁴ Kesić, B., *Ekonomika luka*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 66

¹⁵ Petrov, T., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“; 2020., <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:019807> (06.08.2022.)

prometnom uslugom. Također za prometnu infrastrukturu smatra se da je osnovna pretpostavka organizacijske, tehnološke i tehničke integriranosti prometnog sustava svake države. Nedostatak prometne infrastrukture može dovesti do nemogućnosti ostvarivanja cilja efikasnog prometa i stvaranja konkurentnosti na tržištu.

Što se tiče Republike Hrvatske i njene prometne infrastrukture, ona se smatra tranzitnim teritorijem gdje je dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura naslijedila od bivših zajednica u kojima je živjela.

U Republici Hrvatskoj nema kategorizacije na samo jednu prometnu granu, već se na našu obalu može se doći kopnom, zrakom, željeznicom i morem.



Shema 2. Zone pristupa hrvatskoj obali

Izvor: Matković, A., "Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet", rujan 2014., <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/274-2014.pdf>, (06.08.2022.)

Da bi morska luka mogla posloovati i optimalno djelovati potrebna joj je odgovarajuća prometna infrastruktura i prometna povezanost, s jedne strane s kopnenim zaledem, a s druge strane s ostalim lukama. Na shemi možemo uvidjeti da je dolazak na hrvatsku obalu moguć svi osnovnim vrstama prijevoza a to su zračni promet, cestovni, željeznički i pomorski promet. Što se tiče cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj promet se odvija na 26.958,5

kilometara ukupne duljina cesta.¹⁶ Zračni promet odvija se kroz sedam zračnih luka koje su Zagreb, Rijeka (Krk), Split, Osijek, Dubrovnik, Pula i Zadar te kroz dva zračna pristaništa a to su Brač i Mali Lošinj. Željeznički promet Republike Hrvatske ima 2.722 kilometara ukupne duljine kolosijeka. Na kraju pomorski promet Republike Hrvatske očituje se kroz tri teretne luke Rijeka, Split i Šibenik, te kroz tri putničke luke Zadar, Split i Dubrovnik.

4.1.2. Lučka i poslovna politika

Za razvijeno nacionalno gospodarstvo zaslužna je jedna od glavnih pretpostavki a to je razvoj luka i lučkih sustava. Razvoj i poslovanje luke i lučkog sustava određuje se mjerama lučke i poslovne politike. Kako bi se poduzele određene ekonomske i političke mjere potrebno je pratiti razvojni trend luka u ukupnom gospodarstvu pomorske države. Ekonomskim i političkim mjerama osniva i održava se razvoj luka i lučkog sustava pomorske države.

Lučka politika predstavlja skup određenih mjera kojima svaka pomorska država regulira i determinira razvoj i rast svoga lučkog sustava, odnosno pojedinih luka u sastavu svog sustava.¹⁷ Kako bi se lučki sustav razvio optimalno, kvalitetno i ekonomično mora se pravilno voditi lučka politika koja je usklađena s mjerama prometne, logističke i šire gospodarske politike pomorske države. Pomoću mjera lučke politike a s ciljem da se luke dovedu u stanje profita potrebno je odrediti to jest pojednostaviti načine davanja financija i veličine ulaganja u lučku infrastrukturu, obnove kopnenih prometnica prema zaleđu, način odlučivanja o mjestu luke i dodjele koncesija, te na kraju upravljanje državnim, županijskim i lokalnim lukama.

Poslovna politika luke je skup smjernica kojima morska luka utječe na svoju poziciju i povećava svoju konkurenciju na prometnom tržištu.¹⁸ Predstavlja posebno važan element razvoja i položaja luke jer sadrži vlastitu djelatnost u odnosu na one elemente na koje morska luka može djelovati s obzirom na područje u kojem se nalazi i s obzirom na okruženje. Luka predstavlja važni dio kretanja svjetskog pomorskog prometa i ovisna je o događanjima na tržištu u svijetu te kretanjima u svom gravitacijskom području. Za razvojne mogućnosti lučkog sustava ili pojedinih luka nužno je poslovne mjere luke usmjeriti prema modernizaciji

¹⁶ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, "Republika Hrvatska raspolaže sa sljedećom osnovnom mrežom prometne infrastrukture", <https://mmpi.gov.hr/print.aspx?id=10402&url=print>, (06.08.2022.)

¹⁷ Kesić, B., Jugović, A., Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Liber d.o.o. Rijeka, Rijeka, 2006., str. 176

¹⁸ Ibidem 17

lučkih kapaciteta pritom misleći na infrastrukturne i suprastrukturne objekte, promjeni u načinu upravljanja lučkim sustavom, poboljšanju zaposlenika i njihovog obrazovanja, modernizaciji tehnološkog postupka rada, poboljšanju organizacije rada i uvođenju novog informacijskog sustava za rad neke luke.

Što se tiče poslovne politike luke moguće je odrediti dvije glavne mjere koje se provode a to su vanjske mjere i unutrašnje mjere. Pod vanjskim mjerama podrazumijeva se stvaranje pravilnog odnosa s korisnicima lučke usluge kao što su špediteri, logističke kuće, lučke agencije i brodari te zadržavanje postojećeg napretka i privlačenje novih korisnika. Unutrašnje mjere obuhvaćaju djelovanje same luke i za cilj imaju postizanje operativnosti luke i stvaranje glasa o njenoj poslovnosti. Ako luka brzo i učinkovito obavlja lučke usluge ostvariti će bolju konkurenciju i takvoj će se luci u izboru prometnog pravca dati prednost.

S obzirom na ovisnost osnovnih djelatnosti unutar luke poslovna politika dijeli se na šest potpolitika a to su:

- kadrovska politika kao najvažnija vrsta politike jer se ljudski rad smatra glavnim potencijom lučke usluge,
- tržišna politika koja predstavlja skup aktivnosti koje omogućavaju organizaciju uspješne proizvodnje prometnih i lučkih aktivnosti,
- proizvodna politika koja će osigurati potpunu zaposlenost lučkih kapaciteta u proizvodnji kvalitetnih i profitabilnih lučkih usluga,
- financijska politika je skup aktivnosti usmjerenih na izbor optimalnog financijskog rješenja,
- ekološka politika koja predstavlja održavanje veza s državom i okruženjem radi prihvaćanja osnovne politike i značajki gospodarskog razvoja i
- razvojna politika koja utvrđuje misiju morske luke u budućnosti i njene razvojne odrednice.

Bitno je da poslovna politika određuje točne ciljeve da bi se osigurao rast i razvoj. Bez njene razvijenosti luke ne mogu ostvariti svoju stabilnost i sigurnost u daljnjem poslovanju.

4.2. EKONOMSKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Na razvitak lučkog sustava veliku ulogu ima država te luke. Upravo zbog tog utjecaja se i stvaraju lučke uprave i time se nastoji ostvariti ekonomski, pravni i teorijski temelj za

razvijanje luka i nacionalnog lučkog sustava. Stvaranje lučkih uprava jedna je od mjera kojim država utječe znatno utječe.

U lučkom poslovanju lučka usluga predstavlja proizvod rada, te pod taj proizvod pripadaju komercijalne usluge koje plaćaju i koriste korisnici tih usluga. U to se uključuje prekrcaj tereta i putnika, te ukrcaj, iskraj, privez i odvez brodova. Potreba za nekom lučkom uslugom na području luke lako se može pratiti kroz odnosa ponude i potražnje na tržištu.

Ekonomski čimbenici imaju veoma važnu ulogu u lučkom poslovanju i izračunavaju se prema stanju u prometu. Proizvodna djelatnost podrazumijeva vezu između vrijednosti investiranja glavnih čimbenika proizvodnje u proces reprodukcije tog rada a iz toga izlazi kvaliteta lučke usluge. Proizvodna djelatnost predstavlja razliku između rezultata rada koji je prikazan u količini ili vrijednosti prometnih usluga koje se nude korisnicima te u veličini uložених čimbenika proizvodnje.

Vrijednost prometne usluge očituje se kroz sljedeće čimbenike:¹⁹

- vrijednost životnog rada,
- vrijednost sredstva za proizvodnju i
- višak rada to jest višak vrijednosti.

U određivanje prometne usluge ne ulazi vrijednost predmeta rada kao što je putnik ili automobil. Njihova vrijednost uzima se u obzir prilikom utvrđivanja vrijednosti proizvoda u proizvodnji.

Vrijednost prometne usluge obuhvaća amortizaciju, vrijednosti goriva, vrijednost pomoćnih materijala i usluga utrošenih pri obavljanju prometne usluge, vrijednosti održavanja osnovnih sredstava prometnog poduzeća i na kraju troškovi radne snage.

Kod utvrđivanja vrijednosti lučke usluge postoje određena posebna obilježja, neki od njih su to da je luka gospodarski subjekt, te je kapital koji je uložен u luku nepokretan što predstavlja nemogućnost ulaganja u neku drugu djelatnost. Također jedan od obilježja je i to da je luka intenzivna radnom snagom jer u luci postoji određeni broj stalno zaposlenih bez obzira na trenutne potrebe luke ovisno o količini prometa. Pod obilježja spada i to da je potražnja za lučkom uslugom veoma elastična te se mijenja ovisno o vremenu i o mnogim drugim čimbenicima. Potrebno je da luka bude na dobrom glasu kako bi se ostvarila potreba za lučkom uslugom. Dobar glas luka može postići korištenjem dobre i kvalitetne tehnologije,

¹⁹ Petrov, T., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“; 2020., <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:019807> (09.08.2022.)

dobrom organizacijom rada i slično. Iako je lučka usluga elastična, lučka ponuda je neelastična i pod nju spadaju ukrcajne rampe ili terminal.

U lukama otvorenim za javni promet prihodi i rashodi se razlikuju od luke do luke. Pojedine luke posjeduju bolju kopnenu povezanost i veće gravitacijsko područje u odnosu na druge, te zbog toga ostvaruju veći promet i prihode. Takvim lukama je manje potrebna uloga države. Prihodi koji su značajni za luku i njeno upravljanje dijele se na:²⁰

- prihode od broda:
 - peljarenje i korištenje veza,
 - pristojbe za sidrenje,
 - pristojbe za održavanje,
 - agencijski honorar,
 - privez i
 - lučke pristojbe
- prihode od putnika:
 - putničke pristojbe
- koncesijske naknade.

Osim navedenih prihoda u lukama otvorenim za javni promet javljaju se i sljedeći prihodi, prihod od najma lučkih površina u dodatne prostore koji su potrebni radi opsluživanja putnika i administrativnih poslova, prihodi od najma lučkih površina u javne svrhe i pristojbe od lučkih putničkih tarifa. To su prihodi koji se odnose na organizaciju rada i upravljanje lukom. Pod prihoda od najma lučkih površina u dodatne prostore koji su potrebni radi opsluživanja putnika ubrajamo ugostiteljske objekte, renta car, mjenjačnica, policijska služba, špedicija, putnička agencija, carinska služba i prodavaonice suvenira. Prihodi od najma lučkih površina u javne svrhe sadrže muzeje, akvatorije, šetališta i konferencijske dvorane.

Rashodi luka otvorenih za javni promet mogu se podijeliti u dvije osnovne skupine a to su rashodi lučkih uprava i rashodi koncesionara. Lučka uprava za rashode ima materijalne izdatke, izdatci za zaposlenike, izdatci za investicijske nabave kapitalnih objekata, izdatci poslovanja kao što su dnevni izdatci i premije osiguranja, te određene kamate i tečajne razlike. Pod rashode koncesionara ubrajaju se materijalni troškovi, amortizacija, vrijednosno utvrđivanje kratkotrajne imovine i plaće.

²⁰ Kesić B., Jugović A., Menadžment pomorskoputničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2006., str. 157

5. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ

S obzirom na složenost lučkog sustava, kako s obzirom na količinu brojnih djelatnosti i učesnika u lučkom poslovanju, tako i s obzirom na njihovu ulogu i značenje u gospodarskom sustavu, pomorska država ima značajne karakteristike morskih luka. Luke koje su otvorene za javni promet predstavljaju morske luke koje pod zajedničkim i ravnopravnim uvjetima može koristiti svaka fizička i pravna osoba sukladno s njezinom namjenom i granicama raspoloživih kapaciteta kao što je gore već objašnjeno. Morske luke bitan su faktor svake pomorske države a ujedno su i dio nacionalnog gospodarskog sustava. Položaj morske luke od veće je značajnosti ako je pomorska usmjerenost jedne države naglašenija. Pravni režim luka otvorenih za javni promet znatno se razlikuje u odnosu na režim luka posebne namjene.

Odluku o podjeli luka donosi Vlada Republike Hrvatske dok Ministar pomorstva donosi propis o podjeli luka u skladu s tom odlukom.

Upravljanje, izgradnja i održavanja morske luke otvorene za javni promet provodi se od strane lučke uprave. Lučka uprava predstavlja neprofitnu pravnu osobu na koju se primjenjuju odredbe Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.²¹ Lučko područje to jest pomorsko dobro nad kojim se događa nadležnost lučke uprave, te određuju lučke aktivnosti i objekti podgradnje i nadgradnje određuje se odlukom o osnivanju lučke uprave. Neprofitnu pravnu osobu odnosno Lučku upravu mogu osnivati Vlada Republike Hrvatske ili županijsko poglavarstvo. Pod djelatnostima lučke uprave smatraju se aktivnosti kao što su:²²

- gradnja i održavanje lučke podgradnje
- briga o gradnji, održavanju, zaštiti, unapređenju i upravljanju pomorskog dobra odnosno lučkog područja,
- donošenje odluka o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području u skladu s propisima koji uređuju slobodne zone,
- stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, zaštiti, unapređenju i upravljanju pomorskog dobra odnosno lučkog područja,
- formiranje trajnog i nesmetanog odvijanja lučkog prometa i sigurnosti plovidbe,

²¹ Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 23

²² Ibidem 21

- formiranje pružanja usluga od općeg interesa ili onih bez gospodarskog interesa drugih subjekata,
- usklađivanje i promatranje rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na pomorskom dobru to jest lučkom području i
- drugi poslovi utvrđeni zakonom.

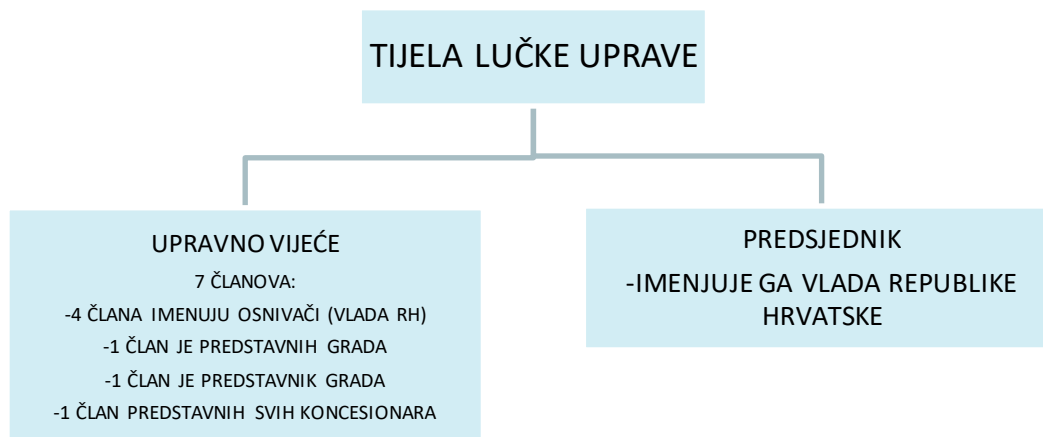
Republika Hrvatska ima formirano šest lučkih uprava za luke od osobitog odnosno međunarodnog gospodarskog interesa, te dvadeset i dvije lučke uprave za luke županijskog i lokalnog značenja.

S obzirom na značenje i veličinu luke otvorene za javni promet u Republici Hrvatskoj dijele se na:

- luke osobitog odnosno međunarodnog značenja za Republiku Hrvatsku,
- luke županijskog značenja i
- luke lokalnog značenja.

5.1. OBILJEŽJA LUKA OD MEĐUNARODNOGA ZNAČAJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU

Luke otvorene za javni promet od međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku služe u svrhu obavljanja lučkih aktivnosti kao što je privez i odvez brodica, manipulacija teretom i putnicima i ostali s mogućnosti korištenja ili ne korištenja postojeće podgradnje i nadgradnje te uz ili bez gradnje novih objekata. Za upravljanje lukama od međunarodnog značaja potrebno je prisustvo lučke uprave i raznih sudionika poslovanja odnosno tijela lučke uprave. Osnivač lučke uprave luka od međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku je Vlada Republike Hrvatske a ona se osniva radi upravljanja, korištenja i izgradnje luka. Tijela lučke uprave su ravnatelj i upravno vijeće.



Shema 3. Tijela lučke uprave luka od međunarodnog interesa

Izvor: Izradila studentica prema Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2012., (06.08.2022.)

Iz priložene sheme tri možemo vidjeti da tijela lučke uprave kao što je i navedeno gore čine upravno vijeće i predsjednik. Upravno vijeće sastoji se od sedam članova a to su: četiri člana koja imenuju osnivači lučke uprave a to je Vlada Republike Hrvatske i po jedan član predstavnik županije, grada i svih koncesionara. Na taj se način državi, županiji i lokalnoj upravi te gospodarskim subjektima koji djeluju na području luke omogućuje sudjelovanje u upravljanju morskom lukom. Način pružanja sudjelovanja pokazalo se učinkovitim u mnogim razvijenim europskim pomorskim državama.

Lučko područje od međunarodnog značaja s obzirom na prostorni plan određuje također Vlada Republike Hrvatske. Lučko područje je na području grada, županija, te općina. Lučka uprava je obavezna predložiti zamjenu akta o lučkom području ako to zahtijevaju razvojni, gospodarski, administrativni ili drugi razlozi. Osim upravljanja lučkim područjem lučka uprava ima zadatak kontrole fizičkih i pravnih osoba koji obavljaju lučke aktivnosti u području određene lučke uprave. Aktivnosti koje obavljaju razne fizičke i pravne osobe su:

- privez i odvez brodova, ribarskih brodice, jahti i drugih plutajući objekata,
- ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, skladištenje i prijenos roba i drugih materijala,
- ukrcaj i iskrcaj putnika
- ukrcaj i iskrcaj vozila i
- ostale gospodarske djelatnosti.

Pod preostale gospodarske djelatnosti koje su s ovim navedenim djelatnostima u neposrednoj gospodarskoj, prometnoj i tehnološkoj vezi spadaju opskrba brodova, tegljenje, lučko agencijski poslovi, pružanje usluga putnicima, servisi lučke mehanizacije, poslovi provjeravanja kakvoće robe, poslovi zastupanja u carinskom postupku i druge slične djelatnosti.

Navedene djelatnosti pravne ili fizičke osobe mogu obavljati jedino uz koncesiju koju daje lučka uprava na temelju provedenog natječaja. Pod pojmom koncesija smatra se pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu to jest gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama sve u skladu s prostornim planovima.²³ Razlikuju se dvije vrste koncesija koje se daju a to su koncesija za obavljanje lučkih i drugih aktivnosti bez gradnje ili korištenja postojećih objekata koju daje Lučka uprava, na temelju zahtjeva i u roku od trajanja 10 godina. Druga vrsta koncesije koja se daje je koncesija za obavljanje lučkih i drugih aktivnosti uz gradnju novih ili korištenje postojećih objekata, izdaje se na temelju javnog prikupljanja ponuda najčešće na rok od 99 godina.²⁴ Važno je napomenuti da se koncesija ima pravo dati samo na obavljanje jedne od navedenih djelatnosti i ona omogućava poboljšanje kvalitete usluge i povećanje prometa na lučkom području.

Mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet od međunarodnog značaja su:²⁵

- prosječni promet mora biti preko 1.500.000 tona tereta godišnje i prosječan promet putnika preko 500.000 putnika godišnje,
- obavezna željeznička i cestovna povezanost sa zaleđem i lučka povezanost sa zračnim lukama,
- instalirani lučki kapaciteti za promet od 5.000.000 tona tereta godišnje, odnosno uređene obale i gatove za prihvat brodova dužine preko 130 m i gaza preko 6 m, te
- obavezna najmanje jedna redovna brodska linija mjesečno, odnosno najmanje dvije međunarodne putničke linije godišnje.

²³ Zakon HR., „Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama“, „Opće odredbe“, 01.01.2020., <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>, (06.08.2022.)

²⁴ Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, „Pomorsko dobro i morske luke“, 30.04.2015., <https://www.pravo.unizg.hr>, (06.08.2022.)

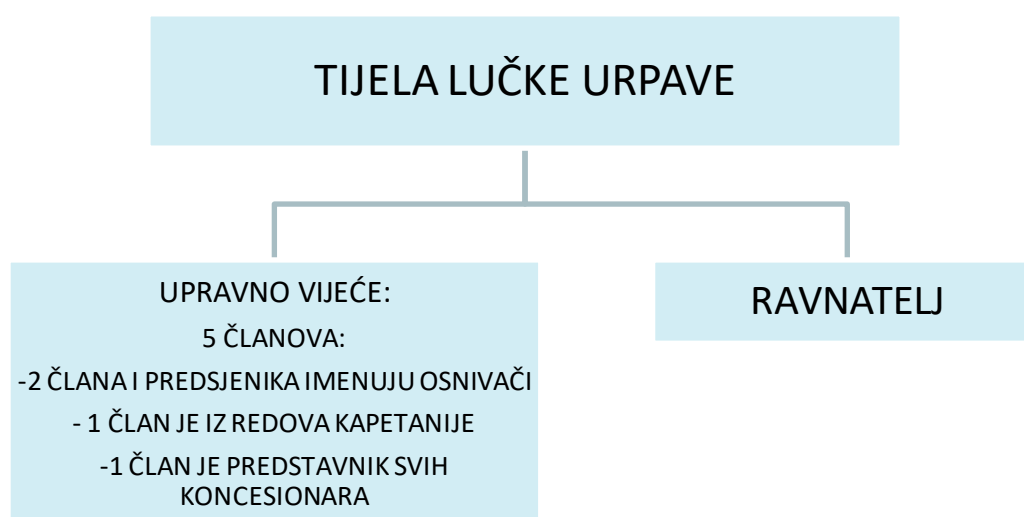
²⁵ Narodne novine, „Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luke posebne namjene“, 11.08.2004., https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2004_08_110_2101.html, (10.08.2022.)

U Republici Hrvatskoj imamo šest luka otvorenih za javni promet od osobitog to jest međunarodnog značaja, a to su Luka Rijeka, Luka Ploče, Luka Split, Luka Šibenik, Luka Zadar i Luka Dubrovnik.

5.2. OBILJEŽJA LUKA OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA ZA REPUBLIKU HRVATSKU

Radi korištenja, gradnje i upravljanja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značenja, za područje svake županije može se osnovati veći broj lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća u kojem slučaju su podnositelja zahtjeva i suosnivači. Na području jedne županije osnivač takve lučke uprave je županijsko poglavarstvo. Ono određuje lučko područje kojim će gospodariti županijska lučka uprava i to u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske.

Korištenje, izgradnja, upravljanje i održavanje takvih luka odvija se putem lučke uprave, a njezina tijela su upravno vijeće i ravnatelj.



Shema 4. Tijela lučke uprave od županijskog i lokalnog značenja

Izvor: Izradila studentica prema Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2012., (06.08.2022.)

Kao što je prikazano na shemi broj četiri lučka uprava od županijskog i lokalnog značenja sastoji se od upravnog vijeća i ravnatelja kao što je već gore navedeno. Upravno vijeće sastoji se od pet članova gdje dva člana i predsjednika imenuju osnivači lučke uprave, jednog člana koji je imenovan od strane kapetanije i jednog člana koji je predstavnik svih koncesionara. Upravno vijeće omogućava odobravanje financijskog izvještaja o radu i

izvršenju godišnjeg programa rada i razvoja luke, te ga dostavlja putem nadležnoga upravnog tijela županije županijskom poglavarstvu.

Djelatnosti koje se obavljaju u lukama od županijskog i lokalnog značenja jednake su kao i kod luka od međunarodnog značenja. Jedina bitna razlika koju treba spomenuti je prilikom dodjele koncesije za obavljanje aktivnosti u lučkom području. Razlika je u vremenskom trajanju koncesije, u lukama od županijskog i lokalnog značenja ona se daje na rok najviše do 20 godina.

Aktivnosti koje obavljaju županijske lučke uprave mogu se razvrstati u dvije skupine:²⁶

- normativno ustrojavanje ili normativne aktivnosti lučkih uprava i
- planska djelatnost ili razvojni programi lučkih uprava.

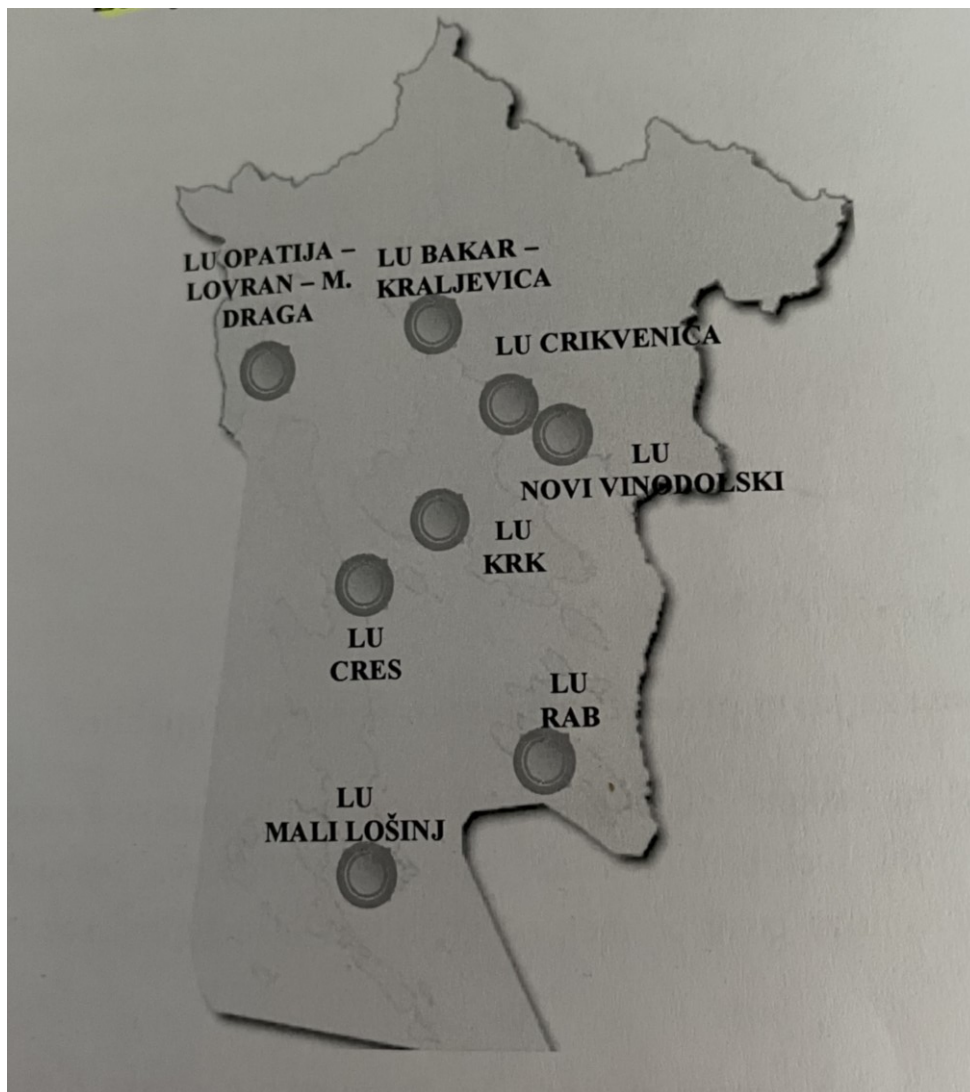
Pod normativno ustrojavanje ili normativne aktivnosti lučkih uprava spadaju usvajanja statuta, donošenja akata kojima se određuje red u luci i njeni uvjeti korištenja, određivanje visine lučkih pristojbi, te određivanje naknada za obavljanje lučkih djelatnosti. Govori se o aktima koje određuju upravna vijeća lučkih uprava, a koje se objavljuju na oglasnim pločama u lučkim upravama.

Planska djelatnost ili razvojni programi lučkih uprava određeni su temeljem desetogodišnjeg razvojnog plana lučkog sustava Republike Hrvatske i prema njemu izvedenih dvogodišnjih razvojnih planova. Detaljno se razrađuju godišnjim programima rada i razvoja svake luke od županijskog značaja. Svaka županijska luka dužna je dostaviti plan u kojima se osim izgradnje i održavanje infrastrukture i suprastrukture u lukama najčešće ističe potreba za proširenjem lučkog područja. Proširenje lučkog područja zahtijeva se radi potrebe obavljanja dodatnih lučkih i drugih djelatnosti i radi povećanja broja vezova, najveći nedostatak tijekom ljetnih mjeseci.

Republika Hrvatska trenutno broji 65 luka otvorenih za javni promet od županijskog značenja i 369 luka od lokalnog značenja koje su raspoređene unutar pojedine županije i u

²⁶ Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012., str. 27

nadležnosti pojedine županijske lučke uprave. ²⁷ Unutar Primorsko goranske županije imamo 27 luka od županijskog značenja i 76 luka od lokalnog značenja.



Shema 5. Lučke uprave na području Primorsko goranske županije

Izvor: .Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2012., (06.08.2022.)

Na shemi pet vidimo podjelu županijskih lučkih uprava Primorsko goranske županije. Osam osnovnih županijskih lučkih uprava su: Lučka uprava Opatija-Lovran-Mošćenička draga koja je osnovana za šest morskih luka, Lučka uprava Bakar-Kraljevica osnovane za četiri morske luke, Lučka uprava Crikvenica sa tri morske luke, Lučka uprava

²⁷ Dumančić, N., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“, rujan 2020., <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:791056>, (08.08.2022.)

Novi Vinodolski također s tri morske luke, Lučka uprava Krk, Lučka uprava Cres, Lučka uprava Rab i na kraju Lučka uprava Mali Lošinj.

Mjerala za razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog značenja su:²⁸

- obavezan prosječan promet preko 50 000 tona tereta godišnje i obavezan prosječan promet putnika preko 100 000 putnika godišnje,
- obavezna cestovna povezanost s zaleđem,
- instalirani lučki kapaciteti za promet tereta 50 000 tona, te gatovi i obale za prihvat brodova do 80 m dužine i gaza od 4 m i
- najmanje tri linije mjesečno.

Što se tiče mjerala za luke otvorene za javni promet od lokalnog značenja je to da je prosječan promet od 50 000 tereta godišnje i da je prosječan broj putnika 100 000 putnika godišnje.

5.3. JAVNO PRIVATNO PARTNERSTVO U LUKAMA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET

Javno privatno partnerstvo predstavlja povezivanje nekoliko subjekata javnog i privatnog sektora radi obavljanja određenoj posla ili pružanja određene usluge. Omogućuje stvaranje bolje usluge radi udruživanja organizacija i time bolje i kvalitetnije pružanje usluga.

Javno privatno partnerstvo važan je element za financiranje javnog sektora kao ukupnog sadržaja održivog razvoja. Sve veća je potreba sklapanja ovakvog koncepta koja se prvenstveno javlja zbog trendova na tržištu a potom globalizacije, decentralizacije, urbanizacije i ostalog. Istraživanja su pokazala da su danas najproduktivnije i najveće luke javne a samo dijelom od njih upravlja privatni sektor. Morska luka danas ne može osiguravati da će se garantirano vršiti siguran i brzi razvoj, te se usmjeravaju prema privatnom sektoru kao subjektu u financiranju i upravljanju.

Javno privatno partnerstvo i danas je u primjeni te ima značajnu ulogu u razvoju infrastrukuralnih projekata i pružanju kvalitetnih usluga u javne svrhe. U pojedinim lukama Republike Hrvatske dolazi do zastoja radi nemogućnosti dugoročnog financiranja zbog

²⁸ Narodne novine, „Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luke posebne namjene“, 11.08.2004., https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2004_08_110_2101.html , (10.08.2022.)

ograničenih sredstava za buduća kapitalna ulaganja. Zbog toga dolazi potreba za provođenja privatnog sektora u pogledu financiranja lučkih objekata i kapaciteta, te daljnjeg razvijanja.

6. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Luke otvorene za javni promet predstavljaju važnu odrednicu u rastu i razvoju gospodarstva pojedine države. Također predstavljaju važnu odrednicu i u rastu i razvoju regionalnih gospodarstva i međunarodne razmjene i to s obzirom na svoj položaj.

Multiplikativni učinak smatra se kao mjera višestruka učinka jednokratne promjene vanjske varijable na unutarnju varijablu.²⁹ Razlikujemo dvije vrste multiplikativnih učinaka a to su:

- mikromultiplikativni efekti i
- makromultiplikativni efekti.

Mikromultiplikativni učinci ili efekti imaju utjecaj na gospodarstvo tako da sagledava pojedinca i/ili poduzeće, dok makromultiplikativni učinci obuhvaćaju gospodarstvo kao cjelinu.

Unutar ovog poglavlja biti će obuhvaćena problematika razvoja luke te njeni utjecaj na pojedinca, grad i regiju u kojoj se nalazi, okoliš i na kraju njen utjecaj na državu.

6.1. MIKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Kao što je gore već navedeno mikromultiplikativni učinci imaju utjecaj na gospodarstvo i sagledavaju život pojedinca i/ ili poduzeće. Multiplikativni učinci polaze od toga da pri promjeni novčane jedinice dolazi i do promjene koja je veća od te početne novčane jedinice od koje se kreće. Bave se potrošnjom koju turisti, putnici, neka kućanstva i/ili poduzeća stvaraju u određenom gradu to jest regiji.

Razlikuju se tri učinka potrošnje a to su:³⁰

- direktni učinak,
- indirektni učinak i

²⁹ Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021., <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=42391>, (10.08.2022.)

³⁰ Kesić B., Jugović A., Menadžment pomorskoputničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2006., str. 158

- Izazvani ili inducirani multiplikativni učinci.

Direktni učinak odnosi se na utjecaj potrošnje putnika na robu i usluge proizvedene u gradu i regiji, odnosi se na potrošnju putnika i posade naprimjer na suvenire, poklone, rekreaciju, zabavne programe, izlete, hranu i slično.

Indirektni učinci pojavljuju se kod pojave lokalnih dobavljača koji iz razloga povećane potrošnje putnika, kupuju robu i usluge kako bi zadovoljili povećanu potražnju. Najčešće se odnose na promjenu u prodaju, povećane prihode u ekonomskim djelatnostima, te nova radna mjesta koji su povezani s industrijama koje opslužuju putnike. Indirektni učinci još se nazivaju i sekundarni efekti i najvidljiviji su u izlaznim podacima nekog poduzeća koje sudjeluje u ekonomskim aktivnostima. Primjer indirektnog učinka je kada putnik dođe u restoran i naruči određeno jelo, to zahtjeva od vlasnika restorana da nabavi sirovinu odnosno hranu od proizvođača u regiji to jest gradu.

Izazvani ili inducirani multiplikativni učinak se odnosi na određenu dodatnu potrošnju do koje najčešće dolazi kada se stvoreni prihod od direktnih i indirektnih učinaka iskoristi za daljnju potrošnju. Ovaj učinak još nosi ime i potrošački učinak. Primjer za ovaj učinak je kad tvrtka koja je dobila profit od potrošnje putnika isplati svoje zaposlenike, a potom oni to potroše unutar grada ili regije te luke.



Shema 6. Multiplikativni učinci potrošnje turista

Izvor: . Jugović, A., „Racionalizacija upravljanja pomorskoputničkim lukama Republike Hrvatske“, 16.05.2005., <https://hrcak.srce.hr/file/6517> , (10.08.2022.)

Na shemi šest vidimo na što se odnose multiplikativni učinci potrošnje turista. Prikazano je kakav učinak imaju direktni, kakav indirektni i na kraju kakav izazvani multiplikativni učinci što je i opisano u tekstu iznad slike.

Osim gore navedenih učinaka važno je i navesti sekundarne potrošnje turista koje se dijele u dvije osnovne grupe:

- indirektni učinci i
- potaknuti učinci.

Indirektni učinci odnose se na promjene u prodaji, nekim radnim mjestima i prihodima unutar proizvodnih industrija točnije onima koji imaju veze s turizmom. Primjer takvih učinaka su hoteli koji kupuju robu u lokalnom području kako bi pružili svoju uslugu, te svako poduzeće koje prodaju robu hotelu ima neizravnu korist od turista u tom hotelu. Indirektni ili neizravni učinci obuhvaćeni su multiplikatorima tipa I koji se računa prema sljedećom formuli:

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

Potaknuti učinci odnose se na promjene u prodaju, nekim radnim mjestima i prihodima unutar regije koje su nastale prema potrošnji kućanstava iz prihoda koji direktno ili indirektno dolazi od potrošnje turista te luke. Ovakvi učinci potiču dodatnu gospodarsku aktivnost i prodaju a računaju se na temelju multiplikatora II.

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

Multiplikatori se odnose na trošenje u turizmu neke lokalne regije i temelje se na linearnom modelu. Pretpostavljaju da se trošenja kućanstva povećavaju izravno s prihodom koje ono ostvaruje. Većina multiplikatora koja se pojavljuje u određenoj regiji ovise o njezinom gospodarstvu. Regije koje imaju veće i raznolikije gospodarstvo, gdje se proizvode veći brojevi roba i usluga, imati će veće multiplikativne učinke jer kućanstva, poduzeća i turisti mogu naći više roba i usluga na jednom mjestu. Također regije koje imaju veće zemljopisno područje imat će veće multiplikativne učinke.

6.2. MAKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Makromultiplikativni učinci luka otvorenih za javni promet predstavljaju efekte koji se događaju u unutarnjim varijablama. Primjer takvih učinaka su bruto domaći proizvod ili novčana masa koje se mijenjaju zbog investicijske potrošnje ili bankarske rezerve. Unutarnje varijable mijenjaju se i promjenom vanjskih varijabli.

Makromultiplikativni učinci uključuju potrošnju, stvaranje zaposlenja, prihode, poreze i dodatnu vrijednost. Najvažniji učinci koje stvaraju morske luke su:³¹

- poslovna aktivnost koja predstavlja vrijednost nastalu u proizvodnji,
- radna mjesta koja se odnose na mjere zaposlenosti poduzeća, ovisi o zaposlenosti u industriji regije na koju utječe i izmjerena ekonomska aktivnosti,
- prihod odnosno dobit nekog poduzeća, uključuje nadnice, osobne dohotke i prihode vlasnika, ne uključuje mirovinu, osiguranja, kamate i najamninu,
- državni porezi, prihodi prikupljeni od strane vlade kao carine, trošarine turista, potrošnje, javne koristi i drugi porezi nastali promjenom u proizvodnji, te
- dodatna vrijednost koja predstavlja razliku između vrijednosti prodane robe i njihove same vrijednosti.

Veličina makromultiplikatora ovisi i o odlukama kućanstva o želji za potrošnjom, najčešće to nazivamo granična sklonost potrošnji odnosno štednji. Ključno kod makromultiplikativnih učinaka je da kada se prihod potroši, ta potrošnja postaje nečiji prihod i tako u krug. Naprimjer kupovina nekog broda, jedno kućanstvo uštedi za kupnju glisera i odluči ga kupiti, prihod koji je uštedila postaje potrošnja koja zapravo predstavlja prihod za agenciju, trgovinu koja prodaje gliser.

Za daljnju i veću analizu makromultiplikativnih učinaka potrebna je provedba detaljnih statističkih provjera vezanih za aktivnosti koje se događaju u licu. Tim analizama moguće je otkriti sva makromultiplikativna učinka i uloga luke u nacionalnom gospodarstvu.

³¹ Ibidem 30

6.3. EKONOMSKE MJERE

Kako bi se utvrdilo koliko je neka morska luka otvorena za javni promet važna za nacionalno gospodarstvo nju treba sagledavati i s ekonomskog stajališta. Ekonomskim vrednovanjem luke određuje se njena korisnost s aspekta nacionalnoga gospodarstva, jer se troškovi i prohodni u ekonomskom vrednovanju više tiču ostalih sudionika u lučkom poslovanju nego same morske luke. Kod luka otvorenih za javni promet koristi se ekonomski učinak kako bi se olakšalo proučavanje mikro i makro učinaka s obzirom na promjene. Postoje tri vrste područja na kojima se događaju promjene a to su:

- unutar jezgre ekonomskih djelatnosti,
- unutar određene regije odnosno u sferi ekonomskog utjecaja i
- iz područja urbanističkog razvoja to jest nove površine.



Shema 7. Područje ekonomskog utjecaja u Kvarnerskom zaljevu

Izvor: Petrov, T., "Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet", 2020., <https://um.nsk.hr/um.nbn:hr:187:019807> , (11.08.2022.)

Na shemi sedam možemo vidjeti područja na kojima se odvija promjena s obzirom na ekonomski učinak. Krugovi prikazani na slici razlikuju se po njihovom intenzitetu i važnosti. Prikazuju koliko će udio tržišta obuhvatiti pojedina morska luka. Najmanji krug predstavlja jezgru odnosno općinu ili grad u kojem je smještena morska luka, u ovom slučaju je to grad Rijeka. Najčešće jezgra odnosno taj grad ima najveći učinak od morske luke, koristi ima od zapošljavanja i povećanja prihoda poduzećima vezanim uz „vodene poslove“ i povećanja prihoda i zapošljavanja stanovništva koje živi u jezgri odnosno u tom gradu. Sljedeći veći krug u kojem se nalazi jezgra označava centar u čijoj je blizini smještena morska luka. Najveće koristi imati će od otvaranja novih radnim mjesta, direktne potrošnje turista i povećanje prihoda, a odnosi se na općine udaljene ne više od pola sata od morske luke. U ovom slučaju su to Kraljevica, Kostrena, Opatija, Volosko i druge. Sljedeći veći krug označava unutrašnji krug odnosno mjesta udaljena sat vremena od glavne morske luke. Pomoću dobre i kvalitetne prometne povezanosti smanjuje vrijeme putovanja i povećava ekonomski utjecaj na ta mjesta. Sljedeći krug je vanjski krug i mjesta unutar njega su udaljena na više od sat vremena od morske luke. To su najčešće mjesta koja su posjećivana radi kulturnih i turističkih znamenitosti, te najviše profitiraju od potrošnje za izlete i zabavu. Zadnji krug je periferija i odnosi se na mjesta udaljena više od dva sata putovanja od morske luke. Mjesta u tom području imaju male profiti i generiraju se od prihoda od opskrbljivanja lokalne industrije grada u kojem se nalazi luka.

Promjene koje se događaju očituju se u sljedećim ekonomskim djelatnostima:

- potrošnja putnika, turista i doseljenika,
- promjena prihoda regije, te
- promjene u zapošljavanju.

Prva kategorija promjena odnosi se na prodaju koju ostvaruju lokalne trgovine ili tvrtke nudeći svoje proizvode naprimjer suvenire, odjeću, obuću i slično, te usluge naprimjer renta car, restorani, slastičarnice i slično. Jednostavnije rečeno prodaja proizvoda i usluga posjetiteljima i turistima.

Što se tiče promjene prihoda regije odnosi se na ukupne plaće i naknade radnika zaposlenih na poslovima opsluživanja turista te na prihode od iznajmljivanja poslovnih prostora.

Promjene u zapošljavanju odnose se na broj radnih mjesta koje podržava dana razina prodaje. U većini dijelova kružnice koja je prikazana na slici pet dolazi do potrebe otvaranja novih radnih mjesta kao posljedica potrošnje turista i putnika u nekom području.

7. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKE RIJEKA I LUKE SPLIT

Unutar ovog poglavlja definirati i analizirati će se multiplikativni učinci na razvoj luke Rijeka i luke Split koji predstavljaju putničke luke od međunarodnog interesa, te će se analizirati njihov utjecaj na razvoj nacionalnog gospodarstva. Luke s ekonomskog pogleda djeluju kao multiplikativni faktor za sve sudionike prometnih poslovnih procesa ali i na cijelu okolinu lučkih djelatnosti. Luka Rijeka i luka Split luke su koje se nalaze na Jadranskom moru i važne su luke od međunarodnog gospodarskog interesa.

Unutar poglavlja analizirati će se kako broj stanovnika koji se kreće na području luke djeluje na njen razvoj, usporediti će se kretanje bruto domaćeg proizvoda s količinom putnika u luci, te će se prikazati potrošnja kruzing turista s obzirom na njihov broj koji je u porastu u luci Rijeka i Split.

7.1. LUKA RIJEKA

Luka Rijeka predstavlja najveću teretnu luku u Republici Hrvatskoj smještenu na obali Kvarnerskog zaljeva na Jadranu. Prvi zapisi o riječkoj luci potječu iz 1281. godine. S obzirom da se ona nalazi na Jadranskom moru, a ono je najdublje uvučeni dio europskog kopna, upravo je Sjeverni Jadran dio Europe koji omogućuje državama najbliži pristup svjetskom moru.³² Luka Rijeka višenamjenska je luka koja je prokrčena gotovo svim vrstama tereta. Glavne infrastrukturne i suprastrukturne kapacitete čine Terminal za generalne terete, Terminal za žitarice, Terminal za tekuće terete, Kontejnerski terminal Brajdica, Terminal za suhe rasute terete, Ro-Ro terminal Bakar Goranin, Terminal Škrljevo, Terminal Raša Bršica i Terminal putničke luke.³³

Putnički promet u luci Rijeka smješten je u unutarnjem dijelu riječkog bazena koji se nalazi ispod jezgre grada. Pomorsko putnički terminal u Rijeci napravljen je u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem ili međunarodnom pomorsko putničkom prometu. Nalazi se na lukobranu i s novo izgrađenim cestovnim mostom. Na lukobranu izgrađena je i zgrada za neophodni pomorsko putnički promet, te napravljena pješačka zona na dužini od 260 metara.

³² Luka Rijeka, „Rijeka (45°19.8' N - 14°25.4' E)“, 2022., <https://lukarijeka.hr/#> (11.08.2022.)

³³ Ibidem 32



Slika 1. Riječki lukobran/ pomorsko putnički terminal Rijeka

Izvor: Lučka uprava Rijeka, 2019., <https://www.portauthority.hr/novosti/novi-pontoni-na-rijeckom-lukobranu/>, (17.08.2022.)

Luka Rijeka sastavni je dio lučkog sustava sjevernog Jadrana i značajno doprinosi razvoju hrvatskog gospodarstva. Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju, tržišna pozicija luke Rijeka i Rijeka gatewaya izjednačena je s ostalim konkurentskim lukama i gatewayima. Ulazak Hrvatske u Europsku uniju otvorio je brojne mogućnosti u lučkom području, poput ukidanja carinskog pojasa, boljeg protoka robe između Hrvatske i ostalih zemalja Europske unije, izravnih domaćih i stranih ulaganja, a ponajviše povezivanje europskih i azijskih tržišta. Osim toga, promjene koje se događaju na globalnoj razini ukazuju na sve veću afirmaciju Mediterana i Jadrana u pomorskom prometu, što za luku Rijeka znači dodatno jačanje tržišne pozicije, posebice u pomorskoj trgovini između Europe i Dalekog istoka. Luka Rijeka predstavlja važno prometno čvorište za međunarodno značenje odnosno Republiku Hrvatsku.

Svojim geostrateškim predispozicijama i sve snažnijim nastupom u prometnom sektoru, luka Rijeka sve više dobiva na značaju. Obuhvaća cijeli niz aktivno i pasivno uključenih sudionika u procesu stvaranja lučke usluge. Njeni pozitivni učinci očituju se kroz multiplikativne efekte koji proizlaze iz sudjelovanja u lučkim aktivnostima.

Luka Rijeka, kao i svaka druga luka, funkcionira u sklopu većeg prometnog sustava. S prometnog aspekta, luka Rijeka funkcionira kao element unutar sustava riječkih pristupnih vrata.



Shema 8. Geoprometni položaj luke Rijeka

Izvor: Luka Rijeka, "Zemljopisni položaj", <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/>, (11.08.2022.)

Shema osam pokazuje nam kako položaj luke Rijeka utječe na ostale pomorske veze. Zbog svog povoljnog položaja Luka Rijeka omogućuje najkraću pomorsku vezu između zemalja srednje i istočne Europe i prekomorskih zemalja.

Specifičan položaj riječke luke karakterizira nepostojanje kvalitetnih ravnih površina uz obalu, što otežava i poskupljuje razvoj lučkih djelatnosti. Osim dubine mora, bilo bi od iznimne važnosti da se gateway u svom razvoju u cjelini temelji na suvremenim prometnim tehnologijama i najsuvremenijim tehnološkim rješenjima u planiranju razvoja Rijeke i šire okolice. Prometno područje i prometni terminali, za prijevoz putnika, a posebno za prijevoz tereta. Kašnjenja u izgradnji riječke obilaznice, izgradnji autoceste između Zagreba i Rijeke te rekonstrukciji riječkoga željezničkog čvora doveli su do zastoja u razvoju prometnog sustava Republike Hrvatske, ali i do zastoja u razvoju u grad Rijeka, uključujući njegovu luku.

Znatno slabija željeznička i cestovna povezanost s riječkom lukom, kao i nedovoljno nekvalitetni sadržaji na kopnu koče razvoj luke. Sustav riječke luke također je neadekvatno povezan cestovnim i željezničkim vezama. Te se veze ostvaruju kroz samo središte grada, što stvara nepovoljne odnose između grada i luke Rijeka. Ovaj problem moguće je riješiti postupnim razvojem grada i luke Rijeka u cjelini, uz funkcionalne prilagodbe razvojnih sastavnica luke, terminala i gradskog središta.

Multimodalnost prometa u morskim lukama podrazumijeva križanje mnogih prometnih sektora, uključujući širok spektar sudionika, od onih izravno uključenih, kao što su pružatelji usluga transporta, iskrcaja i skladištenja, do onih neizravno uključenih, kao što su tijela uprave, opskrbno-ugostiteljske usluge, čije poslovanje ovisi o postojanju prometa između izravno uključenih sudionika. Multiplikativni učinak prometa je ukupna količina ostvarenog. Sudionici mogu biti neposredni i neizravni, aktivni i pasivni, a ovisno o primijenjenim kriterijima, sudionikom u prometu može se smatrati širok spektar fizičkih i pravnih osoba. Prihodi svih sudionika koji proizlaze izravno iz prometa, ali i nakon ostvarenja teretnog i putničkog prometa, smatraju se prihodima multiplikativnog učinka prometa. Primarni izravni sudionici u luci Rijeka su pojedinačni pružatelji lučkih usluga odnosno glavni koncesionari Luka Rijeka d.d. i Jadranska vrata d.d. (AGCT). U izračunima izravni, ali sporedni sudionici u prometu su Lučka uprava Rijeka (lučke pristojbe), Plovput d.d. (svjetlosne pristojbe i održavanje pomorskih pravaca), kao i kopneni prijevoznici poput HŽ Carga d.o.o. (za rasuti i opći promet), Janaf d.d. (za tekuće terete), AGCT d.o.o. (za kontejnerske terete), te Jadrolinija d.d. i Krilo d.o.o. za prijevoz putnika.

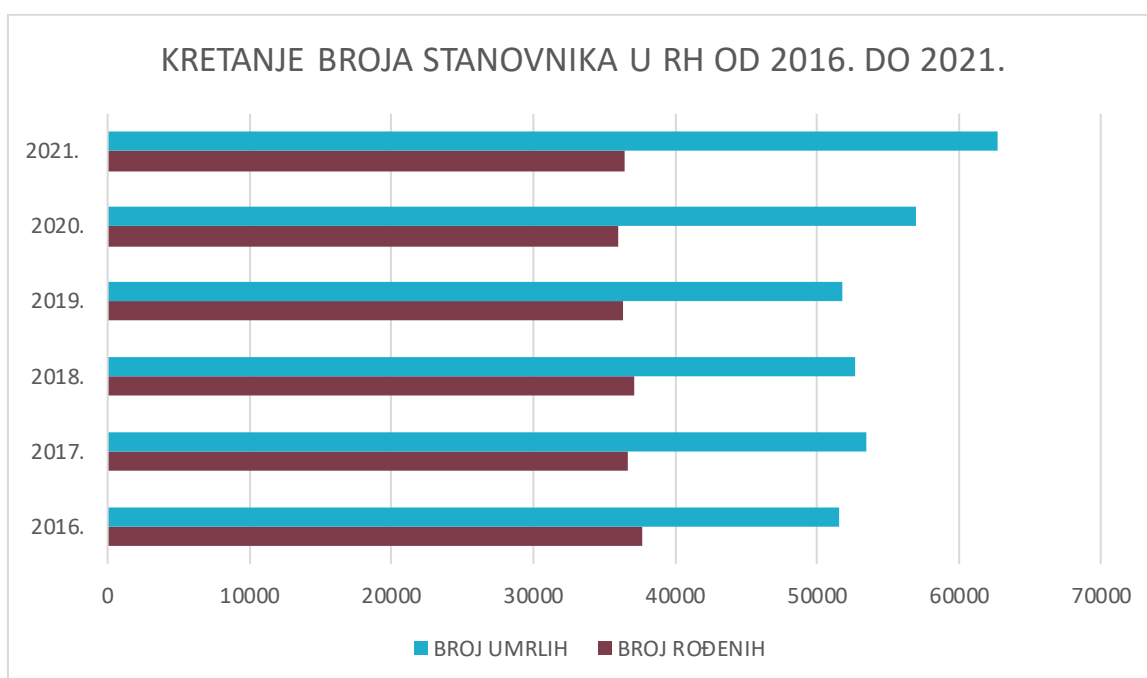
Tablica 1. Kretanje broja stanovnika Republike Hrvatske od 2016. do 2021.

KRETANJE STANOVNIŠTA REPUBLIKE HRVATSKE OD 2016. DO 2021.			
KATEGORIJA KRETANJA STANOVNIŠTVA	UKUPNI BROJ ROĐENIH	BROJ	UKUPNI BROJ UMRLIH
Republika Hrvatska 2016. godina	37 706		51 542
Republika Hrvatska 2017. godina	36 705		53 477
Republika Hrvatska 2018. godina	37 109		52 706
Republika Hrvatska 2019. godina	36 296		51 794

Republika Hrvatska 2020. godina	35 987	57 023
Republika Hrvatska 2021. godina	36 461	62 712

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku i Gradsko vijeće grada Rijeke, "Kretanje broja stanovništva", <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/stanovnistvo/> i <https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2020/02/Zaklju%C4%8Dak-i-Izvj%C5%A1%C4%87e-o-> (16.08.2022.)

Unutar tablice jedan prikazan je broj rođenih i umrlih stanovništva za Republiku Hrvatsku od 2016. godine pa do 2021. godine. Broj rođenih ne mijenja se znatno dok za broj umrlih primijeti se da je narastao u zadnje dvije godine u odnosu na 2019. godinu. Najveći razlog povećanja umrlog stanovništva je radi covid pandemije.



Grafikon 1. Kretanje broja stanovnika u RH za razdoblje od 2016. do 2021.

Izvor: Izradila studentica

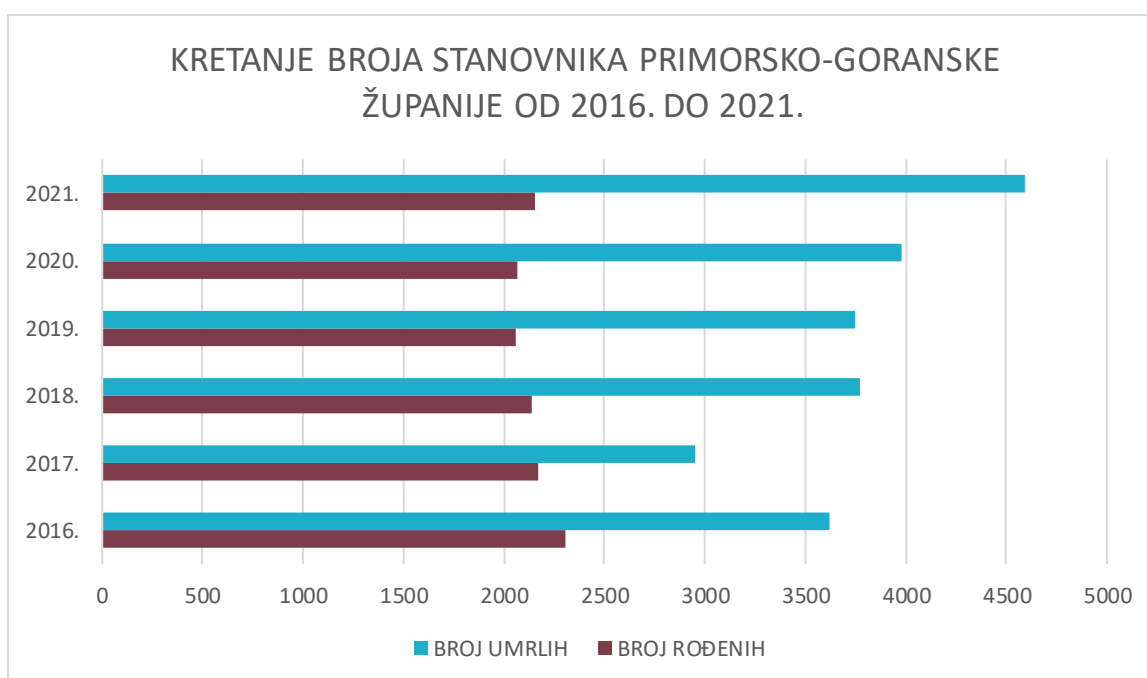
Grafikon jedan najbolje pokazuje povećanje broja umrlih u Republici Hrvatskoj. Primjećuje se da broj rođenih ostaje isti u danom periodu. Broj umrlih u zadnje dvije godine povećao se za skoro 11 000 ljudi.

Tablica 2. Kretanje broja stanovništva Primorsko-goranske županije u razdoblju od 2016. do 2021.

KRETANJE BROJA STANOVNIŠTVA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE	BROJ ROĐENIH	BROJ UMRLIH
Primorsko-goranska županija 2016. godine	2 305	3 622
Primorsko-goranska županija 2017. godine	2 166	3 951
Primorsko-goranska županija 2018. godine	2 137	3 772
Primorsko-goranska županija 2019. godine	2 060	3 746
Primorsko-goranska županija 2020. godine	2 070	3 981
Primorsko-goranska županija 2021. godine	2 156	4 588

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku i Gradsko vijeće grada Rijeke, "Kretanje broja stanovništva", <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/stanovnistvo> / i <https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2020/02/Zaklju%C4%8Dak-i-Izvj%C5%A1%C4%87e-o> (23.08.2022.)

Tablica dva ukazuje na kretanje broja umrlih i broja rođenih stanovništva na području Primorsko-goranske županije u razdoblju od 2016. do 2021. godine. Unutar tablice vidi se povećanje broj umrlih u zadnjih dvije godine.



Grafikon 2. Kretanje broja stanovnika Primorsko-goranske županije od 2016. do 2021.

Izvor: Izradila studentica

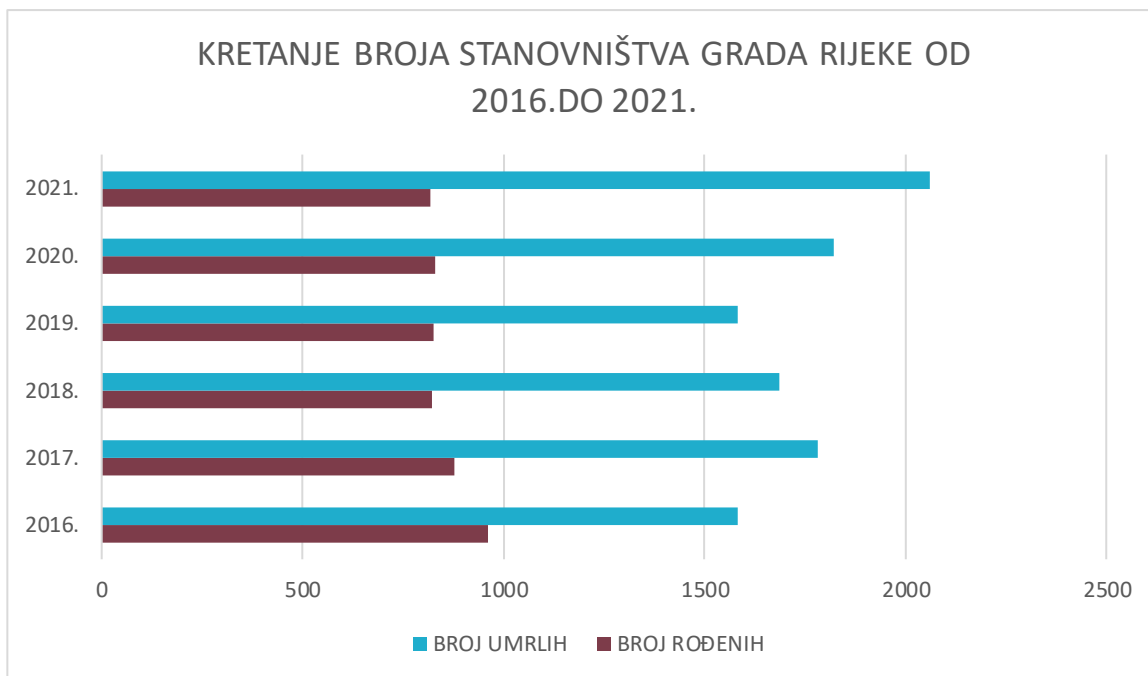
Na grafikonu broj dva prikazani su ukupni brojevi rođenih i umrlih stanovnika na području Primorsko-goranske županije za razdoblje od 2016. do 2021. godine. Može se primijetiti da se broj rođenih znatno ne mijenja dok se broj umrlih znatno promijenio u zadnje dvije godine. U odnosu na 2019. godinu broj umrlih povećao se sa 3746 stanovnika na 4588 stanovnika što je porast od skoro 900 stanovnika godišnje.

Tablica 3. Kretanje broja stanovnika u gradu Rijeci u razdoblju od 2016. do 2021. godine

KRETANJE BROJA STANOVNIKA GRADA RIJEKE	BROJ ROĐENIH	BROJ UMRLIH
Grad Rijeka 2016. godina	962	1 582
Grad Rijeka 2017. godina	877	1 781
Grad Rijeka 2018. godina	822	1 688
Grad Rijeka 2019. godina	825	1 582
Grad Rijeka 2020. godina	830	1 822
Grad Rijeka 2021. godina	818	2 059

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku i Gradsko vijeće grada Rijeke, "Kretanje broja stanovništva", <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/stanovnistvo/> i <https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2020/02/Zaklju%C4%8Dak-i-Izvje%C5%A1%C4%87e-o> (23.08.2022.)

Primijeti se da se broj rođenih unutar grada značajno ne mijenja, ali možemo vidjeti da se broj umrlih povećao u zadnje dvije godine.. Također covid pandemija ostavila je i utjecaj na razvoj luke otvorene za javni promet, samim time što se broj stanovništva smanjuje, smanjuje se i mogućnost zaposlenja novih ljudi, smanjenje mogućnosti otvaranja novih radnih mjesta, te broj dolazaka i odlazaka turista i posjetitelja luke.



Grafikon 3. Kretanje broja stanovništva grada Rijeke od 2016. do 2021. godine

Izvor: Izradila studentica

Najbolje kretanje rođenog i umrlog stanovništva grada Rijeke može se vidjeti na grafikonu broj tri. Iz grafikona iščitava se da se broj rođenih ne mijenja iako je u gradu u 2021. godini rođeno duplo manji broj ljudi nego što je umrlo. Broj umrlih kao i u RH, i u Primorsko-goranskoj županiji znatno je narastao u zadnjih dvije godine i to za malo manje od 500 stanovnika.

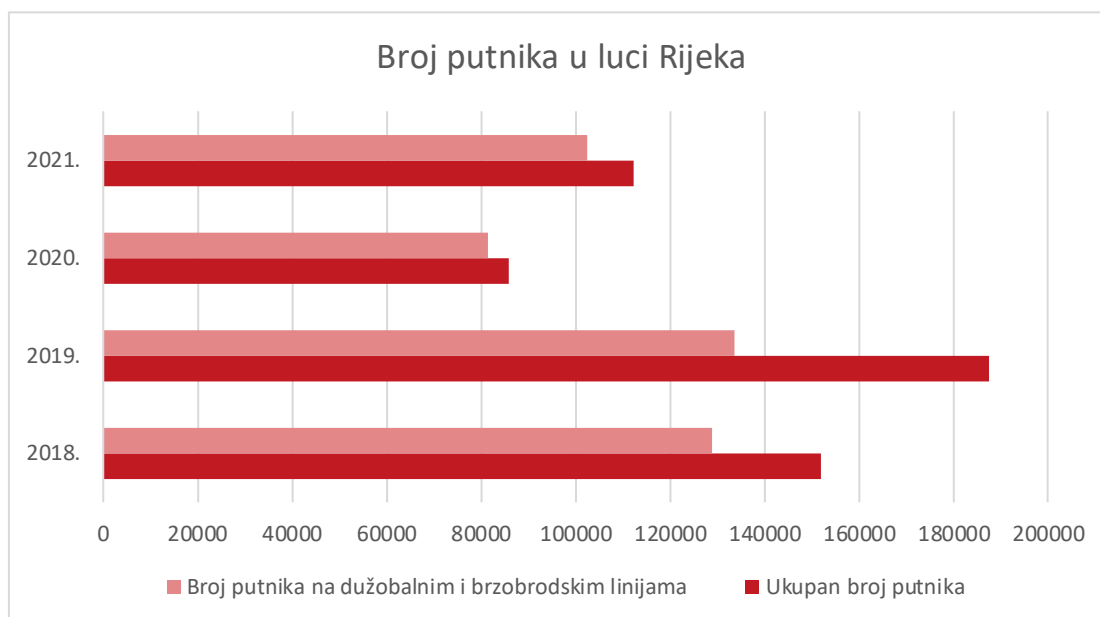
Tablica 4. Broj putnika u luci Rijeka od 2016. do 2021.

GODINA	UKUPAN BROJ PUTNIKA	BROJ PUTNIKA NA DUŽOBALNIM I BRZOBRODSKIM LINIJAMA
2016.	152 097	136 251
2017.	152 520	127 211
2018.	151 983	128 882
2019.	187 567	133 669
2020.	85 883	81 481
2021.	112 423	102 427

Izvor: Izradila studentica prema Lučka uprava Rijeka, "Statistika prometa", <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/>, (16.08.2022.)

Tablica pod brojem četiri pokazuje nam količinu odnosno broj putnika u luci Rijeka kroz šestogodišnje razdoblje. Uočava se da se zadnje dvije godine 2020. i 2021. broj putnika smanjio u odnosu na 2019. godinu. Primijeti se da se broj putnika smanjio sa 187 567 putnika na samo 85 883 putnika u godinu dana. Smatra se da je za pad putnika kriva pandemija

Covid, no vidi se da se luka Rijeka polako vraća na staro stanje što se očituje kroz povećanje od 26 540 putnika u godinu dana. Najbolji pad i povećanje dolazaka putnika u Rijeku vidjeti će se grafički.



Grafikon 4. Broj putnika u luci Rijeka od 2018. do 2021.

Izvor : Izradila studentica

Grafikonom četiri prikazan je ukupan i broj putnika na dužobalnim i brzobrodskim linijama u razdoblju od 2018. do 2021. godine. Ukupan broj putnika označen je crvenom bojom dok je broj putnika na dužobalnim i brzobrodskim linijama označen rozom bojom. Brojevi su iskazani u putnicima.

Bruto domaći proizvod pokazuje vrijednost dobara i usluga proizvedenih u državi tijekom određenog razdoblja, te je od velike značajnosti za gospodarstvo te države. Najčešće se razvijenost neke države mjeri bruto domaćim proizvodom po stanovniku gdje se dijeli s brojem stanovnika.

Tablica 5. Bruto domaći proizvod Republike Hrvatske od 2016. do 2021.

GODINA	BRUTO DOMAĆI PROIZVOD PO STANOVNIKU U KUNAMA
2016.	85 312
2017.	90 162

2018.	95 543
2019.	101 354
2020.	93 483
2021.	110 385

Izvor : Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku, "GODIŠNJI BRUTO DOMAĆI PROIZVOD ZA RAZDOBLJE 1995. – 2020.", 02.02.2021., <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10002>, (17.08.2022.)

Tablica pet pokazuje nam bruto domaći proizvod u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2016. do 2021. godine. Primjećuje se rast bruto domaćeg proizvoda u zadnjoj godini u odnosu na 2020.. Godine 2020. došlo je do pada BDP-a radi manje potrošnje kućanstva i radi manjeg broja stanovnika u Republici Hrvatskoj. Na povećanje BDP-a osim rasta potrošnje kućanstva utječe i rast izvoza roba i usluga.

Pomorsko putnički promet koji se odvija u luci Rijeka utječe na sve elemente gospodarskog sustava pa samim time dolazi se do zaključka da utječe i na rast gospodarstva koji se ogleda u bruto domaćem proizvodu. Pomorsko putnički promet ima veliki utjecaj na BDP i rast prometa rezultira rastu BDP-a odnosno gospodarstva.

Tablica 6. Ukupan bruto domaći proizvod i bruto domaći proizvod po stanovniku za Primorsko-goransku županiju od 2016. do 2021.

GODINA	UKUPAN BDP	BDP PO STANOVNIKU
2016.	29 342	100 531
2017.	29 844	103 106
2018.	31 087	108 365
2019.	32 154	111 413
2020.	32 636	110 084
2021.	33 121	114 780

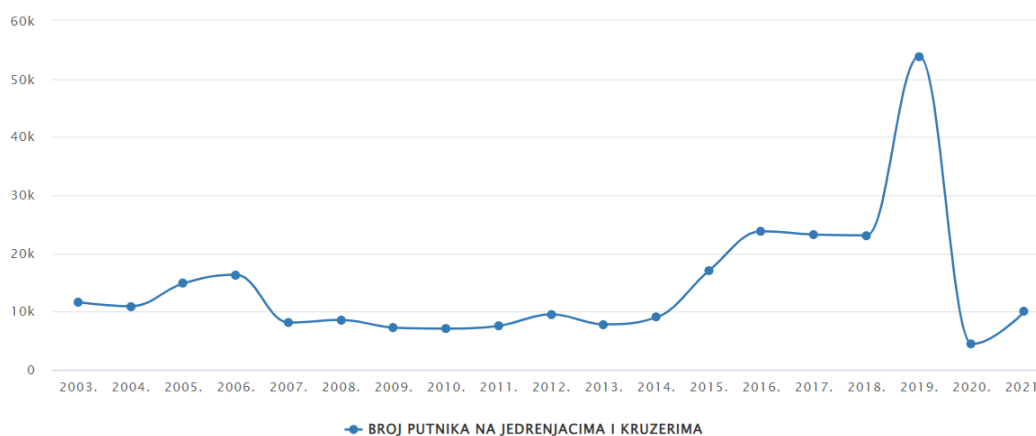
Izvor: Izradila studentica prema Grad Rijeka, "Plan razvoja grada Rijeke 2021.-2027." i Državni zavod za statistiku, 01.03.2021., <https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2021/03/Prijedlog-plana-razvoja-Grada-Rijeke.pdf>, <https://dzs.gov.hr/vijesti/u-cetvrtom-tromjesecju-bdp-rastao-za-9-7/1012> (17.08.2022.)

Tablica šest pokazuje nam kretanje BDP-a u razdoblju od 2015. do 2021.. godine u Primorsko-goranskoj županiji. Prikazano je da je u PGŽ-u u 2017. godini ukupan BDP iznosio 31 057 000 milijuna godišnje što je oko 8,5% u odnosu na ukupan ostvareni BDP u RH, a BDP po stanovniku 108 365 tisuća. Za Republiku Hrvatsku 2017. godine ukupni BDP iznosio je 366 426 128 milijuna. Prema tablici također uočava se da BDP raste iz godine u godinu, u odnosu na 2015. ukupni bruto domaći proizvod povećao se za 14 249 milijuna. Unutar područja Jadranske Hrvatske, Primorsko-goranska županija ima najveći ukupni BDP.

Bitno je za istaknuti da ulaganjem u lučku infrastrukturu će dovesti do visoke razine realnog bruto domaćeg proizvoda, iako postoje mnogi drugi čimbenici bitni za gospodarski razvoj. Smatra se da luka s obzirom na položaj na kojem se nalazi ima direktan utjecaj na rast bruto domaćeg proizvoda, radi velike prisutnosti stanovništva i novih posjetitelja.

Najbolji pokazatelj da promet unutar luke Rijeka utječe na BDP u Republici Hrvatskoj su tablica dva i tri. U tablici dva vidi se ukupni putnički promet luke Rijeka, uočava se pad u 2020. godini od otprilike 100 000 putnika što je znatno utjecalo i na razvoj gospodarstva Republike Hrvatske što nam pokazuje tablica tri gdje je BDP bio manji za otprilike 3000 jer je došao znatno manji broj turista i znatno manje su se prodavale usluge na lučkom terminalu a time i smanjivali prihodi pojedine regije.

U zadnjih par godina luci Rijeka značajan doprinos donijelo je povećanje broja turista s kruzera i njihova potrošnja unutar grada i okolice.



Shema 9. Broj putnika na kruzerima i jedrenjacima pristiglih u luku Rijeka od 2003. do 2021. godine

Izvor: Lučka uprava Rijeka, "Statistika prometa", <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/>, (18.08.2022.)

Na shemi deset prikazan nam je broj putnika na jedrenjacima i kruzerima kroz devetnaest godina. Zadnjih osam godina primjećuje se porast putnika sa jedrenjacima i kruzerima do 2020. godine kada je zavladao Covid pandemija i na snagu su stupile određene zabrane. Početkom porasta smatra se godina 2014. kada je u luku Rijeka stiglo 9 026 putnika što je preko tisuću više u odnosu na prethodnu godinu. Svoj vrhunac Rijeka je doživjela 2019. godine kada je u Rijeku stiglo malo manje od 54 000 putnika što je luci Rijeka i njenom gradu donijelo brojne prihode. Nakon pada broja putnika sa kruzera luci Rijeka trebalo je dosta da se vrati na svoj vrhunac. Već nakon prvih 6 mjeseci 2022. godine luka Rijeka ostvarila je povećanje od 17% turista u odnosu na godinu vrhunca što će omogućiti brojne prihode turističkoj djelatnosti.

Tablica 7. Broj putnika na kruzerima u luci Rijeka od 2019. do 2022.

BROJ PRISTIGLIH PUTNIKA NA KRUZERIMA 2019.-1.7.2022.	
GODINA	BROJ PUTNIKA
2019.	53 898
2020.	4 402
2021.	9 996
01.07.2022.	63 060

Izvor: Izradila studentica prema grad Rijeka, "Turistička sezona u Rijeci broji rekorde", 18.07.2022., <https://www.rijeka.hr/turisticka-sezona-u-rijeci-broji-rekorde/>, (18.08.2022.)

Tablica četiri pokazuje nam pad broja putnika na kruzerima za vrijeme pandemije Covid i vraćanje luke Rijeka na svoj vrhunac. Pokazuje se oporavak segmenta turizma u luci Rijeka. Naglasimo da je Rijeka dostigla vrhunac već prvom polovinom godine te za još veće povećanje putnika ima još pola godine. Luka Rijeka smatra se među pet najboljih odnosno najuspješnijih destinacija nakon pandemije.

Koliko je ona uspješna odnosno koliko je dobro značajna za gospodarstvo svoje države najbolje se očituje kroz potrošnju putnika s kruzera u luci Rijeka, gradu i njegovoj okolici.

Tablica 8. Potrošnja turista s kruzinga u luci Rijeka, gradu i okolici u razdoblju od 2015. do 2021.

GODINA	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
POTROŠNJA KRUZING TURISTA U GRADU RIJEKI I OKOLICI	110 778	101 482	105 186	107 878	123 072	119 821	131 633

Izvor: Izradila studentica prema Državnom zavodu za statistiku, "Nautički turizam", 29.04.2021., <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10192>, (18.08.2022.)

Potrošnja turista od velikog je značaja za gospodarstvo one države u kojoj se luka nalazi. Potrošnja kruzing turista luke Rijeka prikazana je u tablici broj pet. S obzirom na istraživanje i podacima danim u tablicama putnici s kruzera u luci Rijeka u prosjeku potroše od 10 do 30 eura dnevno. Njihova potrošnja unutar grada ukazuje na njihovo veliko zadovoljstvo jer većini putnika s kruzera dolazak u Rijeku ne predstavlja veliki trošak i jer grad Rijeka kao i sama država ne predstavlja skupu državu. Turisti najčešće svoje prihode koriste na suvenire, posjete restoranima u okolici luke i šire, posjete trgovačkim centrima, posjete muzejima, kazalištima i kinima, posjete kafićima i barovima na plažama, te na obilazak turističkih atrakcija u okolici Rijeke.

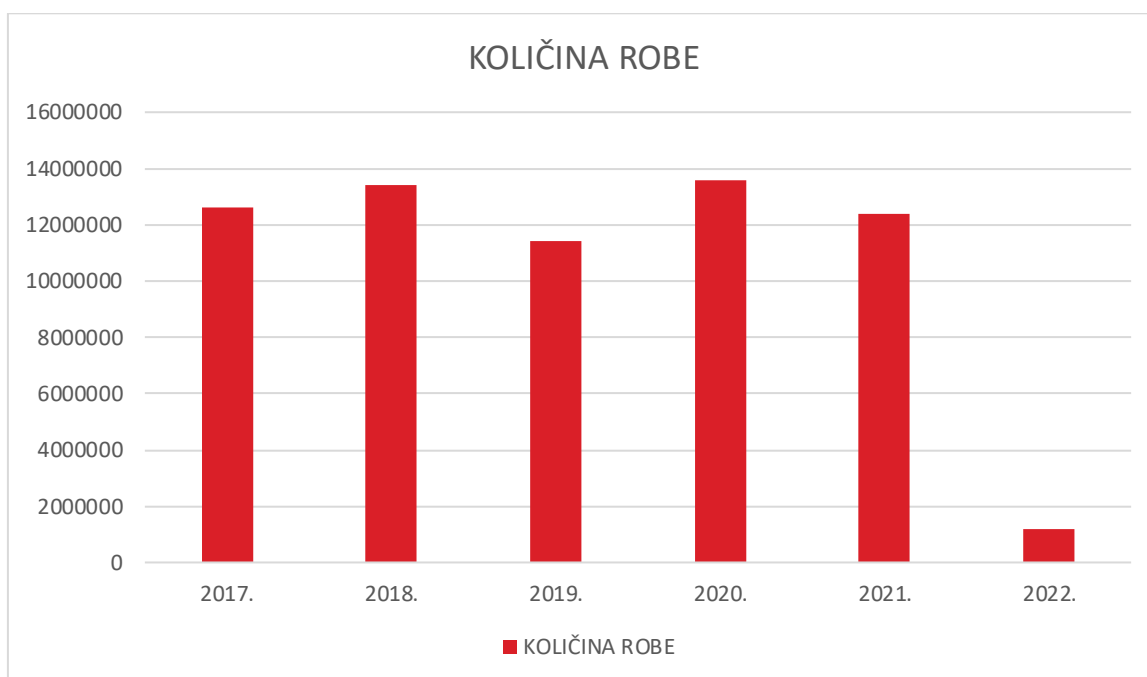
Tablica 9. Ukupan promet robe u luci Rijeka od 2017. do 2022. godine

GODINA	KOLIČINA PREKRCANOG TERETA ODNOSNO ROBE
2017.	12 615 066
2018.	13 404 784
2019.	11 448 542
2020.	13 588 904

2021.	12 372 932
2022.	1 193 517

Izvor : Izradila studentica prema lučkoj upravi Rijeka, „Statistički podatci“, <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> , (23.08.2022.)

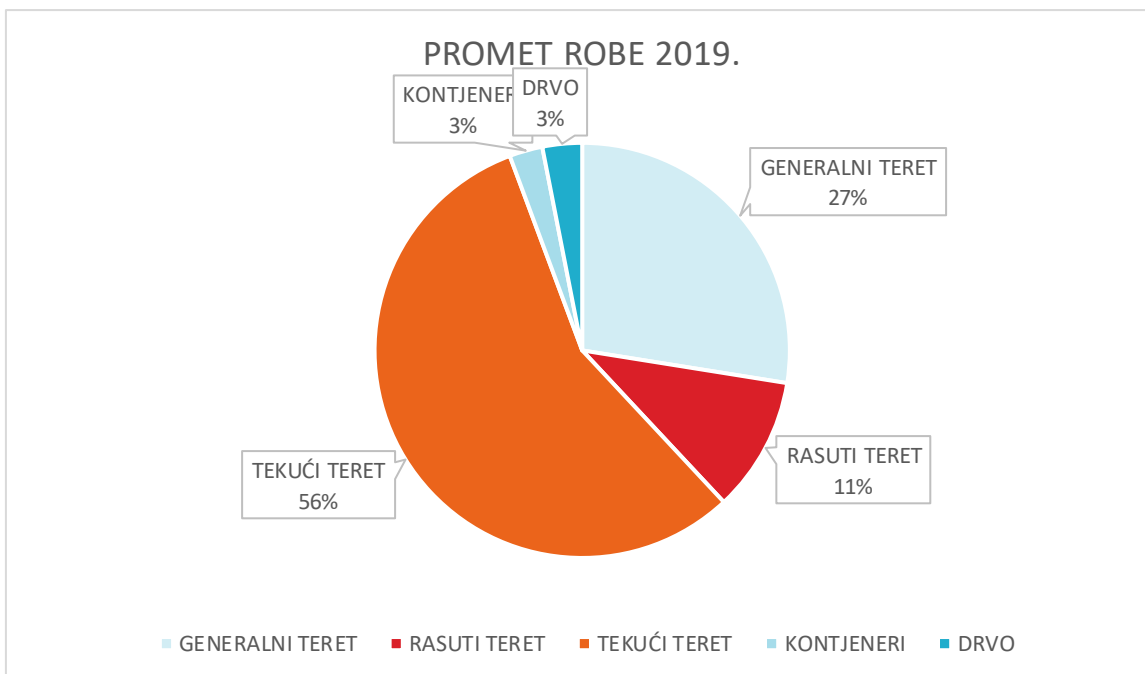
Tablica devet pokazuje ukupan promet robe u morskoj luci Rijeka, izrađen u tonama od 2017. do 2022. godine. Pod robu koja je došla u luku Rijeka spada generalni teret, tekući teret, kontejnerski teret, rasuti teret i prijevoz drva. S obzirom da je 2022. godina i dalje u toku podatci su uzeti samo za drugo tromjesečje godine.



Grafikon 5. Ukupna količina robe u luci Rijeka od 2017. do 2022. godine

Izvor : Izradila studentica

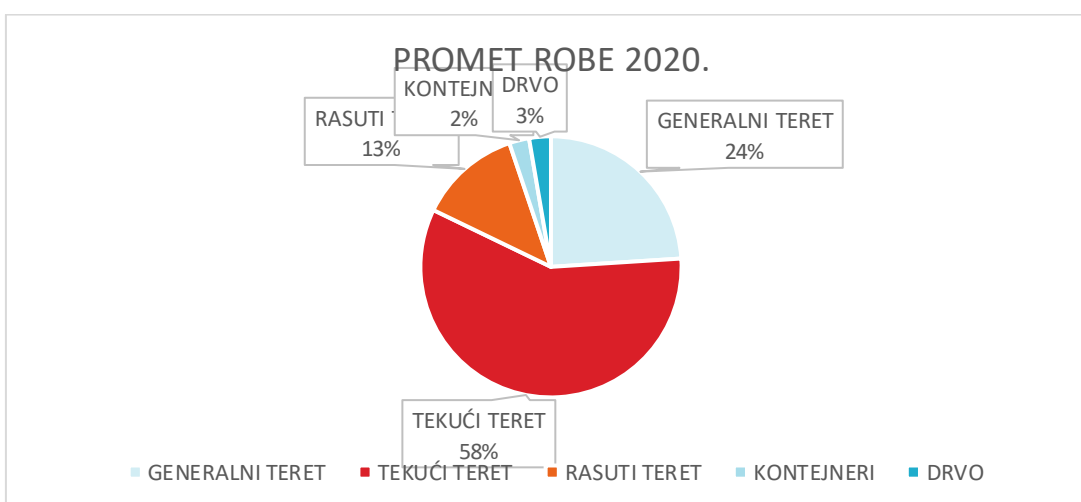
Količina robe odnosno tereta u luci Rijeka prikaza je grafikon pet na kojem uočavamo razne oscilacije prometa. Podatci za 2022. dani su samo za drugo tromjesečje pa se broj odnosno količina tereta znatno razlikuje od ostalih godina. Luka Rijeka najveći promet robe imala je u 2020. godini kada je promet bio 13 588 904 milijuna, iako je to godina pandemije ona nije imala veliki utjecaj na luku i njen promet.



Grafikon 6. Promet robe u luci Rijeka 2019. godine s obzirom na vrstu tereta

Izvor: Izradila studentica prema Državnom zavodu za statistiku, https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-02_01_2020.htm , (24.08.2022.)

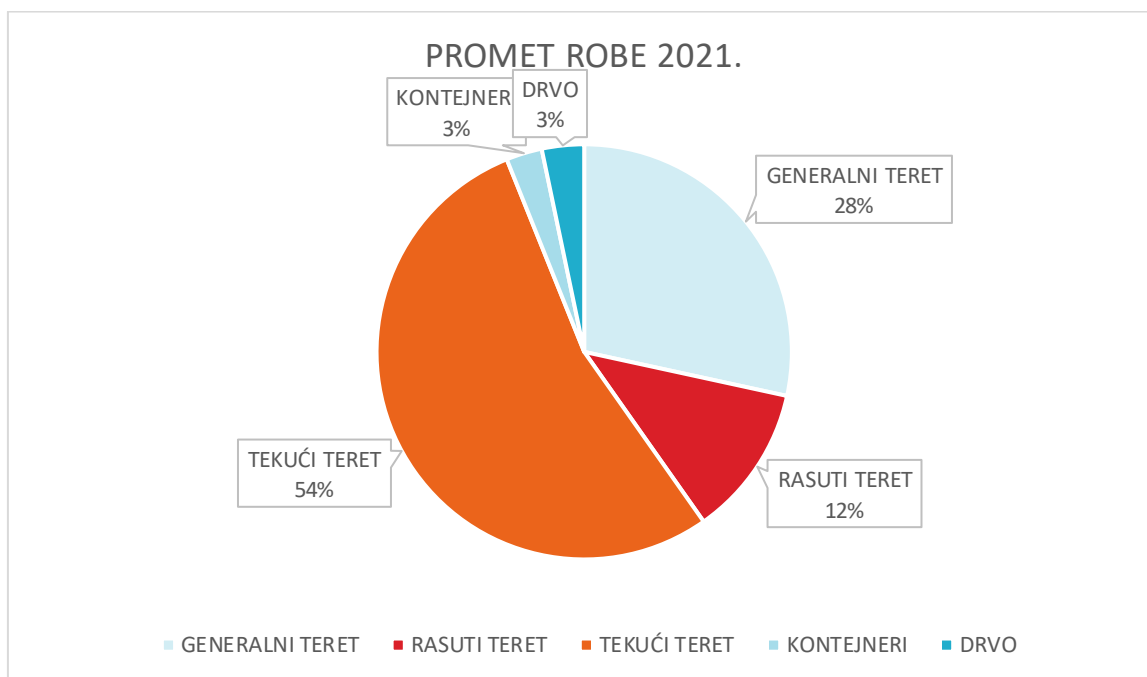
Na grafikonu šest prikazan je promet robe u luci Rijeka s obzirom na vrstu tereta za 2019. godinu. Prikazan je promet rasutog tereta, generalnog tereta, tekućeg tereta, kontejnera i prometa prekrcaja drva. Najveći postotak imao je tekući teret za 56% od ukupnog prometa koji je iznosio 11 448 542 tone tereta. Nakon tekućeg, ide generalni teret sa 27%, potom rasuti teret a zadnje mjesto dijele kontejneri i drvo.



Grafikon 7. Promet robe u luci Rijeka prema vrsti tereta za 2020. godinu

Izvor: Izradila studentica prema Državnom zavodu za statistiku, https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-02_01_2020.htm , (24.08.2022.)

Grafikon sedam prikazuje promet robe u luci Rijeka za 2020. godinu s obzirom na teret koji je pristigao. Više od pola čini tekući teret, zatim poslije njega sa 24% ide ostali generalni teret, iza je rasuti teret sa samo 13% i na kraju ostali kontejneri i prijevoz drva. Ukupni promet u 2020. godini u luci iznosio je 13 588 904 tone tereta.



Grafikon 8. Promet robe 2021. godine u luci Rijeka prema vrsti tereta

Izvor: Izradila studentica prema Državnom zavodu za statistiku, https://web.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2020/05-01-02_01_2020.htm, (24.08.2022.)

Unutar ovog grafikona prikazan je promet robe u luci Rijeka s obzirom na vrstu tereta za 2021. godinu. Ukupna količina tereta iznosila je 12 372 932 tone tereta od čega je pola činio tekući teret sa 6 833 977 tone tereta, iza njega išao je generalni sa 28% koji se povećao u odnosu na 2020. godinu, potom ide rasuti teret, kontejneri i drvo.

S obzirom na zadnja tri grafikona može se zaključiti da u luci Rijeka najveći promet ostvaruje tekući teret, potom ide ostali generalni teret, rasuti teret i začelje je promet kontejnera i prijevoz drva. Povećanje prometa u luci znatno utječe na rast i razvoj same luke, ali i na prihode i položaj grada u gospodarstvu. Povećanje tereta omogućuje pružanje većih i kvalitetnijih usluga u gradu i ponude veće robe korisnicima. Ako je luka na dobrom glasu o prometu koji se vrši u njoj sigurno će to utjecati i na povećanje položaja u gospodarstvu.

Na razvoj luke Rijeka i povećanje njezine značajnosti u gospodarstvu utjecala su brojna ulaganja lučke uprave, te je to ukazalo na povećanje turizma odnosno povećanje broj

putnika. Lučka uprava je u sklopu projekta ugradila led rasvjetu na cijelom riječkom lukobranu. Radovi koji su koštali nešto manje od 2 milijuna donijeli su luci Rijeka nesmetan i siguran pristup lukobranu od strane brojnih brodica. Nova rasvjeta Rijeci je omogućila minimalnu potrošnju energije, minimalnu prisutnost ugljikovog oksida i niske troškove održavanja.³⁴ Također na broj putnika u luci Rijeka utjecalo je i stavljanje novih sadržaja na sami pomorskoputnički terminal. Veće zadovoljstvo kupaca i ponovno vraćanje u luku Rijeka omogućilo je i uvođenje biciklističke staze te suradnja s Autotrolejom za nabavu električnog vozila koje će omogućiti vožnju turista s jednog kraja na drugi. Otvaranje novih sadržaja kao naprimjer kafića Terminal i restorana Bunker omogućilo je veće prilive gradua od luke, te time povećalo njenu ulogu u gospodarstvu.

7.2. LUKA SPLIT

Luka Split predstavlja morsku luku od osobitog odnosno međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku. Smještena je na srednjem Jadranu i predstavlja najveću luku Dalmacije. Njen prirodni položaj i njena veličina omogućili su joj brzi rast i razvitak. Luka Split duboko je uvučena u otočno područje a prilazi luci Split pružaju obalni i unutrašnji prilazni putevi poput Splitskih vrata. Kao najkraći prilazni plovni put ima duljinu od dva metra i smješten je između otoka Brača i Šolte. Luka Split u nadležnosti je lučke uprave Split koja svoje upravljanje ima nad bazenom Gradska luka, Kaštelanski bazen B, Kaštelanski bazen C, Kaštelanski bazen D- Resnik, bazen kod Komiže za ribarske potrebe i Vraničko solinski bazen.

S obzirom da se nalazi na strateškoj poziciji na Mediteranu to jest između luke Venecija i Egejskog mora, predstavlja morsku luku ticanja za brodove za kružna putovanja u Jadranu. Duga povijest i brojne znamenitosti grada Splita omogućuju privlačenje velikog broja turista. Tako su Split i njegova luka postali nezaobilazna destinacija brodova s Mediterana.³⁵

Što se tiče pomorsko putničkog terminala luke Split, ona tek od 2002. godine omogućava dolazak brodova na kružnim putovanjima. Split crusing turistima predstavlja veliku turističku zajednicu jer ima dobru povezanost s otocima u blizini i brojnim atrakcijama dostupnim na tim otocima. Od osnutka terminala do danas luku Split posjetile

³⁴ Grad Rijeka, „Lučka uprava Rijeka ugradila led rasvjetu na Riječkom lukobranu“, 04.08.2022., <https://www.rijeka.hr/lučka-uprava-rijeka-ugradila-led-rasvjetu-na-rijeckom-lukobranu/>, (18.08.2022.)

³⁵ Lučka uprava Split, „Luka Split“, <https://portsplit.hr/hr/luka-split/>, (19.08.2022.)

su brojne poznate crusing kompanije kao što su Carnival Cruises, Royal Carribbean Cruises, MSC Cruises, Costa Crociere, Cunard Line, Radisson Cruises, Celebrity Cruise i slične. Splitski lukobran ima duljinu od 2137 metara operativne obale koja broji 25 vezova za brodove i brodice raznih veličina.



Slika 2. Luka Split

Izvor: Lučka uprava Split, <https://portsplit.hr/hr/gradska-luka/> , (19.08.2022.)

Broj stanovnika u određenom gradu ili regiji u kojoj se nalazi luka ima veliku ulogu i značajnost za tu luku. Radi li se o gradu ili regiji s većim brojem stanovništva znači da će se otvarati i nova radna mjesta koja će imati značajnu ulogu za morsku luku. Veći broj stanovnika omogućava i pružanje više turističkih ponuda, poput više restorana, suvenirnica, turističkih zabavnih atrakcija i slično.

Tablica 10. Kretanje stanovništva Splitsko-dalmatinske županije od 2017. do 2021.

PODRUČJE	GODINA	BROJ ROĐENIH	BROJ UMRLIH
Splitsko-dalmatinska županija	2017.	4101	5227

Splitsko-dalmatinska županija	2018.	4287	5104
Splitsko-dalmatinska županija	2019.	4134	4968
Splitsko-dalmatinska županija	2020.	4028	5439
Splitsko-dalmatinska županija	2021.	4220	6005

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/>, (19.08.2022.)

Tablica deset pokazuje kretanje broja stanovništva, odnosno broj umrlih i broj rođenih u Splitsko-dalmatinskoj županiji.

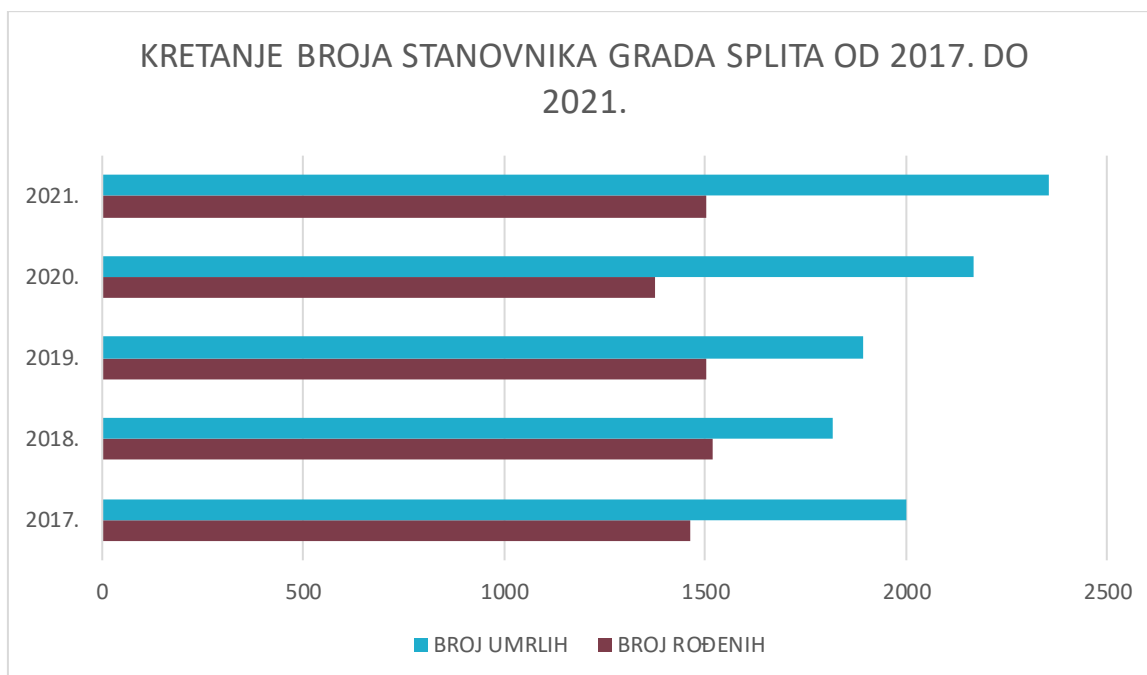
Tablica 11. Kretanje broja stanovništva grada Splita od 2017. do 2021.

PODRUČJE	GODINA	BROJ ROĐENIH	BROJ UMRLIH
Grad Split	2017.	1462	2001
Grad Split	2018.	1519	1819
Grad Split	2019.	1505	1894
Grad Split	2020.	1377	2170
Grad Split	2021.	1505	2355

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/> (23.08.2022.)

Tablica devet i deset pokazuju nam kretanje stanovništva u Splitsko-dalmatinskoj županiji i gradu Splitu. Podaci su nam značajni kako bi se kasnije usporedili sa brojem putnika u luci Split. Primijeti se da se broj rođenih u gradu ne mijenja značajno, kao ni broj umrlih osim u godini pandemije 2020., kada je u gradu Splitu umrlo 2170 što je oko 1100 više ljudi u odnosu na prethodnu godinu, umiranje ljudi nastavilo se i sljedeće godine to jest

2021. smanjivanje populacije u gradu Splitu kao i pandemija Covid ostavilo je utisak na promet u luci Split.



Grafikon 9. Kretanje broja stanovnika grada Splita od 2017. do 2021.

Izvor: Izradila studentica

Grafikon deset pokazuje nam mijenjanje u broju umrlih stanovnika na području grada Splita od 2016. do 2021. godine. Primijeti se da se broj umrlog stanovništva povećao iz godine u godinu. To može se prepisati covid pandemiji i mijenjanju načina života stanovništva. U odnosu na 2019. godinu broj umrlog stanovništva povećao se za 461 stanovnika.

Kao što je već u radu navedeno bruto domaći proizvod od izuzetne je važnosti za razvoj gospodarstva određene države.

Tablica 12. Ukupan bruto domaći proizvod i bruto domaći proizvod po stanovniku za grad Split od 2017. do 2021.

GODINA	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
UKUPNI BRUTO DOMAĆI PROIZVOD	30 703	32 213	33 741	33 113	34 766

BRUTO DOMAĆI PROIZVOD PO STANOVNIKU	68 226	72 554	79 760	78 997	82 045
-------------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/> (23.08.2022.)

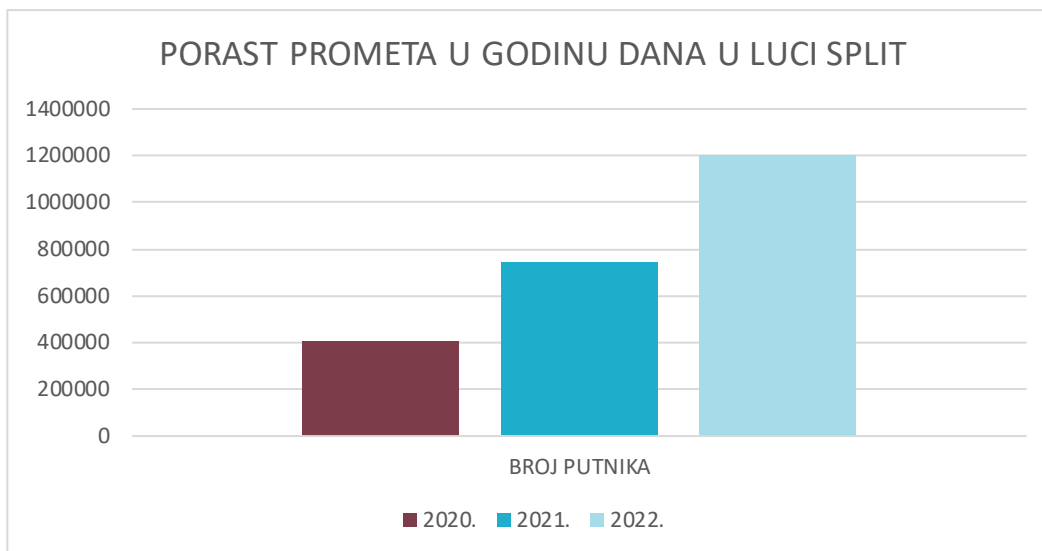
U tablici prikazan je ukupan bruto domaći proizvod i bruto domaći proizvod po stanovniku za grad Split od 2017. do 2021. godine. Primjećuje se pad bruto domaćeg proizvoda za vrijeme pandemije Covid i to radi manje broja stanovnika u gradu Splitu i manjeg korištenja kućanstva. Osim upotrebe kućanstva na pad ili povećanje bruto domaćeg proizvoda utječe i rast ili pad uvoza i izvoza robe.

Tablica 13. Ukupan broj putnika u luci Split od 2017. do 2021.

GODINA	UKUPAN BROJ PUTNIKA LUKA SPLIT
2017.	5 261 166
2018.	5 422 589
2019.	5 607 789
2020.	407 319
2021.	739 970

Izvor: Izradila studentica prema Lučkoj upravi Split i Državnom zavodu za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/search?q=PROMET%20U%20MORSKIM%20LUKAMA%202020> , <https://portsplit.hr/hr/luka-split/statistike/> , (20.08.2022.)

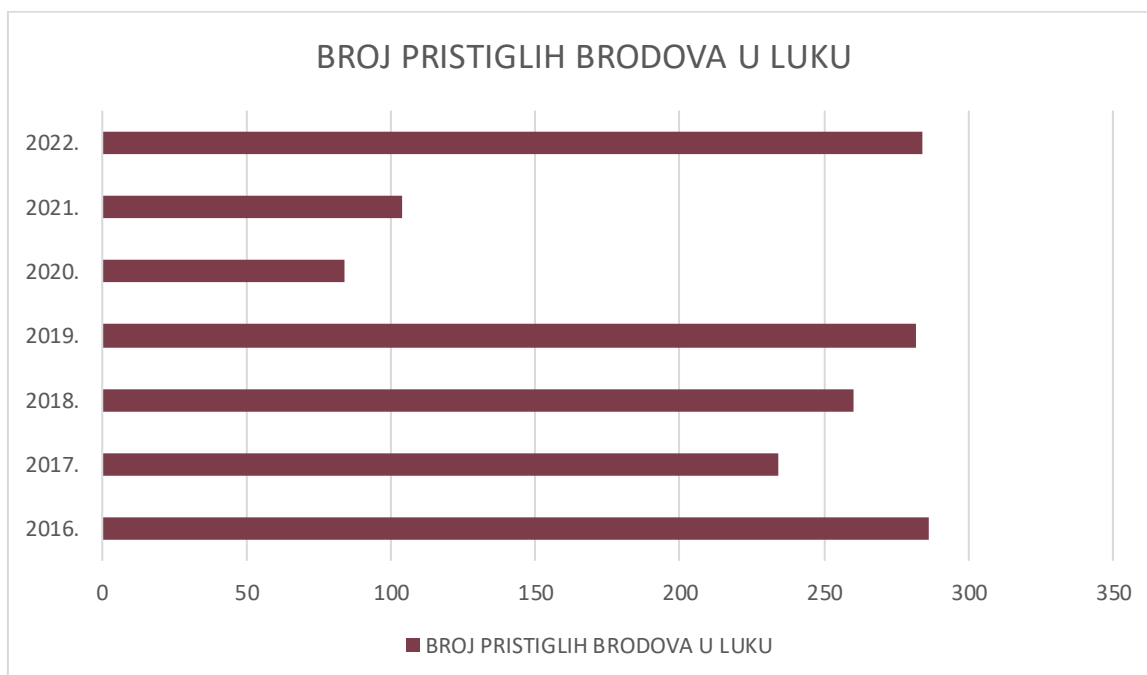
U tablici trinaest dani su podaci o ukupnom broju putnika u luci Split za razdoblje od 2017. do 2021. Podatci u tablici dani su za međunarodni i za domaći promet luke. U 2020. i 2021. godini broj putnika je manji jer se radi o podacima za drugo tromjesečje. Grad Split kao i njegova luka donosi značajnu ulogu za stanovništvo tog područja, unutar luke turizam koji se odvija donosi velike prihode za gospodarstvo. Promet putnika godišnje bude oko 5 000 000 milijuna, što je za luku iznimno dobro i pomaže joj u njenom rastu i razvoju te utjecaju na nacionalno gospodarstvo. Putnički promet u luci Split u drugom tromjesečju bio je oko 42% veći u odnosu na 2020. godinu.



Grafikon 10. Porast prometa u godinu dana u luci Split

Izvor: Izradila studentica prema Državnom zavodu za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/>, (20.08.2022.)

Grafikon broj jedanaest najbolje nam pokazuje porast prometa putnika u luci Split. Porast je bio za malo više od 40%. Promet u luci nije stao niti 2022. godine kada je narastao za čak 67,4% u odnosu na prethodnu godinu. Kontinuirano povećanje broja turista u luci zahtjeva implementaciju postojećih ali i stvaranje novih prometnih sredstava za kvalitetniji prijevoz putnika.



Grafikon 11. Broj pristiglih kruzera u luku Split od 2016. do 2022.

Izvor: Izradila studentica prema Lučkoj upravi Split, <https://portsplit.hr/hr/kruzna-putovanja/najava-dolazaka/>, (20.08.2022.)

Unutar grafikona dvanaest pokazano je koliko je kruzing brodova stiglo u luku Split u razdoblju od 2016. do 2022. godine. Na grafikonu se primijeti odstupanje 2020. i 2021. godine kada je luku Split stiglo manje od 150 brodova za kružna putovanja. Manji dolazak brodova donijelo je gradu i manje prihode od turizma i turističkih djelatnosti na tom području. Podatci dani za 2022. godinu uzeti su iz plana najave dolazaka brodova za kružna putovanja te se do kraja godine planira da će doći 284 brodova što je skoro pa kao i u rekordnoj 2016. godini.

Tablica 14. Broj putnika s brodova za kružna putovanja pristiglih u luku Split od 2016. do 2021.

GODINA	BROJ PUTNIKA S BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA
2016.	278 259
2017.	232 244
2018.	307 148
2019.	359 955
2020.	/
2021.	85 533

Izvor: Izradila studentica prema Lučkoj upravi Split, <https://portsplit.hr/hr/kruzna-putovanja/najava-dolazaka/> (20.08.2022.)

U tablici prikazan je broj putnika koji su pristigli u luku Split na brodovima za kružna putovanja. Smatra se da se broj putnika sa brodova za kružna putovanja polako vraća na prijašnje stanje. Veliku prednost luci Split daje i dostupnost gradske jezgre od strane svih prijevoznih sredstava, luka je nedaleko od centra grada. Lučka uprava Split od samog osnutka ima jednaki cilj a to je pružanje najboljih mogućih uvjeta pomorsko putničkom prometu. Kruzing turizam u luci Split postoji od 2000. godine kada je u luku pristiglo 82 broda za kružna putovanja. Porast ovakve vrste turista omogućio je i otvaranje novih trgovina, suvenirnica i restorana s brзом hranom. Potrošnja ovakvih turista ne pridonosi značajnu ulogu gradu koliko zapravo dolazak takvog broda lučkoj upravi. Turisti imaju već sve na brodu, te se dolaskom u luku ne zadržavaju previše u gradu, dok brod kada stigne u luku plaća određene velike pristojbe lučkoj upravi.

Tablica 15. Dobiveni prihodi luke Split od brodova za kružna putovanja za razdoblje od 2016. do 2021.

GODINA	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
OSTVARENI PRIHOD LUKE SPLIT OD BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA	159 380	180 091	197 852	206 936	170 860	211 106

Izvor: Izradila studentica prema Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/turizam/kruzna-putovanja-i-nauticki-turizam/> , (21.08.2022.)

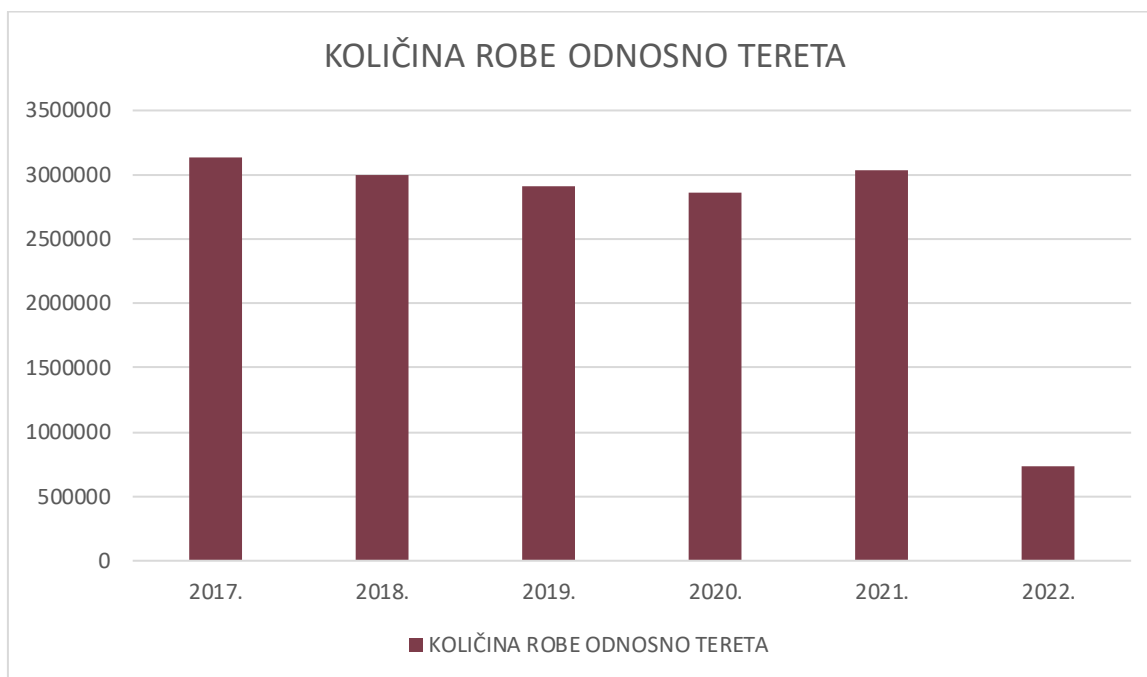
U tablici prikazani su prihodi koje ostvaruje luka Split i njena lučka uprava od brodova za kružna putovanja. Podatci su dati za razdoblje od 2016. do 2021. godine. Prihodi se odnose na tarife za iznajmljivanje vezova, za stalne i tranzitne troškove, servisne usluge i ostale prihode. Od kruzing turizma više profita ostvaruje lučka uprava dolaskom kruzera u luci nego grad i okolica od dolaskom turista s brodova za kružna putovanja. Kako bi brodovi za kružna putovanja sve više dolazili u luku Split ona bi trebala zadovoljavati određene uvjete kao što su blizina zračne luke, prilagodbe luke za dolazak velikih brodova, veći broj smještaja, brže i jednostavnije sigurnosne provjere i veći broj sredstava za dolazak od luke do željene destinacije.

Tablica 16. Količina prekrane robe odnosno tereta u luci Split od 2017. do 2022.

GODINA	KOLIČINA PREKRCANE ROBE ODNOSNO TERETA
2017.	3 136 347
2018.	2 998 013
2019.	2 913 509
2020.	2 859 445
2021.	3 041 104
2022.	733 623

Izvor: Izradila studentica prema Lučkoj upravi Split, „Statistički podatci“, <https://portsplit.hr/hr/luka-split/> , (24.08.2022.)

U tablici prikazana je količina prekrane robe u luci Split za razdoblje od 2017. do 2022. godine. Podatci za zadnju godinu uzeti samo za drugo tromjesečje obzirom da godina i dalje traje. S obzirom na luku Rijeka, luka Split više je značajna za prijevoz putnika, nego za dolazak brodova ostale vrste tereta, no i dalje su tu prisutne velike količine tereta.



Grafikon 12. Količina prekrane robe odnosno tereta u luci Split u razdoblju od 2017. do 2022.

Izvor: Izradila studentica

Porast količine tereta koji je pristigao u luku najbolje se očituje kroz prethodni grafikon. Primjećuju se sitne oscilacije pada i rasta tereta no ništa značajno za luku i njen razvoj. U luci Split 2022. i to samo za drugo tromjesečje iznosila je 733 623 tone, što je znatno utjecalo da prihode koje luka ostvaruje ali i na njen daljnji razvitak.

Na promet odnosno količinu putnika koji dođu u luku Split utjecale su brojne investicije lučke uprave i grada Splita. Lučka uprava za cilj imala je izgradnju novih podgradnji i nadgradnji kako bi se omogućila bolja kvaliteta usluge putnicima. Također morala je omogućiti ekološki prihvatljiviju luku, omogućiti bolju i kvalitetniju uslugu za domaći promet tijekom cijele godine a ne samo tijekom sezone, osim domaćeg prometa morala je poboljšati i kvalitetniju uslugu brodovima i putnicima sa kruzing putovanja tijekom cijele godine. Da je luka Split uspjela u tome najbolje primjećujemo kroz grafikon dva gdje se vidi povećanje putnika u luci u zadnje tri godine.

U luci Split pojavljuje se problem stvaranja velikih gužvi tijekom sezone radi velikog broja putnika i luka bi trebala poboljšati infrastrukturu na svojim bazenima, proširiti svoju luku radi lakšeg prilaska vozila, izgradnja nove operativne obale za teretni linijski obalni prijevoz i povećati broj linija kako bi putnici imali više mogućnosti za vrijeme dolazaka.

8. ZAKLJUČAK

Morska luka je prometno, industrijsko, trgovačko i distribucijsko središte bitno za svaku pomorsku državu, te važan čimbenik u razvoju gospodarstva te države. Djelatnost morske luke pozitivno utječe na rast i razvoj okoline u kojoj se nalazi, ne samo direktno na razvoj luke već i da šire područje. Kako bi ostvarile taj pozitivni učinak odnosno omogućile gospodarski razvitak potrebno je da se prilagođavaju okolini i potrebama društva. Ostvarivanje aktivnosti koje vrše moguće je jedino ako dovoljno i kvalitetno ulažu u svoju infrastrukturu i suprastrukturu. Kao glavna djelatnost luke smatra se upravljanje teretom, što se promatra u morskoj luci koja pruža lakši, kvalitetniji i sigurniji prijevoz robe i putnika morem ili kopnom.

Luke otvorene za javni promet od međunarodnog interesa služe za korištenje svim pravnim i fizičkim osobama u Republici Hrvatskoj koji će on njenog korištenja ostvariti i donijeti dobit za cijelo područje. One predstavljaju multiplikativni učinak za sve sudionike i cijelo područje na kojem se odvija lučka djelatnost. Razlikuju se mikro i makro multiplikativni učinci koji sudjeluju u razvoju gospodarstva. Mikromultiplikativni učinci proučavaju i odnose se na utjecaj pojedinca na cijelo gospodarstvo, dok makromultiplikativni proučavaju utjecaj grupe ili cijele zajednice na gospodarstvo.

Luka Rijeka i luka Split slične su a ujedno i različite luke, te svojim prometom ostvaruju veliki utjecaj na gospodarstvo Republike Hrvatske. One će ostvariti optimalan promet jedino ako im je kapacitet luke i transportni kapacitet kopna dobro koordiniran i sinkroniziran. Pomorski promet u morskoj luci Rijeka više je orijentiran na prijevoz i promet tereta, dok se u luci Split on više orijentira na prijevoz i dolazak putnika. Promet koji je ostvaren u jednoj i drugoj luci omogućilo je povoljniji položaj luke u državi, bolju turističku iskoristivost grada i regije u kojoj se nalazi, te veću konkurentnost u odnosu na ostale luke izvan države. Luke su se turistički razvile, te nakon osnivanja lučkih uprava započele su značajno ulagati u svoju infrastrukturu. Smatra se da su luke ostvarile pozitivan promet prijevoza putnika, vozila i ostale vrste tereta. Međutim obje luke imaju još prostora za buduće ulaganje kako bi ostvarili još kvalitetniju uslugu u domaćem ali i međunarodnom prometu, ne samo preko sezone već tijekom cijele godine. Luka Rijeka i luka Split imaju dobar zemljopisni položaj i turističku tradiciju, te time imaju i dobru podlogu za postati još kvalitetnijim i pružati povoljniju i bržu uslugu.

Obje luke 2020. godine pogodila je pandemija, te se njihov promet smanjio za vrijeme tog razdoblja, to polako luke to vraćaju u normalu, te podižu svoj promet na staro.

Pandemija je najviše ostavila utisak na promet putnika i na turistički razvoj regije u kojem se luke nalaze. Brojne turističke atrakcije morale su se zatvoriti, te osim što su turisti imali zabranu dolaska, imali su i manjak ponuda, no nakon prestanka određenih mjera luke su svoj promet vratile na staro. Svojim pomorskim prometom i jedna i druga luka ostvaruju rast i razvoj regije i države u kojoj se nalaze.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Dundović, Č., Kesić, B., Tehnologija i organizacija luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2001.
2. Kesić, B., Jugović, A., Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilište u Rijeci i Liber d.o.o. Rijeka, Rijeka, 2006.
3. Kesić, B., Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
4. Jugović, A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012.
5. Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A., Menadžment u brodarstvu i lukama, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2010.

INTERNETSKI IZVORI:

1. Filipović-Grčić, S., „Trendovi razvoja pomorskih luka“, rujan 2016., <urn:nbn:hr:119:998432>, (14.07.2022.)
2. Zakon.HR, „Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama“, 01.01.2020., <https://www.zakon.hr/z/505/Zakon-o-pomorskom-dobru-i-morskim-lukama>, (14.07.2022.)
3. Filipović-Grčić, S., 2016., "Trendovi razvoja pomorskih luka", Završni rad, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:998432>, (22.07.2022.)
4. Petrov, T., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“, 2020., <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:019807> (03.08.2022.)
5. Granić, Mia., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“, 2020., <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:744480>, (03.08.2022.)
6. Matković, A., "Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet", rujan 2014., <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/274-2014.pdf>, (06.08.2022.)
7. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, “Republika Hrvatska raspolaže sa sljedećom osnovnom mrežom prometne infrastrukture”, <https://mmpi.gov.hr/print.aspx?id=10402&url=print>, (06.08.2022.)
8. Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, „Pomorsko dobro i morske luke“, 30.04.2015., <https://www.pravo.unizg.hr>, (06.08.2022.)
9. Narodne novine, „Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luke posebne namjene“, 11.08.2004., https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2004_08_110_2101.html, (10.08.2022.)
10. Dumančić, N., „Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet“, rujan 2020., <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:791056>, (08.08.2022.)
11. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021., <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=42391>, (10.08.2022.)
12. Jugović, A., „Racionalizacija upravljanja pomorskoputničkim lukama Republike Hrvatske“, 16.05.2005., <https://hrcak.srce.hr/file/6517>, (10.08.2022.)
13. Luka Rijeka, „Rijeka (45°19.8' N - 14°25.4' E)“, 2022., <https://lukarijeka.hr/#> (11.08.2022.)

14. Lučka uprava Rijeka, 2019., <https://www.portauthority.hr/novosti/novi-pontoni-na-rijeckom-lukobranu/> , (17.08.2022.)
15. Luka Rijeka, "Zemljopisni položaj", <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> , (11.08.2022.)
16. Državni zavod za statistiku i Gradsko vijeće grada Rijeke, "Kretanje broja stanovništva", <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/stanovnistvo/> i <https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2020/02/Zaklju%C4%8Dak-i-Izvj%C5%A1%C4%87e-o-> (16.08.2022.)
17. Lučka uprava Rijeka, "Statistika prometa", <https://www.portauthority.hr/statistike-i-tarife/> , (16.08.2022.)
18. Državni zavod za statistiku, "GODIŠNJI BRUTO DOMAĆI PROIZVOD ZA RAZDOBLJE 1995. – 2020.", 02.02.2021., <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10002> , (17.08.2022.)
19. Grad Rijeka, "Plan razvoja grada Rijeke 2021.-2027.", 01.03.2021., <https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2021/03/Prijedlog-plana-razvoja-Grada-Rijeke.pdf> , (17.08.2022.)
20. Grad Rijeka, "Turistička sezona u Rijeci broji rekorde", 18.07.2022., <https://www.rijeka.hr/turisticka-sezona-u-rijeci-broji-rekorde/> , (18.08.2022.)
21. Državnom zavodu za statistiku, "Nautički turizam", 29.04.2021., <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10192> , (18.08.2022.)
22. Grad Rijeka, „Lučka uprava Rijeka ugradila led rasvjetu na Riječkom lukobranu“, 04.08.2022., <https://www.rijeka.hr/lucka-uprava-rijeka-ugradila-led-rasvjetu-na-rijeckom-lukobranu/> , (18.08.2022.)
23. Lučka uprava Split, „Luka Split“, <https://portsplit.hr/hr/luka-split/> , (19.08.2022.)
24. Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/> , (19.08.2022.)
25. Lučkoj upravi Split i Državnom zavodu za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/hr/search?q=PROMET%20U%20MORSKIM%20LUKAMA%202020> , <https://portsplit.hr/hr/luka-split/statistike/> , (20.08.2022.)

KAZALO KRATICA

BDP-bruto domaći proizvod

PGŽ-Primorsko-goranska županija

RH- Republika Hrvatska

POPIS TABLICA

Tablica 1. Kretanje broja stanovnika Republike Hrvatske od 2016. do 2021.....	48
Tablica 2. Kretanje broja stanovništva Primorsko-goranske županije u razdoblju od 2016. do 2021.....	50
Tablica 3. Kretanje broja stanovnika u gradu Rijeci u razdoblju od 2016. do 2021. godine	51
Tablica 4. Broj putnika u luci Rijeka od 2016. do 2021.....	52
Tablica 5. Bruto domaći proizvod Republike Hrvatske od 2016. do 2021.....	53
Tablica 6. Ukupan bruto domaći proizvod i bruto domaći proizvod po stanovniku za Primorsko-goransku županiju od 2016. do 2021.....	54
Tablica 7. Broj putnika na kruzerima u luci Rijeka od 2019. do 2022.....	56
Tablica 8. Potrošnja turista s kruzinga u luci Rijeka, gradu i okolici u razdoblju od 2015. do 2021.....	57
Tablica 9. Ukupan promet robe u luci Rijeka od 2017. do 2022. godine.....	57
Tablica 10. Kretanje stanovništva Splitsko-dalmatinske županije od 2017. do 2021.....	62
Tablica 11. Kretanje broja stanovništva grada Splita od 2017. do 2021.....	63
Tablica 12. Ukupan bruto domaći proizvod i bruto domaći proizvod po stanovniku za grad Split od 2017. do 2021.....	64
Tablica 13. Ukupan broj putnika u luci Split od 2017. do 2021.....	65
Tablica 14. Broj putnika s brodova za kružna putovanja pristiglih u luku Split od 2016. do 2021.....	67
Tablica 15. Dobiveni prihodi luke Split od brodova za kružna putovanja za razdoblje od 2016. do 2021.....	68
Tablica 16. Količina prekrane robe odnosno tereta u luci Split od 2017. do 2022.....	68

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Kretanje broja stanovnika u RH za razdoblje od 2016. do 2021.....	49
Grafikon 2. Kretanje broja stanovnika Primorsko-goranske županije od 2016. do 2021....	50
Grafikon 3. Kretanje broja stanovništva grada Rijeke od 2016. do 2021. godine.....	52
Grafikon 4. Broj putnika u luci Rijeka od 2018. do 2021.	53
Grafikon 5. Ukupna količina robe u luci Rijeka od 2017. do 2022. godine.....	58
Grafikon 6. Promet robe u luci Rijeka 2019. godine s obzirom na vrstu tereta	59
Grafikon 7. Promet robe u luci Rijeka prema vrsti tereta za 2020. godinu.....	59
Grafikon 8. Promet robe 2021. godine u luci Rijeka prema vrsti tereta.....	60
Grafikon 10. Kretanje broja stanovnika grada Splita od 2017. do 2021.	64
Grafikon 11. Porast prometa u godinu dana u luci Split	66
Grafikon 12. Broj pristiglih kruzera u luku Split od 2016. do 2022.....	66
Grafikon 13. Količina prekrcaane robe odnosno tereta u luci Split u razdoblju od 2017. do 2022.	69

POPIS SHEMA

Shema 1. Interesne skupine lučkog sustava.....	18
Shema 2. Zone pristupa hrvatskoj obali	24
Shema 3. Tijela lučke uprave luka od međunarodnog interesa	31
Shema 4. Tijela lučke uprave od županijskog i lokalnog značenja.....	33
Shema 5. Lučke uprave na području Primorsko goranske županije.....	35
Shema 6. Multiplikativni učinci potrošnje turista	39
Shema 7. Područje ekonomskog utjecaja u Kvarnerskom zaljevu.....	42
Shema 8. Geoprometni položaj luke Rijeka	47
Shema 10. Broj putnika na kruzerima i jedrenjacima pristiglih u luku Rijeka od 2003. do 2021. godine	56

POPIS SLIKA

Slika 1. Riječki lukobran/ pomorsko putnički terminal Rijeka	46
Slika 2. Luka Split	62