



*Republika Hrvatska*

**MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I INFRASTRUKTURE**

Prisavlje 14, 10 000 Zagreb

# NACIONALNI PLAN RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA

NACRT KONAČNOG IZVJEŠĆA

**Listopad 2016.**

Verzija 5.0



**PLANET S.A.**  
64 Louise Rencourt St  
11523 Athens  
Greece



**EUFONDIA d.o.o.**  
Grašćica 36  
10000 Zagreb  
Croatia



**ROGAN ASSOCIATES S.A.**  
9 Valetta St  
15771 Athens  
Greece



|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>NAZIV I OZNAKA PROJEKTA:</b>             | <b>"NACIONALNI PLAN RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA"</b><br><b>EV. BR. 43-48-15-1</b>                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>NARUČITELJ:</b>                          | <b>Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture</b>                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>VODITELJ PROJEKTA U IME NARUČITELJA:</b> | <b>Jadranka Fržop, dipl. iur.</b><br><b>mr.sc Nina perko, Načelnica Sektora</b><br><b>Igor Radić, mag.ing. admin. nav, Voditelj odjela</b>                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>UPRAVLJAČKI TIM IZVRŠITELJA:</b>         | <b>Dimitris Galanis, PLANET S.A.</b><br><b>Nikolaos Kriezis, PLANET S.A.</b><br><b>Drazen Breglec, EUFONDIA d.o.o.</b>                                                                                                                                | Zastupnik Izvođača<br>Direktor projekta<br>Zamjenik direktora projekta                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>IMENOVANI TIM KLJUČNIH STRUČNJAKA:</b>   | <b>Diego Chersi, Eufondia d.o.o.</b><br><b>Dimitris Katsochis, PLANET S.A.</b><br><b>Nikolaos Moiras, PLANET S.A.</b><br><br><b>Panayotis Zacharioudakis, ROGAN &amp; Associates S.A.</b><br><b>Christos Solomonidis, ROGAN &amp; Associates S.A.</b> | Voditelj projekta<br>Stručnjak za integralni prijevoz<br>Stručnjak za okološku prihvatljivost investicija<br>Stručnjak za ekonomiku luka<br><br>Stručnjak za planiranje prometnih sustava                                                                                                 |
| <b>PODUGOVORENI SURADNICI:</b>              | <b>POMORSKI FAKULTET U RIJECI</b><br>Sveučilište u Rijeci<br>Studentska 2<br>51000 Rijeka<br>Hrvatska                                                                                                                                                 | <b>Izv.prof.dr.sc. Alen Jugović</b><br><b>Prof.dr.sc. Damir Zec</b><br><b>Doc.dr.sc. Vlado Frančić</b><br><b>Doc.dr.sc. Neven Grubišić</b><br><b>Doc.dr.sc. Borna Debelić</b><br><b>Doc.dr.sc. Biserka Rukavina</b><br><b>Loris Rak, dipl. iur.</b><br><b>Doc.dr.sc. Ana Perić Hadžić</b> |
|                                             | <b>FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI</b><br>Sveučilište u Zagrebu<br>Vukelićeva 4<br>10000 Zagreb<br>Hrvatska                                                                                                                                               | <b>Prof. dr. sc. Natalija Kavran</b><br><b>Izv.prof.dr.sc. Mihaela Bukljaš</b><br><b>Skočibušić</b><br><b>Dr.sc. Vlatka Stupalo</b><br><b>Ena Kereš, mag.ing.traff.</b>                                                                                                                   |
|                                             | <b>LIBURNIA POMORSKA AGENCIJA d.o.o</b><br>C. Emina 3<br>51410 Opatija<br>Hrvatska                                                                                                                                                                    | <b>Marin Škufca, dipl. ing.</b><br><b>Davor Vučak, dipl. oec.</b>                                                                                                                                                                                                                         |

**POTVRDA O PRIHVAĆANJU NACRTA IZVJEŠĆA**

**KONZULTANT :**

**Ime i**

**prezime:**

**Dimitris Galanis**

(Predstavnik konzultanta)

**Potpis :**

**Datum :**

\*

**POTVRĐENO OD :**

**Ime i**

**prezime:**

**Igor Radić**

**1. ASISTENT VODITELJA  
PROJEKTA**

**Potpis:**

**Datum :**

\*

**2. VODITELJ PROJEKTA**

**Ime i**

**prezime:**

**Nina Perko**

**Potpis:**

**Datum :**

\*

**\* Nije potrebno upisivati datum. Datum je potrebno ručno upisati u trenutku potpisivanja.**

**Primatelj ovog dokumenta je odgovoran za uništavanje ranije verzije ili za njeno označavanje kao "zastarjele".**





|                                                                                                                                            |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1. Uvod.....</b>                                                                                                                        | <b>4</b> |
| <b>2. Analiza i planiranje infrastrukture.....</b>                                                                                         | <b>5</b> |
| 2.1 Zakonodavni okvir luka otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.....                                                 | 5        |
| 2.1.1 Obilježja i obveznih elemenata luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja.....                                    | 5        |
| 2.1.2 Zakonodavni okvir upravljanja lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.....                                | 11       |
| 2.1.3 Prostorno planiranje luka županijskog i regionalnog značaja .....                                                                    | 13       |
| 2.1.4 Neujednačenost pojedinih pojmovnih odrednica.....                                                                                    | 15       |
| 2.1.5 Strateške smjernice relevantne za planiranje razvoja luka od županijskog i lokalnog značaja.....                                     | 18       |
| 2.2 Analiza i ocjena postojećeg stanja luka od županijskog i lokalnog značenja.....                                                        | 21       |
| 2.2.1 Analiza i ocjena postojećeg stanja luka od županijskog značenja.....                                                                 | 22       |
| 2.2.2 Analiza i ocjena postojećeg stanja luka od lokalnog značenja.....                                                                    | 48       |
| 2.2.3 Komparativna analiza i ocjena postojećeg stanja luka od županijskog i lokalnog značenja.....                                         | 53       |
| 2.3 Upis pomorskog dobra na lučkim područjima županijskih i lokalnih luka u zemljišnim knjigama .....                                      | 57       |
| 2.3.1 Opće značajke pomorskog dobra .....                                                                                                  | 57       |
| 2.3.2 Postupak određivanja granica lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja .....                     | 57       |
| 2.3.3 Status pomorskog dobra s aspekta gospodarskog korištenja .....                                                                       | 60       |
| 2.4 Analiza obujma prometa putnika i tereta s projekcijama kretanja do 2030. ....                                                          | 63       |
| 2.4.1 Definiranje kriterija analize obujma prometa putnika i tereta .....                                                                  | 63       |
| 2.4.2 Metodološki pristup i projekcije kretanja prometa temeljem makroekonomskih pokazatelja i potreba domaćeg stanovništva i turista..... | 63       |
| 2.5 Prijedlog kriterija za kategorizaciju luka od županijskog i lokalnog značaja.....                                                      | 90       |
| 2.5.1 Analiza i prikaz postojećih mjerila za razvrstaj luka.....                                                                           | 90       |
| 2.5.2 Metodologija kategorizacije i vrednovanja razvojnih mogućnosti luka.....                                                             | 92       |
| 2.5.3 Utvrđivanje klasifikacijskih kriterija .....                                                                                         | 94       |
| 2.5.4 Standardi funkcionalnosti i tehničke kvalitete te kriteriji za razvrstaj luka po važnosti .....                                      | 101      |
| 2.5.5 Teoretski model razrade razvojnih scenarija luka županijskog i lokalnog značaja .....                                                | 105      |

|           |                                                                                                                                                                               |            |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.5.6     | Razvojni kriteriji izvedeni na temelju strateških dokumenata i planova razvoja.....                                                                                           | 107        |
| 2.5.7     | Razvoj na temelju izabranog scenarija – županijske luke .....                                                                                                                 | 109        |
| 2.5.8     | Razvoj na temelju izabranog scenarija – lokalne luke .....                                                                                                                    | 113        |
| 2.5.9     | Klasifikacija luka po važnosti.....                                                                                                                                           | 114        |
| <b>3.</b> | <b>Analiza i planiranje integralnog prijevoza .....</b>                                                                                                                       | <b>119</b> |
| 3.1       | Analiza postojećeg stanja razvijenosti integralnog prijevoza u lukama.....                                                                                                    | 119        |
| 3.1.1     | Utvrđivanje obilježja integralnog prijevoza u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja sa ro-ro putničkim linijama .....                               | 119        |
| 3.1.2     | Ocjena postojećeg stanja razvijenosti integralnog prijevoza.....                                                                                                              | 122        |
| 3.2       | Analiza budućeg razvoja integralnog putničkog prijevoza i dimenzioniranje potreba razvoja integralnog prijevoza .....                                                         | 123        |
| 3.2.1     | Metodološki pristup.....                                                                                                                                                      | 123        |
| 3.2.2     | Definiranje i vrednovanje pokazatelja kvalitete mogućnosti razvoja integralnog putničkog prijevoza i kriterija za dimenzioniranje potreba razvoja integralnog prijevoza ..... | 123        |
| 3.2.3     | Prijedlozi budućeg razvoja integralnog prijevoza multimodalnih servisa po županijama .....                                                                                    | 125        |
| <b>4.</b> | <b>Upravljanje lukama županijskog i lokalnog značaja - administrativni model.....</b>                                                                                         | <b>127</b> |
| 4.1       | Analiza upravljanja županijskim lučkim upravama u Republici Hrvatskoj .....                                                                                                   | 127        |
| 4.2       | Europska iskustva/oblici i značajke u upravljanju županijskim (regionalnim) i lokalnim lukama.....                                                                            | 139        |
| 4.3       | Subjekti i funkcije upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja .....                                                                         | 151        |
| 4.3.1     | Sudionici u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.....                                                                                  | 152        |
| 4.3.2     | Funkcije upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja .....                                                                                    | 160        |
| 4.3.3     | Redefiniranje subjekata upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja .....                                                                     | 170        |
| 4.3.4     | Redefiniranje funkcija upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.....                                                                       | 174        |
| 4.4       | Upravljanje koncesijskim odnosima na lučkom području u funkciji razvoja gospodarstva i poduzetništva .....                                                                    | 179        |
| 4.4.1     | Funkcionalne specifičnosti koncesijskog odnosa lučke uprave i koncesionara .....                                                                                              | 183        |
| 4.4.2     | Model koncesijskih odnosa na lučkom području .....                                                                                                                            | 185        |

|           |                                                                                                                   |            |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.5       | Izrada kriterija za određivanje opravdanosti, nužnosti i uspješnosti modela upravljanja.....                      | 188        |
| 4.5.1     | Ekonomsko-financijski kriteriji .....                                                                             | 190        |
| 4.5.2     | Kriterij funkcionalnosti .....                                                                                    | 192        |
| 4.5.3     | Kriterij prioritizacije/nužnosti .....                                                                            | 195        |
| 4.5.4     | Kriterij uspješnosti .....                                                                                        | 196        |
| 4.6       | Prijedlozi modela upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja .....               | 201        |
| 4.6.1     | Model više lučkih uprava sa zajedničkim stručnim službama .....                                                   | 202        |
| 4.6.2     | Model više decentraliziranih lučkih uprava .....                                                                  | 204        |
| 4.6.3     | Model jedne županijske lučke uprave s više poslovnih jedinica .....                                               | 206        |
| 4.6.4     | Model jedne centralizirane županijske lučke uprave .....                                                          | 208        |
| 4.6.5     | Ostali mogući modeli .....                                                                                        | 210        |
| 4.6.6     | Analiza i usporedba predloženih modela upravljanja sustavom županijskih i lokalnih luka .....                     | 215        |
| 4.7       | Prilike i financijske mogućnosti za razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja ..... | 218        |
| 4.7.1     | Strukturni i kohezijski fondovi.....                                                                              | 218        |
| 4.7.2     | Europski fond za regionalni razvoj .....                                                                          | 220        |
| 4.7.3     | Europski socijalni fond .....                                                                                     | 220        |
| 4.7.4     | Kohezijski fond.....                                                                                              | 220        |
| 4.7.5     | Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj.....                                                               | 221        |
| 4.7.6     | Europski fond za pomorstvo i ribarstvo .....                                                                      | 221        |
| 4.7.7     | Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014-2020.....                                                        | 222        |
| 4.7.8     | Bilateralni i transnacionalni programi .....                                                                      | 225        |
| 4.7.9     | Najvažniji direktni fondovi za razvoj luka.....                                                                   | 229        |
| 4.7.10    | Ostali fondovi .....                                                                                              | 229        |
| <b>5.</b> | <b>Zaključak.....</b>                                                                                             | <b>233</b> |
| <b>6.</b> | <b>Popis slika.....</b>                                                                                           | <b>243</b> |
| <b>7.</b> | <b>Popis tablica.....</b>                                                                                         | <b>247</b> |
| <b>8.</b> | <b>Popis literature .....</b>                                                                                     | <b>248</b> |
| 8.1       | Pravni propisi.....                                                                                               | 248        |
| 8.2       | Strateški dokumenti .....                                                                                         | 249        |
| 8.3       | Znanstvena i stručna literatura .....                                                                             | 250        |

## 1. Uvod

Strateški smještena na raskrižju regionalnih i međunarodnih pomorskih putova, hrvatska morska obala duga je 6.278 km (od čega 4.398 km ili 70,1 % iznosi dužina obale otoka), obuhvaća 78 otoka (1.244 s otočićima, hridima i grebenima) i čini jedno od izrazito razvedenijih obalnih područja u Europi. Hrvatska ima dugačku pomorsku tradiciju, a pomorski sektor oduvijek ima ključnu ulogu u ekonomskom, trgovinskom i društvenom razvoju države. Republika Hrvatska značajan dio svojih prihoda ostvaruje gospodarskim iskorištavanjem mora i priobalja. U tom segmentu posebno se ističe brodogradnja, turističko gospodarstvo i pomorska industrija. No, pored toga, hrvatsko priobalje značajan je čimbenik društvenog života, ne samo za stanovnike koji žive u tom području već i za sve stanovnike Republike Hrvatske.

Pomorski promet je ključan za povezivanje hrvatskih otoka te za poboljšanje pristupa i mobilnosti hrvatskih građana iako je od ukupnog broja otoka samo 47 otoka naseljeno, a ukupan broj stanovnika prema popisu iz 2011. godine iznosi 124.955 stanovnika (SLJH DZS 2015).

Za uravnotežen razvoj zemlje posebno je važno osigurati održiv razvoj otoka te spriječiti daljnje iseljavanje otočnog stanovništva. U tom kontekstu, za razvoj otoka značajan je obalni linijski pomorski promet koji se odvija na ukupno 52 javne linije od državnog značaja, na kojima je u 2015. godini prevezeno 12,5 milijuna putnika i 2,99 milijuna vozila. (AZOLPP)

Ishodište i odredište cjelokupne djelatnosti povezane s iskorištavanjem mora jesu njegove luke. I to posebice luke otvorene za javni promet. Iako se u javnosti pod pojmom luke u pravilu podrazumijevaju „velike“ luke okrenute međunarodnom prometu, značajan dio djelatnosti pa i ukupnog prometa odvija se u lukama županijskog i lokalnog značaja.

Vjerojatno je ta veća usredotočenost na „velike“ morske luke doprinijela da su u prošlosti te manje luke bile zanemarene, kako u pogledu normiranosti tako i u pogledu gospodarske i društvene valorizacije.

No, jačanjem turizma te naročito povećanjem broja manjih brodova za kružna putovanja, i te manje luke privlače veću pažnju te se polako probija svijest o njihovoj izuzetnoj važnosti za cjelokupno društvo. Slijedom toga, u nastavku ove studije prikazana su obilježja postojećeg stanja luka od županijskog i lokalnog značaja, analizirani su mogući pravci razvoja te razvijena metodologija procjene primjerenosti različitih modela upravljanja tim lukama.

Konačno, posvećena je značajna pažnja mogućnostima i načinima unapređenja djelotvornosti njihovog iskorištavanja, s temeljnom idejom da se postojećim korisnicima unaprijedi razina lučkih usluga te da se, u mjeri u kojoj je to moguće, poveća broj korisnika lučkih usluga, a da se pritom ne ugroze načela održivog razvoja.

## 2. Analiza i planiranje infrastrukture

### 2.1 Zakonodavni okvir luka otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

U ovom poglavlju dat će se prikaz nacionalnih propisa koji izravno ili neizravno određuju status, obilježja i obvezne elemente luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja uz ocjenu primjerenosti pozitivnih propisa željenom zakonodavnom okviru.

Pored propisa, u poglavlju je također navedena i ocjena strateških dokumenata i to od razine Europske Unije do razine planiranja strateškog razvoja pojedine županije. Stoga su prikazani strateški dokumenti iz područja pomorstva koji se u potpunosti ili djelomično odnose na razvoja luka i pomorskog prometa, ali i dokumente iz drugih područja koja sadržajno zadiru u upravljanje morskim prostorom odnosno lukama otvorenim za javni promet. Posebno su analizirani prostorni planovi županija obzirom na njihovu ulogu pri utvrđivanju namjene prostora te postavljanja mjerila i smjernica za uređenje i zaštitu određenog prostora pa tako i luka odnosno lučkog područja.

Nastavno, u ovom poglavlju analizirane su pojmovne odrednice značajne za razvoj županijskih i lokalnih luka s ciljem utvrđivanja neujednačenosti pojedinih pojmova i mogućih utjecaj tih neujednačenosti na planiranje, kategorizaciju i određivanje statusa luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja. U tom smislu analizirane su posebice pojmovne odrednice sidrište i privezište kao one koje u praktičnoj primjeni izazivaju brojne nedoumice.

#### 2.1.1 Obilježja i obveznih elemenata luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja

Za potrebe ovog plana analizirani su nacionalni propisi koji neposredno ili posredno određuju pravni status luka, kriterije za razvrstaj luka te djelatnosti koje se mogu obavljati u lukama. U tom cilju analizirani su:

- [1] Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
- [2] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN br. 158/03, 100/04, 141/06 38/09, 123/11 i NN 56/16.
- [3] Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, NN br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11 i 80/13.
- [4] Zakon o morskom ribarstvu, NN br. 81/13, 14/14, 152/14.
- [5] Zakon o nadzoru državne granice, NN br. 83/13 i 27/16.
- [6] Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, NN br. 110/04. i 82/07.
- [7] Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, NN br. 110/04.
- [8] Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, NN br. 8/04., 82/05.

- [9] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije, NN br. 32/11., 124/15.
- [10] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije, NN br. 3/15., 38/15.
- [11] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko - senjske, NN br. 5/97., 36/03, 55/03.
- [12] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije, NN br. 29/13., 49/13., 135/14.
- [13] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko - kninske županije, NN br. 84/15.
- [14] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Splitsko - dalmatinske županije, NN br. 90/14.
- [15] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko - neretvanske, NN br. 32/11., 117/12.
- [16] Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, NN br. 61/14.
- [17] Uredba o standardima i uvjetima koje moraju ispunjavati granični prijelazi za učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole, NN br. 57/14.
- [18] Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, NN br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.
- [19] Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra, NN br. 29/05.
- [20] Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, NN br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10 i 80/12.
- [21] Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama, NN br. 154/08.
- [22] Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru, NN br. 64/09., 66/09.
- [23] Odluka o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.
- [24] Odluka o davanju suglasnosti na Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Detaljna analiza sadržana je u Prilogu 1. koji čini sastavni dio ovog Plana.

Nastavno na provedenu analizu, u daljnjem tekstu iznose se zahtjevi koje luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja trebaju ispuniti.

### **Zahtjevi propisani Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama**

Sukladno članku 43. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama prilikom izrade mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet Vlada Republike Hrvatske treba uzeti u obzir:

- ukupni promet svake luke u proteklom desetogodišnjem razdoblju i njegove osobine;
- operativni kapacitet luke;
- stanje lučke podgradnje i nadgradnje;
- sposobnost uređaja i usluga za opskrbu, održavanje i popravak plovila i luke;
- kakvoću i značaj prometnih veza sa zaleđem;
- prostorne i gospodarske mogućnosti daljnjeg razvoja luke i dr.

Navedeni kriteriji istovremeno ne čine konačan i isključujući popis već se ostavlja mogućnost pozivanja i na druge kriterije i elemente.

### **Zahtjevi propisani Zakonom o morskom ribarstvu**

Člankom 43. stavak 1. Zakona o morskom ribarstvu propisano da se iskrcaj riba i drugih morskih organizama iz gospodarskog i malog obalnog ribolova na moru može obavljati samo na iskrcajnim mjestima kako su definirana posebnom odlukom. Mogućnost iskrcaja ribe izvan iskrcajnog mjesta predstavlja iznimku koja je uvjetovana određivanjem takvog mjesta od strane nadležne lučke kapetanije iz izrijekom propisanog razloga, a riječ je o sigurnosti plovidbe ili, uz prethodno odobrenje ribarskog inspektora, ako se radi o očuvanju kvalitete ulova.

### **Zahtjevi propisani Zakonom o nadzoru državne granice**

Granični prijelaz i njegovo područje unutar luke trebaju biti označeni propisanim oznakama i signalizacijom koje postavlja i održava operator (lučka uprava ili koncesionar).

### **Zahtjevi propisani Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene**

Kategorizacija određene luke u luku otvorenu za javni promet županijskog značaja prosuđuje se prema mjerilima sadržanim u članku 5. Uredbe, a to su:

- prosječan promet preko 50.000 tona tereta godišnje u razdoblju od 1998. – 2003. godine, odnosno prosječan promet putnika preko 100.000 putnika godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika;
- odgovarajuća cestovna povezanost sa zaleđem;
- instalirani lučki kapaciteti za promet tereta 50.000 tona, odnosno gatove i obale za prihvat brodova do 80 m dužine i gaza do 4 m;
- najmanje tri linije mjesečno u domaćem prometu za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

Prilikom razvrstaja, svaka luka otvorena za javni promet mora udovoljiti svim mjerilima propisanim za odgovarajući razred luke.

Ovako postavljena mjerila nisu dobro rješenje jer se vežu za stanje u prometu do donošenja Uredbe i isključivo na kriterij ostvarenog prometa. U strateškim dokumentima prometnog razvoja istaknuto je da se luke ne smiju razmatrati izdvojeno kao samostalni gospodarski i prometni subjekti već kao integralni dio nacionalnog gospodarstva s izrazito visokim multiplicirajućim učincima. Osnovna funkcija luke je poticanje gospodarskog razvitka same luke i njezinog zaleđa te



razvitak prometnih i gospodarskih djelatnosti. Slijedom toga, ovako postavljena kategorizacija zasigurno ne podupire daljnji razvoj lučkog sustava.

### **Zahtjevi propisani Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke**

Prema članku 3. Uredbe, neovisno o kategorizaciji, svaka luka mora imati:

- 1) lučki bazen koji prema svom položaju i veličinom omogućava siguran privez, sidrenje i manevriranje plovniha objekata, sigurno obavljanje trgovačkih operacija, ukrcaja i iskrcaja putnika i drugih djelatnosti koje se uobičajeno obavljaju obzirom na namjenu luke;
- 2) objekte sigurnosti plovidbe;
- 3) uredno održavanje dubina na morskom dijelu lučkog područja, mjestima za sidrenje, području manevriranja i pristajanja prema objavljenim podacima u pomorskim publikacijama;
- 4) obalu, uređaje i opremu koji omogućuju siguran privez, pristajanje i sidrenje plovniha objekata;
- 5) uređene i osvijetljene kopnene prilazne putove i radne površine za prekrcaj tereta, te za rad i kretanje osoblja, putnika i prometnih sredstava;
- 6) prihvatna postrojenja sposobna za prihvrat vrste i količine tekućeg i krutog otpada i ostataka tereta, obzirom na vrstu i veličinu plovniha objekata koji uobičajeno koriste luku, te obzirom na veličinu i zemljopisni položaj luke, a na način koji ne uzrokuje nepotrebno kašnjenje plovniha objekata;
- 7) objavljen na oglasnoj ploči plan Smještaj prihvatnih postrojenja s opisom vrste otpada i ostataka tereta s brodova koji se mogu prihvatiti, te uputom o načinu upotrebe prihvatnih postrojenja, listom ponuđenih operatera i usluga, opisom procedure za iskrcaj, te procedure za izvještavanje sukladno Planu za prihvrat i rukovanje otpada s plovniha objekata i ostataka tereta s plovniha objekata koji obavezno sadrži:
  - a) procjenu potrebe za lučkim prihvatnim postrojenjima u pogledu potrebe brodova koji uobičajeno posjećuju luku;
  - b) opis vrste i kapacitet lučkih prihvatnih postrojenja;
  - c) uputu za upotrebu prihvatnih postrojenja;
  - d) opis sustava prikupljanja;
  - e) postupak izvješćivanja o neadekvatnostima prihvatnih postrojenja;
  - f) postupak za konzultacije sa korisnicima luka, ugovaračima za otpad, operaterima na terminalu i ostalim zainteresiranim osobama;
  - g) tip i količina zaprimljenog i obrađenog otpada i ostataka tereta s plovniha objekata;
  - h) sažetak odnosnog zakonodavnog okvira i formalnosti za isporuku;
  - i) popis osoba odgovornih za primjenu plana;
  - j) opis opreme za pretestiranje (ukoliko postoji);
  - k) opis metode za pohranu podataka o stvarnoj upotrebi prihvatnih postrojenja u luci i
  - l) opis na koji način se odlaže otpad i ostaci tereta s plovniha objekata.
- 8) osigurana sredstva i opremu za sprječavanje onečišćenja mora, te uklanjanje posljedica onečišćenja mora;
- 9) sredstva, opremu i obučeno osoblje za protupožarnu zaštitu u opsegu koji ovisi o namjeni luke/u opsegu utvrđenom posebnim propisima.

Osim općih uvjeta Uredbom su propisani i posebni, dodatni uvjeti za pojedinu vrstu luka ovisno o tome radi li se o luci otvorenoj za međunarodni ili domaći javni promet.



Prema članku 6. Uredbe u luci otvorenoj za međunarodni javni promet lučka uprava mora osigurati:

- 1) pružanje usluge peljarske službe 24 sata dnevno;
- 2) pružanje usluge lučkog tegljenja 24 sata dnevno;
- 3) pružanje usluge privezivačke službe 24 sata dnevno;
- 4) zgradu odnosno prostoriju uređenu za primanje putnika i prtljage i boravak putnika, ako je luka namijenjena putničkom prometu;
- 5) pružanje usluga prekrcaja i smještaja tereta, ovisno o namjeni luke;
- 6) službu kontrole pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovniha objekata na lučkom području 24 sata dnevno;
- 7) pružanje usluga opskrbe brodova gorivom, mazivom, pitkom vodom i električnom energijom;
- 8) pružanje usluge hitne zdravstvene pomoći;
- 9) pružanje usluga higijensko-sanitarne zaštite i obavljanje dezinfekcije, dezinsekcije i deratizacije broda i luke;
- 10) pružanje usluga opskrbe brodova, posade i putnika prijeko potrebnim proizvodima;
- 11) prostor s pripadajućim objektima i organizacijom u cilju nesmetanog obavljanja granične kontrole, a u skladu sa Zakonom o nadzoru državne granice.

Ako je riječ o luci otvorenoj za domaći javni promet lučka uprava mora osigurati:

- 1) pružanje usluge priveza plovniha objekata za luke u koje uplovljavaju brodovi koji obavljaju obalni linijski ro-ro putnički promet;
- 2) uređeni i zaštićeni prostor za putnike i prtljagu ako je luka namijenjena putničkom prometu;
- 3) pružanje usluga prekrcaja i smještaja tereta, ovisno o namjeni luke;
- 4) pružanje usluga opskrbe plovila pitkom vodom, električnom energijom i pogonskim gorivom, ovisno o veličini i namjeni luke;
- 5) mogućnost pružanja hitne zdravstvene pomoći.

Ovaj članak sadrži i odredbu kojom se predviđa jedan izuzetak na način da je lučkoj kapetaniji dodijeljeno ovlaštenje da oslobodi luku pojedinih obveza, ako se radi o luci otvorenoj za domaći javni promet lokalnog značaja u kojima je promet manjeg opsega.

### **Zahtjevi propisani Uredbom o procjeni utjecaja zahvata na okoliš**

Postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš potrebno je provesti za:

- morske luke s više od 100 vezova, i
- sve zahvate koji obuhvaćaju nasipavanje morske obale, produbljivanje i isušivanje morskog dna te izgradnju građevina u moru duljine 50 m i više.

### **Zahtjevi propisani Uredbom o standardima i uvjetima koje moraju ispunjavati granični prijelazi za učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole**

Mali granični prijelazi moraju imati prostorije za rad policijskih službenika i djelatnika drugih državnih tijela (druga linija kontrole).

Osim prostorija za rad, mali granični prijelazi moraju biti opremljeni sljedećom policijsko-tehničkom i drugom opremom:

- štambiljima propisanim za obavljanje granične kontrole,

- uređajima za ispitivanje vjerodostojnosti putnih isprava,
- uređajima za pregled teško dostupnih dijelova vozila,
- fiksnom i mobilnom informatičkom i mrežnom opremom,
- RFID čitačem putnih isprava,
- neprekidnim napajanjem (UPS, agregat),
- kriptološkom opremom,
- telekomunikacijskim i radiokomunikacijskim sustavom,
- prenaponskom zaštitom (strujna i linijska),
- prijenosnom rasvjetom i svjetiljkama,
- sustavom video nadzora.

**Zahtjevi propisani Pravilnikom o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda**

U skladu s Pravilnikom lučka uprava dužna je kategorizirati luku i njene pojedine dijelove u zone. U postupku zoniranja uzimaju se u obzir i sljedeća mjerila:

- atraktivnost geografskog smještaja pojedine luke u cijelosti odnosno mikrolokacije kao dijela lučkog bazena unutar lučkog područja luke,
- razina uređenosti lučke nadgradnje i podgradnje u luci,
- stupanj zaštićenosti luke,
- ekološka opremljenost luke,
- opremljenost luke specijaliziranom opremom i zaštitnim sredstvima kod ekoloških incidenata i iznenadnih zagađenja mora manjih razmjera,
- stupanj opremljenosti luke osnovnim sadržajima,
- stupanj opremljenosti luke dodatnim sadržajima,
- blizina gradskog središta,
- povezanost na cestovnu infrastrukturu,
- blizina brodogradilišta i servisa.

**Zahtjevi propisani Pravilnikom o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske**

Slijedom odredbi ovog Pravilnika, u luci je potrebno osigurati:

- ispravne naprave za privezivanje,
- neometanu plovidbu u luci,
- neometano kretanje osoba i vozila po obali, kao i rad lučkih naprava,
- čišćenje luke od otpadaka koji ugrožavaju sigurnost plovidbe i onečišćuju more,
- prihvrat otpada i otpadnih ulja s jahti i brodica ( dužne su čuvati smeće i otpadna ulja do dolaska u luku, gdje su ih dužne predati),
- mjesto u luci za izvlačenje i držanje brodica,
- rubni obalni prostor u luci koji mora biti stalno slobodan, a u dijelu luke gdje se obavlja ukrcaj/iskrcaj putnika mora biti i posebno ograđen ili vidno obilježen,

- na dijelu obale koji je određen za ukrcavanje i iskrcavanje putnika osigurati mjesto za privez broda odnosno brodice, te slobodan prostor za pristup putnika, te taj dio obale noću primjereno osvijetliti,
- primjenu Plana za prihvata i rukovanje otpadom i ostacima tereta.

### **Zahtjevi propisani Pravilnikom o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama**

Iskrcajna mjesta unutar pojedinog lučkog područja namijenjenog za iskrcaj moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

- osigurati nesmetan prilaz teretnim vozilima s kopnene strane, odnosno ribarskim plovilima s mora;
- za vrijeme iskrcavanja mora biti osiguran neometan rad osobama koje sudjeluju neposredno u poslovima iskrcaja, nadležnim inspektorima i drugim ovlaštenim osobama.

### **2.1.2 Zakonodavni okvir upravljanja lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja**

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama izričito ne propisuje kriterije i metode formiranja sustava (modela) upravljanja županijskim lukama odnosno izričito ne određuje broj županijskih lučkih uprava po pojedinoj županiji.

Na području županija na koje se odnosi ovaj plan primjenjuju se centralizirani i decentralizirani modeli upravljanja. U pojedinim županijama postoji samo jedna lučka uprava dok se jedan dio opredijelio za osnivanje većeg broja samostalnih lučkih uprava. Time je iskorišteno zakonsko rješenje koje nalaže da se radi upravljanja, gradnje i korištenja županijskih luka, za područje svake županije može osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća u kojem su slučaju podnositelji zahtjeva ujedno i suosnivači.

Prednost sustava s više županijskih lučkih uprava očituje se ponajprije u boljoj prisutnosti djelatnika lučke uprave u županijskim lukama, uspješnijoj naplati lučkih pristojbi, smanjenju troškova putovanja zbog nadzora stanja u lukama te boljeg praćenja dinamike i strukture prometa.

Mogući nedostaci ovakvog modela upravljanja prepoznaju se u otežanom usklađivanju rada lučkih uprava glede ujednačenosti metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda. Decentralizirani sustav može biti prepreka ka ostvarenju ujednačenosti kriterija i standarda održavanja infrastrukture i suprastrukture te njihove provedbe. U usporedbi sa sustavom zasnovanim na jednoj centraliziranoj lučkoj upravi, ovakav sustav iziskuje veće troškove funkcioniranja sustava.

U Nacrtu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2013. godine predložen je model upravljanja lukama županijskog značaja koje se prema predloženom tekstu nazivaju luke regionalnog značaja, a koji ide u smjeru svojevrstne centralizacije upravljanja lukama županijskog značaja jer predviđa osnivanje jedne županijske lučke uprave, koja može imati ispostave. Isti prijedlog ponovljen je i u nacrtu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2014. godine. Iznimno je ostavljena mogućnost kada je u jedinici područne samouprave osnovano više županijskih lučkih uprava iste mogu nastaviti s radom ukoliko sredstva za plaće zaposlenika u toj

županijskoj lučkoj upravi iznose manje od 20 % prihoda od obavljanja osnovnih lučkih djelatnosti ostvarenih u prethodnoj godini.

Sustav gospodarenja lukama zasnovan na jednoj lučkoj upravi s određenim brojem ispostava obilježavaju sljedeći organizacijski elementi:

- postoji organizirana služba potrebna za učinkovito funkcioniranje lučke uprave,
- osigurana je veća koordinacija u lukama,
- osigurana je bolja izravna komunikacija s korisnicima lučkih usluga i koncesionarima,
- postoji optimalan izbor luka na području županije u koje bi valjalo usmjeriti raspoloživa sredstva za razvitak,
- postignuta ujednačenost metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda lučke uprave.

Nedostatkom ovog modela jesu veći troškovi funkcioniranja sustava što se može nadomjestiti učinkovitijom naplatom pristojbi od gospodarenja lukama te moguće kritike jedinica lokalne samouprave koje procjenjuju da njihove luke nisu u dovoljnoj mjeri zastupljene u razvojnom programu županije.<sup>1</sup>

Nacrtom Zakona također je propisano je da se na županijsku lučku upravu primjenjuju propisi koji uređuju ustanove, ako samim Zakonom nije što drukčije propisano.

Nacrt Zakona donosi i novu definiciju cjelovitog lučkog područja. U skladu s člankom 133. Nacrta Zakona cjelovito lučko područje kojim jedinstveno upravlja nadležna lučka uprava obuhvaća jednu ili više luka otvorenih za javni promet te izdvojena lučka sidrišta, privezišta i druge objekte izvan luke, koji su u javnoj funkciji pristajanja, sidrenja i zaštite plovniha objekata. Iako je iz navedene odredbe posve izvjesno da županijska lučka uprava upravlja i privezištima i sidrištima izvan luke koja se nalaze unutar granica cjelovitog lučkog područja, u dijelu zakona koji govori o nadležnostima županijske lučke uprave (članak 166.), ponavlja se odredba istog sadržaja koja kaže da županijske lučke uprave upravljaju i privezištima i sidrištima izvan luka, koja se nalaze unutar granica cjelovitog lučkog područja.

U skladu s člankom 134. Nacrta Zakona granice cjelovitog lučkog područja određuju se aktom o osnivanju nadležne lučke uprave koja upravlja tim područjem.

Nacrt Zakona postavlja drugačije kriterije za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u odnosu za važeći Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama. U skladu s člankom 127. Nacrta razvrstaj luka obavlja se s obzirom na opseg lučkih djelatnosti, operativnu opremljenost luke, duljinu operativne obale, broj vezova te planirani razvoj luke i njen prometni i gospodarski značaj.

Nacrt Zakona donosi novu definiciju luka otvorenih za javni promet županijskog značaja. U skladu s člankom 159. Nacrta Zakona luke otvorene za javni promet regionalnog značaja su luke u funkciji osiguravanja prometne povezanosti obale i otoka u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu ili su u funkciji obavljanja lučkih djelatnosti čiji gospodarski učinak ima regionalni značaj.

Lučko područje luke regionalnog značaja utvrđuje županijska skupština u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske.

<sup>1</sup> Jugović, A., Lončar, S., Jolić, N., Mogući modeli upravljanja županijskim morskim lukama u RH, Pomorstvo, 26/1, 2012., str. 54.

Prema članku 161. Nacrta Zakona luke regionalnog i lokalnog značaja imaju operativni dio luke i komunalni dio luke, te ukoliko ima prostora i potrebe mogu imati i nautički dio luke i iskrcajno mjesto za ribarska plovila. Nacrtom Zakona nije predviđen tzv. dio za opskrbu pogonskim gorivom iako se često ukazivalo na potrebu određivanja i ovog dijela luke.

Pri određivanju namjene pojedinog djela luke regionalnog i lokalnog značaja osigurava se prvenstveno operativni dio luke, a potom komunalni dio luke.

U lukama regionalnog i lokalnog značaja može se odrediti nautički dio luke samo ako je u cijelosti zadovoljena javna funkcija luke osiguravanjem operativnog i komunalnog dijela luke.

U lukama regionalnog značaja mora se osigurati operativni dio luke prikladan za potrebe linijskog obalnog pomorskog prometa.

Ovim Nacrtom uvodi se pravo i dužnost sudjelovanja Ministarstva u postupku izrade i donošenja svih dokumenata prostornog uređenja koji obuhvaćaju područje pomorskog dobra.

Nacrtom Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2014. godine predviđa se jedno posve novo rješenje te se velikim gradovima daje pravo osnivanja gradske lučke uprave.

U skladu s člankom 139. Nacrta Zakona luke županijskog i lokalnog značaja i gradske luke moraju imati operativni dio luke i komunalni dio luke, a mogu imati ukoliko ima prostora i potrebe sportski i nautički dio luke te iskrcajno mjesto za ribarska plovila. Ovakvo rješenje razlikuje se od važećeg kao i od prvog Nacrta prijedloga Zakona iz 2013. godine u dijelu koji se odnosi na postojanje sportskog dijela luke.

Pri iznalaženju prihvatljivog modela upravljanja lukama županijskog i lokalnog značaja potrebno je voditi se, između ostalog, i načelima europske lučke politike kako slijedi:

- autonoman položaj lučkih uprava,
- slobodno tržišno natjecanje između i unutar luka,
- pokriće stvarnih troškova od strane lučkih korisnika,
- isključenje bilo kakvog oblika diskriminacije,
- integracija luka kroz zajedničku prometnu politiku Europske Unije,
- razvitak luka u skladu s načelima održivog razvoja i zaštite okoliša.

Detaljan osvrt o modelima upravljanja županijskim i lokalnim lukama u Republici Hrvatskoj te usporedba s modelima u primorskim državama u europskoj uniji obrađen je u poglavlju 4.1.3.2. s naslovom Europska iskustva/oblici i značajke u upravljanju županijskim (regionalnim) i lokalnim lukama u Europi s aspekta modela organizacije.

### 2.1.3 Prostorno planiranje luka županijskog i regionalnog značaja

Prostornim uređenjem ostvaruju se pretpostavke za unaprjeđenje gospodarskih, društvenih, prirodnih, kulturnih i ekoloških polazišta održivog razvitka u prostoru. Planovi prostornog uređenja predstavljaju glavne instrumente za provedbu politike prostornog uređenja države na sve tri razine (državnoj, regionalnoj i lokalnoj). U formalno pravnom smislu planovi prostornog uređenja imaju snagu i pravnu prirodu podzakonskih propisa (članak 58. st. 1. Zakona o prostornom uređenju).<sup>2</sup>

<sup>2</sup> NN br. 153/13.

Dokumentima prostornog uređenja određuje se svrhovita organizacija, korištenje i namjena prostora te mjerila i smjernice za uređenje i zaštitu određenog prostora.

Prostorni plan županije propisuje:

- 1) uvjete provedbe zahvata u prostoru za javne, društvene i druge građevine područnog (regionalnog) značaja,
- 2) uvjete provedbe zahvata u prostoru područnog (regionalnog) značaja koji se prema posebnim propisima koji uređuju gradnju ne smatraju građenjem,
- 3) smjernice za izradu urbanističkih planova uređenja na izdvojenim građevinskim područjima izvan naselja za gospodarsku i javnu namjenu područnog (regionalnog) značaja.

Važno je istaći da prostorni planovi niže razine moraju biti usklađeni s prostornim planom više razine odnosno prostorni plan uređenja grada ili općine mora biti usklađen s prostornim planom županije što znači da se ovim prostornim planom ne prenose već se detaljnije razrađuju i konkretiziraju odredbe prostornog plana županije koje proizlaze kao obveza iz plana šireg područja.

Donošenje prostornih planova predstavlja iznimno složen i važan proces koji se treba temeljiti na načelima cjelovitosti i sustavnosti.

Sukladno zakonskim rješenjima donošenju planova prostornog uređenja, te njihovih izmjena i dopuna i stavljanju van snage prethodi:

- utvrđivanje takve potrebe u programu mjera za unapređivanje stanja u prostoru,
- javna rasprava čije je provođenje uređeno Uredbom o javnoj raspravi u postupku donošenja prostornih planova,
- pribavljanje raznih suglasnosti i mišljenja propisanih Zakonom o prostornom uređenju i posebnim zakonima.

Javna rasprava predstavlja postupak u kojem se sudionicima u postupku donošenja prostornog plana osigurava uvid, organizirani pristup i sudjelovanje davanjem prijedloga i primjedbi na prijedlog tog plana te davanje obrazloženja o razlozima neprihvatanja odnosno djelomičnog prihvatanja tih prijedloga i primjedbi prije samog donošenja plana.

Prostorni plan županije donosi za svoje područje županijska skupština po pribavljenoj suglasnosti Ministarstva zaštite okoliša i prostornog uređenja o njegovoj usklađenosti s odredbama Zakona o prostornom uređenju i propisima donesenim na temelju Zakona (članak 108. i 109. Zakona o prostornom uređenju). Za potrebe izrade Nacionalnog plana razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja analizirani su prostorni planovi sedam županija u dijelu u kojem se govori o mjerama i smjernicama razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja, i to:

- Prostorni plan Istarske županije
- Prostorni plan Primorsko-goranske županije
- Prostorni plan Ličko-senjske županije
- Prostorni plan Zadarske županije
- Prostorni plan Šibensko-kninske županije
- Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije



- Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije.

Detaljna analiza predmetnih planova sadržana je u Prilogu 1.

#### 2.1.4 Neujednačenost pojedinih pojmovnih odrednica

Analizom pravnih izvora uočava se da postoje pojedini pojmovi koji nisu jednoznačno određeni pa se nerijetko pojavljuje višestruko tumačenje, štoviše i vrlo različita primjena. U tom pogledu, sa stajališta luka županijskog i lokalnog značaja ističu se pojmovi sidrišta i privezišta.

Sidrišta i privezišta imaju poseban značaj za regionalnu i lokalnu samoupravu, a odgovarajuće uređenje tih pitanja od posebnog je interesa kako za domicilno stanovništvo tako i za korisnike na osnovi opće i posebne uporabe.

Analizom zakonskih i podzakonskih tekstova utvrđeno je da postoje dvije „kategorije“ sidrišta: sidrište luke i sidrište. Pomorski zakonik daje definiciju sidrišta luke: to je uređeni i obilježeni dio mora namijenjen i sidrenju brodova (čl. 5.). Proširena definicija sidrišta luke nalazi se u Pravilniku o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanje maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda koji sidrište luke definira kao dio morskog akvatorija namijenjen za sigurno sidrenje i koji može biti opremljen napravama za vez ili bez naprava (čl. 2.).

Za razliku od Pomorskog zakonika i gore spomenutog pravilnika Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene poznaje sidrište, a ne sidrište luke. Prema Uredbi sidrište je posebno obilježen morski akvatorij koji omogućuje sigurno sidrenje plovniha objekata i koji može biti opremljen opremom za sidrenje plovniha objekata, a čiji smještaj je objavljen u službenim pomorskim publikacijama.

Prema Pravilniku o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma sidrište se smatra lukom nautičkog turizma, a predstavlja dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovniha objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje (čl. 7.). Uredba o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru<sup>3</sup> sidrište i privezište kategorizira kao luku nautičkog turizma (čl. 16.).

Temeljna dvojba kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja je pitanje treba li izdvojena sidrišta, a posebno privezišta, uključiti u pravni režim luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Pravilnik o kategorizaciji luka nautičkog turizma sidrište izrijekom kategorizira kao luku nautičkog turizma, a Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru kod određivanja početnog i promjenjivog dijela koncesijske naknade luke nautičkog turizma, sidrište i privezište podvodi pod pravni pojam luke. Od strane pravne struke i praktičara dvojbene su postojeće definicije sidrišta kojima se sidrište smatra ili mu se daje pravni status morske luke s obzirom na definiciju morske luke kao morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor. Takva kategorizacija je prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama moguća jedino u slučaju da je sidrište i privezište funkcionalno i prostorno vezano s lukom.

Prema Pravilniku o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske<sup>4</sup> brod na sidrištu je brod u lučkom ili drugom području u nadležnosti luke, ali ne na vezu, a koji ima uspostavljenu vezu brod/luka (čl.

<sup>3</sup> NN br. 23/04.

<sup>4</sup> NN br. 90/05, 10/08, 155/08.

2.), a prema Pravilniku o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe<sup>5</sup> brod na sidrištu je brod u luci ili akvatoriju u nadležnosti luke, koji nije na vezu, a uključen je u sučelje brod/luka (čl. 2. t. 28.).

U prijedlogu novog Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2013. godine predviđene su dvije kategorije sidrišta: prirodno morsko sidrište i nautičko sidrište. Prirodno morsko sidrište je dio morskog akvatorija potpuno očuvanih prirodnih karakteristika, a služi za sigurno sidrenje i označeno je u službenim pomorskim publikacijama (članak 119.). Prirodno sidrište je u općoj upotrebi te se sidrenje ne može naplaćivati.

Člankom 120. Nacrta Zakona nautičko sidrište određeno je kao dio morskog akvatorija, koji je opremljen s napravama za sidrenje, a gospodarski se koristi sukladno prostornom planu, posebnim propisima o sigurnosti plovidbe i Zakonu. Granice nautičkog sidrišta i zaštićeno područje sidrišta moraju biti vidno i javno označeni s podacima o ovlaštenom koncesionaru i broju sidrenih naprava, a prilaz nautičkom sidrištu mora biti otvoren i siguran.

U odnosu na nautička sidrišta, koja se za razliku od prirodnih sidrišta gospodarski koriste, te su opremljena napravama za sidrenje, u cilju zaštite koncesionara, definira se zaštićeno područje koncesijskog područja nautičkog sidrišta u kojem je zabranjeno sidrenje plovniha objekata i hidroaviona vlastitim sidrenim sustavom.

Komunalno sidrište i sezonsko sidrište kao posebne kategorije sidrišta nacrt Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2013. godine ne poznaje.

Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja definira privezište kao izdvojeno lučko područje koje je opremljeno za sigurno vezanje plovila (čl. 2.). Iako je u definiciji naznačeno da se radi o izdvojenom lučkom području, u ostatku Pravilnika ne koristi se takva formulacija, već se privezište smatra lučkim područjem. Tako sukladno čl. 3. st. 1. Pravilnika lučko područje luke otvorene za javni promet obuhvaća lučke bazene, sidrišta i privezišta. Lučko područje, sidrišta i privezišta dijele se na operativni dio luke, komunalni dio luke, i ukoliko ima prostora i potrebe, nautički dio luke.

Za razliku od gore navedenog Pravilnika Uredba o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru kod određivanja početnog i promjenjivog dijela koncesijske naknade za luke posebne namjene, sidrište i privezište podvodi pod pravni pojam luke i to luke nautičkog turizma. Definicija privezišta bila je sadržana i u Uredbi o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene. Privezištem se smatrao dio obale izgrađen za privremeni privez plovniha objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova. Ta odredba kasnije je brisana donošenjem Uredbe o izmjeni Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene iz 2007. godine.<sup>6</sup>

U praksi se ističe potreba određivanja tzv. turističkog privezišta odnosno privezišta za potrebe turističke djelatnosti. U Zakonu o prostornom uređenju navodi se da je kod planiranja ugostiteljsko turističkih zona moguće da broj vezova jednog ili više privezišta iznosi najviše 20% ukupnog broja smještajnih jedinica, pri čemu se ne pojašnjava što se smatra privezištem i kakav je međuodnos tog pojma i pojma privezište zastupljenog u propisima iz domene pomorstva i turizma.

<sup>5</sup> NN, br. 39/2011.

<sup>6</sup> NN, br. 82/07.



Nacrt Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2013. godine ponovno uvodi pojam privezišta i servisnog privezišta<sup>7</sup> kao samostalnih infrastrukturnih objekata (pontona, gata, mola, riva, priveza) i dio morskog akvatorija.

Prema članku 121. Nacrta Zakona privezište predstavlja samostalni infrastrukturni objekt (pontona, gata, mola, riva, priveza) i dio morskog akvatorija koji služi za privez plovniha objekata, a može biti opremljeno napravama za pružanje usluge opskrbe vodom i električnome energijom, a gospodarski se koristi na temelju koncesije.

Osim privezišta nacrt Zakona iz 2013. godine predviđa i uvodi novi pojam, a riječ je o servisnom privezištu. Servisno privezište je samostalni infrastrukturni objekt (pontona, gata, riva, mola, priveza) i dio morskog akvatorija, a koje je u funkciji obavljanja djelatnosti servisiranja plovniha objekata, te namijenjeno za pristajanje plovila radi servisa, a gospodarski se koristi na temelju koncesije.

|                                                                           | SIDRIŠTE                                                                                                                                                                                                                             | PRIVEZIŠTE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pomorski zakonik                                                          | Članak 5.<br>Sidrište luke je uređeni i obilježeni dio mora namijenjen i sidrenju brodova                                                                                                                                            | Nema definicije.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama                                  | Nema definicije.                                                                                                                                                                                                                     | Nema definicije.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Nacrt Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2013.                  |                                                                                                                                                                                                                                      | Članak 121.<br>Privezište predstavlja samostalni infrastrukturni objekt (pontona, gata, mola, riva, priveza) i dio morskog akvatorija koji služi za privez plovniha objekata, a može biti opremljeno napravama za pružanje usluge opskrbe vodom i električnome energijom.<br><br>Servisno privezište je samostalni infrastrukturni objekt (pontona, gata, riva, mola, priveza) i dio morskog akvatorija, a koje je u funkciji obavljanja djelatnosti servisiranja plovniha objekata. |
| Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene | Sidrište je posebno obilježen morski akvatorij koji omogućuje sigurno sidrenje plovniha objekata i koji može biti opremljen opremom za sidrenje plovniha objekata, a čiji smještaj je objavljen u službenim pomorskim publikacijama. | Nema definicije.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Uredba o postupku davanja koncesija na pomorskom dobru                    | Članak 16.<br>Sidrišta se smatra lukom nautičkog turizma.                                                                                                                                                                            | Članak 16.<br>Privezište se smatra lukom nautičkog turizma.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

<sup>7</sup> Pojam servisnog privezišta je jezično vrlo upitan.

|                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja                    | <p>Članak 2.</p> <p>Sidrište luke je dio morskog akvatorija namijenjen za sigurno sidrenje i koji može biti opremljen napravama za vez ili bez naprava.</p> <p>Članak 3.</p> <p>Lučko područje luke otvorene za javni promet obuhvaća sve lučke bazene, sidrišta luke i privezišta koji čine funkcionalnu lučku cjelinu.</p> <p>Lučko područje, sidrišta luke i privezišta se dijele na operativni dio luke, komunalni dio luke, i ukoliko ima prostora i potrebe nautički dio luke.</p> | <p>Članak 2.</p> <p>Privezište je izdvojeno lučko područje koje je opremljeno za sigurno vezanje plovila</p> |
| Pravilnik o razvrstaju i kategorizaciji luka nautičkog turizma                                                                                  | <p>Članak 7.</p> <p>Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovniha objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Nema definicije.                                                                                             |
| Pravilnik o lukama nautičkog turizma                                                                                                            | <p>Članak 4.</p> <p>Sidrište se smatra lukom nautičkog turizma.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Članak 4.</p> <p>Privezište se smatra lukom nautičkog turizma.</p>                                        |
| Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske | <p>Članak 2.</p> <p>Brod na sidrištu je brod u lučkom ili drugom području u nadležnosti luke, ali ne na vezu, a koji ima uspostavljenu vezu brod/luka.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Nema definicije.                                                                                             |

**Tablica 1 Usporedni prikaz određenja pojmova sidrište i privezište**

Konačno, valja istaći da se u propisima koriste i pojedini pojmovi koji ne pripadaju hrvatskom jezičnom korpusu iako postoje jednakovrijedni pojmovi koji su prihvaćeni kao dio standardnog jezika te su štoviše potpuno tehnički određeni. Primjer takvog pojma jest *trajekt*, izraz koji je preuzet u iskrivljenom obliku iz talijanskog jezika iako je za taj vid prijevoza u svim međunarodnim dokumentima pa i u međunarodnim konvencijama uvriježen pojam ro-ro putničkog prijevoza.

### **2.1.5 Strateške smjernice relevantne za planiranje razvoja luka od županijskog i lokalnog značaja**

Strateškim smjernicama valja smatrati sve *policy* dokumente kojima različiti društveni subjekti utvrđuju ili naznačuju željeni smjer razvoja, s više ili manje detaljno opisanom dinamikom tog razvoja. U ovom poglavlju prikazani su rezultati analize dokumenata koje je Republika Hrvatska usvojila u posljednjih deset godina, a koji neposredno ili posredno utječu na razvojnu politiku luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja. Osim nacionalnih strateških

dokumenata analizirani su i temeljni akti Europske Unije u dijelu koji se odnosi na morske luke i pomorsku infrastrukturu, ali i na zaštitu morskog okoliša koji se nameće kao neizostavan kriterij i čimbenik pri donošenju razvojnih planova luka.

U Planu su analizirani sljedeći dokumenti:

- [1] Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine,
- [2] Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2016. – 2018.
- [3] Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine.
- [4] Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.
- [5] Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva Republike Hrvatska 2013.
- [6] Operativni program za pomorstvo i ribarstvo RH za 2014. – 2020.
- [7] Nacionalni program razvitka otoka.
- [8] Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.
- [9] Strategija upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem RH.
- [10] Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ.
- [11] Strateški ciljevi i preporuke za Europsku pomorsku prometnu politiku do 2018. godine.
- [12] Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi.
- [13] Bijela knjiga - Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima.

Detaljna analiza predmetnih dokumenata sadržana je u Prilogu 1.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 1) Prostorni planovi županija ne posvećuju dovoljnu pažnju razvoju luka županijskog i lokalnog značaja.
- 2) Kategorizacija luka otvorenih za javni promet predstavlja važan preduvjet za sustavno uređenje lučkog sustava, budući se razvrstavanjem pojedine luke u neku od zakonskih kategorija utvrđuje i osnivač lučke uprave te način pribavljanja sredstava odnosno način i ciljevi upravljanja pojedinom lukom.
- 3) Potrebno je pokrenuti postupak izmjene kriterija iz Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene jer se postojeći kriteriji za razvrstaj luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja temelje isključivo na prometno tehnološkom vrednovanju, bez uvažavanja ostalih kriterija (gospodarskih, društvenih, kulturoloških, itd.).
- 4) Zbog izrazite neujednačenosti županijskih prostornih planova predlaže se da ministarstvo nadležno za poslove prostornog planiranja zajedno s ministarstvom nadležnim za poslove pomorstva ustroji odgovarajuće tijelo radi koordinacije i unaprjeđenja prostornih planova

- i odnosnih provedbenih dokumenata koji se odnose na luke županijskog i lokalnog značaja.
- 5) Neophodno je pokrenuti postupak ujednačavanja i jednoznačnog određivanja pojmova kojima se uređuje lučki sustav. Postojeća terminološka i sadržajna neujednačenost pojmova dovodi do pravne nesigurnosti i raznolike primjene i postupanja u svakodnevnom radu.
  - 6) Posebice, značajnu pažnju valja posvetiti pojmovima u kojima se uobičajene lučke djelatnosti dodiruju s djelatnostima iz drugih gospodarskih područja, posebice turizma. Nedovoljna određenost takvih pojmova može izazvati značajne nedoumice i posljedično troškove odnosno smanjenu učinkovitost gospodarskih subjekata.
  - 7) Valjalo bi izbjegavati pojmove koji u okviru pojedinih djelatnosti (primjerice "sidrište") imaju jednoznačno tumačenje dodavati dodatni sadržaj. U takvim okolnostima predlaže se korištenje novih pojmova.
  - 8) Pri određivanju kriterija za kategorizaciju luka nužno je koristiti tzv. ograničavajuće kriterije razvoja lučkog sustava temeljene na načelu zaštite okoliša, povijesne baštine i slično (zaštićena područja).
  - 9) Predlaže se objedinjavanje propisa koji se odnose na luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja.
  - 10) Osnovna funkcija luke je poticanje gospodarskog razvitka same luke i njezinog zaleđa, ali i šire regije te razvitak prometnih i gospodarskih djelatnosti. Stoga pri razradi zakonodavnog okvira odnosno modela upravljanja luke ne bi trebalo razmatrati izdvojeno kao samostalne gospodarske i prometne subjekte već kao integralni dio nacionalnog gospodarstva s izrazito visokim ekonomskim multiplicirajućim učincima.
  - 11) Razvoj luka i neposredno bliskih područja mora biti utemeljen na sustavnom planiranju tehnoloških i prostornih potreba te demografskih, gospodarskih i okolišnih uvjeta uz poštivanje načela racionalnog korištenja prostora.
  - 12) Izrada prostornih planova koji se odnose na luke županijskog i lokalnog značaja iziskuje visoku stručnost i poznavanje brojnih, međusobno različitih područja znanja, od prostornog planiranja, biologije mora i priobalja, tehnologije pomorskog prometa do zaštite morskog okoliša. Stoga se predlaže sustavno stručno usavršavanje prostornih planera koji sudjeluju na izradi prostornih planova koji se odnose na lučka područja.
  - 13) Za zahvate u prostoru luka otvorenih za javni promet koji su utemeljeni na istim tehnološkim ili organizacijskim postavkama (primjerice, prijevoz putnika hidroavionima) predlaže se ujednačeno pristupanje od strane svih županije i drugih nadležnih tijela pri dodjeljivanju prostora.
  - 14) Pri određivanju kriterija za kategorizaciju luka te planiranje razvoja, upravljanja i uređenja lučkog sustava nužno je uvažavati načelo održivog razvoja te slijediti smjernice koje se odnose na održivi razvoj iz europskih, nacionalnih i regionalnih strateških dokumenata.
  - 15) Valja poticati izradu akcijskih planova i dokumenata koji se odnose na luke županijskog i lokalnog značaja i kojima se podupiru strateška opredjeljenja. Pritom, prednost valja dati planovima i dokumentima koji sadrže mjerljive i dosegljive ciljeve, odgovorne osobe te posebice terminska obilježja i modele financijske podrške.
  - 16) Razvojne strategije i planovi jedinica regionalne i lokalne samouprave trebaju slijediti razvojna načela i vizije nacionalnih strategija te strateških dokumenata Europske Unije.

## 2.2 Analiza i ocjena postojećeg stanja luka od županijskog i lokalnog značenja

Analiza infra i suprastrukture u lukama od županijskog i lokalnog značaja prikazana je temeljem prikupljenih podataka dobivenih kroz upitnike koji su ispunjeni od strane predstavnika lučkih uprava luka županijskog i lokalnog značaja te djelomično odlaskom na teren i pregledom pojedinih luka. Ujedno za potrebe ocjene stanja predmetnih luka koristili su se i podaci prikupljeni:

- iz sustava CIMIS,
- iz nautičkih priručnika (Peljar za male brodove - I. dio, Peljar za male brodove – II. dio, HHI, 2002/2003),
- statističkih ljetopisa Državnog zavoda za statistiku i sl,
- službenim putom od državnih tijela i institucija, posebice podaci koje prikuplja Ministarstvo, pomorstva, prometa i infrastrukture te Agencije za obalni linijski pomorski promet,
- od strane županijskih lučkih uprava,

te svi ostali dostupni podaci.

Kao najvažniji izvor podataka uzeti su upitnici koje su popunjavale same županijske lučke uprave i to za svaku luku posebno. Upitnici su popunjavani u tiskanom obliku te korištenjem web aplikacije. Na taj način osigurana je veća vjerodostojnost prikupljenih podataka. Upitnici su izrađeni uzimajući u obzir posebnosti luka županijskog značaja, odnosno luka lokalnog značaja, a prikupljanje podataka kako je već navedeno je obavljeno direktno od strane lučkih uprava nadležnih za određenu luku te od strane izrađivača studije korištenjem dostupnih izvora.

Temeljem rezultata upitnika napravljena je ocjena postojećeg stanja s ciljem dobivanja podloge za utvrđivanje, kategorizacije luka (standardizacije), razvojnih smjerova te potencijala pojedine luke.

Na području Republike Hrvatske trenutno je određeno ukupno 65 luka otvorenih za javni promet od županijskog značaja te 369 luka od lokalnog značaja koje su raspoređene prema geografskom položaju unutar pojedine županije i u nadležnosti su određene županijske lučke uprave. Prema navedenom sve luke od županijskog i lokalnog značaja raspoređene su na slijedeći način:

- Istarska županija:
  - 8 luka od županijskog značaja,
  - 30 luka od lokalnog značaja.
- Primorsko-goranska županija:
  - 27 luka od županijskog značaja,
  - 76 luka od lokalnog značaja.
- Ličko-senjska županija:
  - 7 luka od županijskog značaja,
  - 13 luka od lokalnog značaja.
- Zadarska županija:
  - 8 luka od županijskog značaja,
  - 103 luka od lokalnog značaja.
- Šibensko-kninska županija:
  - 2 luke od županijskog značaja,

- 23 luka od lokalnog značaja.
- Splitsko-dalmatinska županija:
  - 6 luka od županijskog značaja,
  - 48 luka od lokalnog značaja.
- Dubrovačko-neretvanska županija:
  - 7 luka od županijskog značaja,
  - 76 luka od lokalnog značaja.

Popisi luka od županijskog i lokalnog značaja nalaze se u Prilogu 2 ovog dokumenta, u poglavljima u kojima su analizirane Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet.

U nastavku je prikazana odvojena analiza i ocjena stanja luka od županijskog i lokalnog značaja uzimajući u obzir posebnosti položaja, načina upravljanja, organizacije te tehničko-tehnoloških zahtjeva za luku određenog značaja.

### 2.2.1 Analiza i ocjena postojećeg stanja luka od županijskog značenja

U ovom poglavlju prikazana je analiza i ocjena stanja luka od županijskog značaja za svaku županiju zasebno pri čemu je ocjena stanja pojedine luke prikazana u nastavku dok je u posebnom prilogu opisano i analizirano postojeće stanje u istim lukama.

Analiza postojećeg stanja u pojedinoj luci bio je preduvjet i osnova za ocjenu, a sve u cilju pomoći u izboru kategorizacije (standardizacije) luka, te u cilju procjene odgovarajućih razvojnih potreba u lukama, kao i potencijala za razvoj pojedine luke. Dodatno, napravljene su stručne ocjene u pogledu zadovoljavanja postojećih potreba za lučkim kapacitetima na odgovarajućem području, odnosno u pogledu zadovoljavanja kvalitativnih standarda u luci.

Postojeće stanje lučke infrastrukture, kao i analiza i ocjena tog stanja prikazana je na način da su za svako lučko područje opisani i ocjenjeni slijedeći parametri:

- zemljopisni položaj luke i lučkog područja,
- površina lučkog područja i odnos na ukupnu površinu drugih lučkih područja,
- sadržaj i djelatnosti koje su dostupne i koje se obavljaju u luci,
- tehničko-tehnološka obilježja operativnih obala i priveznih mjesta,
- kapaciteti priveza za različite vrste plovila,
- opremljenost opremom koja omogućuje siguran boravak plovila u luci,
- postojeći promet i potencijalna buduća potražnja,
- navigacijski i meteorološko-oceanološki uvjeti položaja luke i pripadajućih sidrišta,
- postojanje susjednih lučkih kapaciteta i njihov utjecaj na luku, ako postoji.

U nastavku, temeljem opisa i analize postojećeg stanje lučke infrastrukture, njezine namjene te trenutnog načina korištenja prikazana je sumarna kvalitativna i kvantitativna ekspertna ocjena stanja svake od 65 lučkih područja luka županijskog značaja. Predstavljene ocjene ukazuju na razvojne potrebe koje su kasnije detaljno obrazložene u poglavlju koje opisuje pravce razvoja luka.

Potrebno je istaknuti da se u nastavku ovog poglavlja promatraju i područja u neposrednoj blizini koja imaju ili mogu imati utjecaja na lučku djelatnost luke od županijskog značaja, bez obzira jesu li obuhvaćena postojećim granicama lučkog područja ili ne. Razlog tome je činjenica da



razmatranje postojećeg stanja te budućeg razvoja mora uzeti u obzir i neposrednu okolinu koja omogućuje takav razvoj.

### Istarska županija

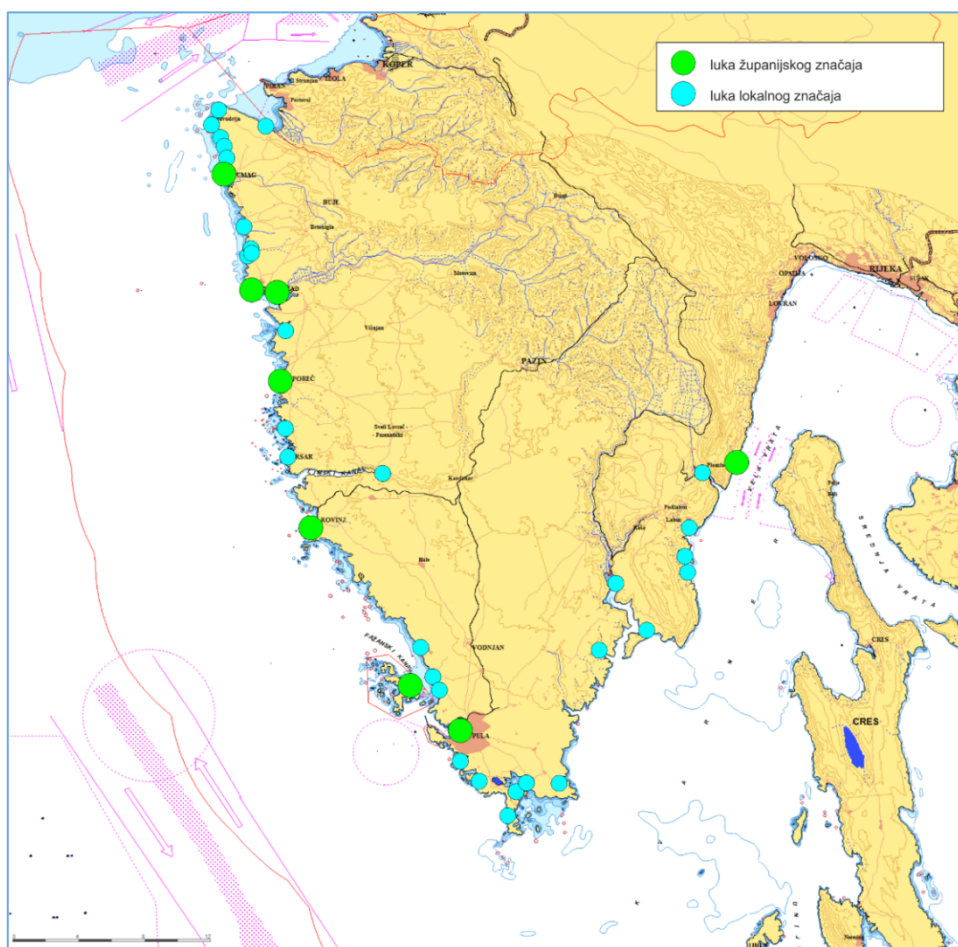
#### Antenal

Luka Antenal koristi se isključivo kao luka za ukrcaj kamena. Operativna obala je primjerena navedenoj trenutnoj namjeni.

Smještaj pristaništa, obzirom na položaj uvale osjetljive na vjetrove u zapadnom luku horizonta od 270°, osjetljiva je na jake vjetrove sa zapada i jugozapada koji mogu ugroziti siguran boravak brodova na privezu.

Luka ima odgovarajuću opremu za privez teretnih brodova koji ukrcavaju kamen, ali na području luke ne postoji odgovarajuća oprema za sprečavanje onečišćenja mora ili odgovarajuće osvjetljenje te druge usluge.

U luci se ne odvija promet ostalih vrsta brodova. Za područje današnjeg kamenoloma i luke postoje planovi za izgradnju luke nautičkog turizma kao i luke namijenjene za privez putničkih brodova. Veličina kopnenog i morskog prostora zadovoljavaju mogućnost izgradnje nautičkih vezova i operativnih obala.



Slika 1 Položaj luka na području Istarske županije

### **Brestova**

Postojeće stanje u luci Brestova načelno zadovoljava potrebe prometa koji se trenutno odvija na ro-ro putničkoj liniji. Međutim, luka nema zaštitnog lukobrana te je izložena valovima čime je privez kao i boravak ro-ro putničkih brodova na pristanima otežan pri lošim vremenskim prilikama.

Sadržaji luke zadovoljavaju zahtjeve sigurnosti, privezne naprave su prikladne i omogućuju siguran privez ro-ro putničkih brodova, lučke površine su osvijetljene, a zaštita obale (bokobrani) primjerena. U luci nema opreme za sprečavanje onečišćenja mora.

Obzirom na skroman interes za privez plovila nautičkog turizma, kao i za privez komunalnih brodica, nepostojanje vezova za navedena plovila ne predstavlja nedostatak.

### **Brijuni**

Postojeće stanje u luci obilježavaju zadovoljavajući lučki kapaciteti kojim se omogućava prihvrat brodova na redovitoj putničkoj liniji te opskrba otočja. Nautički kapaciteti sigurno ne zadovoljavaju potrebe, obzirom da je otočje turistički izuzetno atraktivno. Međutim, obzirom da luka Brijuni predstavlja specifičnu luku koja se nalazi unutar područja nacionalnog parka „Brijuni“ lučki kapaciteti izravno ovise o razvojnim planovima samog nacionalnog parka te je zbog toga povećanje priveznih mjesta ograničeno.

Luka zahtijeva održavanje operativnih obala za prihvrat manjih turističkih brodova te plovila nautičkog turizma, uključujući prihvrat velikih jahti dok nema potrebe za komunalnim vezovima.

Prihvrat većih putničkih brodova za kružna putovanja (brodovi duljine veće od 50 metara) te velikih jahti trenutno nije moguć na operativnim obalama već isključivo na sidrištu, s mogućnošću prijevoza putnika na obalu brodicama.

Sa stajališta sigurnosti za sve vrste plovila luka Brijuni ne predstavlja sigurno mjesto priveza za vrijeme puhanja vjetrova iz sjevernih i istočnih smjerova.

Oprema u luci usklađena je s potrebama priveza plovila. Privezne naprave su zadovoljavajuće, lučke površine osvijetljene, a zaštita obale bokobranima primjerena.

### **Novigrad**

Postojeće stanje luke Novigrad obilježava razmjerno skroman privezni kapacitet, posebice u dijelu komunalnih vezova koji ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva. Navedeno je posljedica ograničenog prostora u uvali te korištenja uvale za gradnju nautičkih vezova.

Na operativnim obalama je lučka infrastruktura te oprema u luci zadovoljavajuće kvalitete iako luka ima nedovoljan broj komunalnih vezova.

Sadržaji luke zadovoljavaju zahtjeve sigurnosti, privezne naprave su primjerene, lučke površine osvijetljene, a zaštita obale s bokobranima odgovarajuća. Područje luke dobro je zaštićeno od nepovoljnih vremenskih prilika lukobranom.

Sadržaji luke uglavnom nisu prilagođeni povećanim potrebama turističkog tržišta i nautičkog turizma pa je uvala ljeti pretrpana turističkim plovilima.

### **Poreč**

Stanje u luci Poreč obilježava primjerena lučka infrastruktura, prilagođena prihvatu manjih i srednjih putničkih brodova, te izrazito ograničavajući broj komunalnih vezova i vezova



namijenjenih plovilima nautičkog turizma. To je posebno važno zbog značajne usmjerenosti grada na turističku djelatnost pa je potreba za nautičkim vezovima značajna. Dio potreba za nautičkim vezovima nadoknađuje se korištenjem susjedne marine.

Na isti način, zbog brojnog stanovništva koje gravitira luci Poreč, postoji i značajna potreba za vezovima za brodice.

Obzirom da je luka zaštićena prirodno (otok Sv. Nikola) te lukobranima, privez manjih i srednjih putničkih brodova gotovo u potpunosti zadovoljava uvjete sigurnog veza.

Općenito, velika potreba za privezom svih vrsta plovila koja trenutno koriste luku, što se posebice ogleda u ljetnim mjesecima, uvjetuje potrebu za izgradnjom novih lučkih kapaciteta, kako za manje brodice lokalnog stanovništva i nautičara, tako i operativnih obala za prihvat i privez putničkih i ribarskih brodova. Za očekivati je da će se trend povećanja potražnje za dodatnim kapacitetima nastaviti i slijedećim godinama.

Luka nema susjednih prostora koji bi se mogli kvalitetno koristiti za dodatne nove lučke kapacitete.

### **Pula**

Postojeće stanje u luci Pula obilježava zadovoljavajuće stanje lučke infrastrukture. Kapaciteti za prihvat brodova, kako u linijskom prometu tako i izletničko-turističkih brodova, su uglavnom zadovoljavajući iako zbog atraktivnosti šireg područja kao i dobre zaštićenosti luke valja očekivati povećane zahtjeve za dodatnim operativnim obalama namijenjenim za privez brodova za kružna putovanja, izletničko-turističkih brodova te većih jahti.

Dodatno, obzirom na potrebe za privezom većeg broja ribarskih brodova u pojedinim vremenskim razdobljima operativna obala za privez ribarskih brodova je nedostatnog kapaciteta.

Komunalni vezovi u luci trenutno ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva, posebice obzirom na povećanje veličina brodica kojima postojeća privezna mjesta nisu odgovarajuća.

Kapaciteti luke sa stajališta prihvata plovila nautičkog turizma nisu adekvatni. Dio kapaciteta nadomješten je korištenjem susjedne luke nautičkog turizma ACI marina Pula, ali zbog velikog turističkog prometa neophodno je povećati broj nautičkih vezova.

Lučko područje je izuzetno dobro zaštićeno od nepovoljnih hidro-meteoroloških utjecaja što dozvoljava sigurno vezivanje brodica i brodova.

Oprema u luci u načelu zadovoljava potrebe sigurnog priveza plovila, što se posebice odnosi na područje gata Rijeka. Uobičajene usluge plovilima su dostupne u susjednoj marini, a po potrebi i korištenjem opreme i obala brodogradilišta.

### **Rovinj**

Postojeće stanje u luci Rovinj obilježava vrlo dobru lučku infrastrukturu s relativno zadovoljavajućom duljinom operativne obale za prihvat manjih i srednjih putničkih brodova te većih jahti. Također, lučki kapaciteti omogućuju zadovoljavajući prihvat ribarskih brodova, bez obzira na veličinu.

Nautički kapacitet u luci je zadovoljavajući, posebice uzimajući u obzir kapacitete susjedne marine te razvojne planove koji uključuju izgradnju dodatnih gatova za nautičke i komunalne vezove u odvojenim dijelovima luke čime će se značajno povećati kapaciteti.

Privez plovila u luci Južnoj luci zadovoljava zahtjeve maritimne sigurnosti, a cijela luka je dobro zaštićena od nepovoljnih vremenskih uvjeta. Nasuprot tome, Sjeverna luka nije zaštićena od utjecaja zapadnih vjetrova i valova, stoga je sigurnost brodova na pristanu ugrožena za vrijeme jakih zapadnih vjetrova. Posebice se to odnosi na manje brodove i plovila nautičkog turizma. U takvim uvjetima brodovima se preporučuje napuštanje veza i uplovljavanje u južnu luku.

Oprema za privez plovila je odgovarajuća, a luka nudi i usluge ukrcaja goriva, kao i druge lučke uslužne djelatnosti, uključujući brodogradilišne usluge.

### **Umag**

Postojeće stanje luke Umag obilježava razmjerno veliki privezni kapacitet i duljine obala, posebice u dijelu komunalnih vezova, ali zbog položaja obalnog ruba na kojem nema izgrađenih gatova ukupni kapacitet nije veliki što vrijedi i za privez nautičkih plovila.

Na operativnim obalama lučka infrastruktura je osrednje kvalitete. Privezna oprema kao i rasvjeta u luci zahtijevaju poboljšanja. Operativna obala za prihvrat putničkih brodova zahtijeva kvalitativna i kvantitativna poboljšanja.

Luka ima odgovarajuću opremu za protupožarnu i zaštitu mora od onečišćenja te omogućuje usluge popravaka brodica, kao i usluge ukrcaja goriva.

Neposredna blizina luke nautičkog turizma kao i postojeći vezovi načelno zadovoljavaju potrebe za privez plovila nautičkog turizma, ali obzirom na intenzivan razvoj turističke djelatnosti postavljanje odnosno izgradnja novih gatova biti će neizbježna.

## **Primorsko-goranska županija**

### **Bakar**

Postojeće stanje u luci Bakar obilježava kvalitetna lučka infrastruktura u pojedinim dijelovima (primjerice, komunalnih vezova), ali i nedostajuće kapacitete operativnih obala namijenjenih prihvatu brodova, ponajprije putničkih i ribarskih. Privez manjih brodova uvelike je ograničen dužinom operativne obale te se može smatrati nedostatnim za postojeću potražnju.

Kapaciteti za plovila nautičkog turizma mogu se smatrati nedovoljnim te upitnim sa stajališta maritimne sigurnosti. Dodatno, cijelo lučko područje je izloženo utjecaju vjetera i valova što utječe na sigurnost priveza brodica.

Oprema za privez u luci zahtijeva dodatna ulaganja posebice u dijelu opremanja obala priključcima za vodu i struju.

Postojeće obale ne omogućavaju privez većih brodova, međutim u neposrednoj blizini luke postoji ro-ro rampa i obala za privez trgovačkih rodova.

### **Baška**

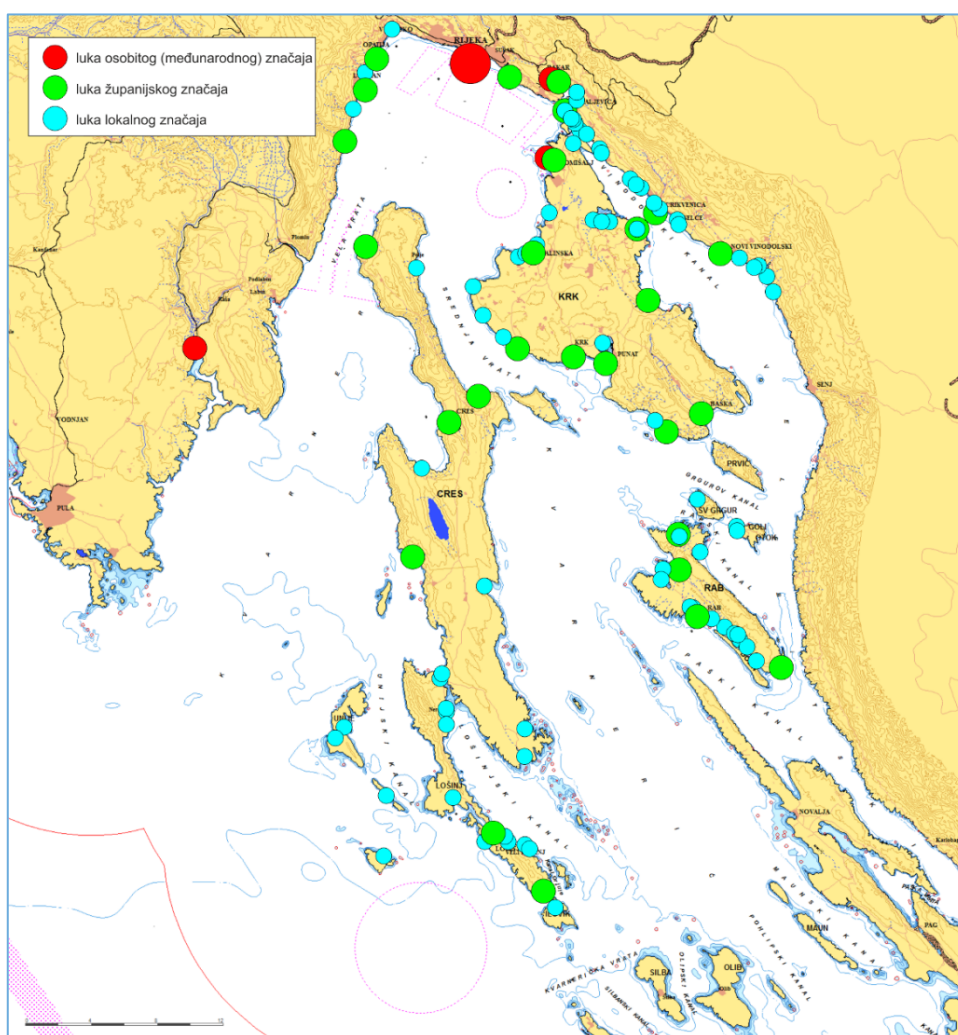
Postojeće stanje u luci Baška obilježava relativno dobra i funkcionalna lučka infrastruktura koja je prilagođena prihvatu manjih putničkih brodova, ali i nedostatan kapacitet komunalnih vezova i vezova namijenjenih plovilima nautičkog turizma. Privez manjih putničkih brodova na operativnu obalu sekundarnog zaštitnog lukobrana trenutno zadovoljava zahtjeve za siguran privez tijekom ljetnih mjeseci. Nasuprot tome postoji očigledan nedostatak obale za stalni privez navedenih putničkih brodova.

Obzirom da luci gravitira izuzetno mali broj ribarskih brodova i brodica postojeća operativna obala zadovoljava potrebe priveza ribarskih plovila.

Oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa.

Prihvat većih brodova, uključujući i ro-ro putničke brodove na postojeću obalu sa stajališta maritimne sigurnosti, zbog ograničenog manevarskog prostora, trenutno ne zadovoljava standarde sigurnog manevriranja i priveza.

Za prihvat većih brodova potrebno je produžiti lukobrane čime bi se dobila veća duljina operativne obale te bi se dodatno zaštitilo područje luke i omogućio sigurniji boravak manjih plovila, prvenstveno brodica lokalnog stanovništva i plovila nautičkog turizma. Produženjem operativne obale omogućio bi privez većeg broja putničkih brodova. Siguran prihvat ro-ro putničkih brodova uvjetovan je izgradnjom potpuno novog veza te uređenjem obalnog dijela za prihvat vozila.



Slika 2 Položaj luka na području Primorsko-goranske županije

### Cres

Postojeće stanje u luci Cres obilježava zadovoljavajuće stanje lučke infrastrukture. Kapaciteti za prihvat brodova kako u linijskom tako i izletničko-turističkih brodova su uglavnom zadovoljavajući iako zbog atraktivnosti šireg područja kao i dobre zaštićenosti luke može se očekivati povećani zahtjevi za dodatnim operativnim obalama namijenjenim za privez izletničko-

turističkih brodova te većih jahti. Dodatno, obzirom na potrebe za privezom ribarskih brodova operativni gat u pojedinim vremenskim razdobljima je nedostatnog kapaciteta.

Komunalni vezovi u luci trenutno ne zadovoljavaju u potpunosti potrebe lokalnog stanovništva, posebice obzirom na povećanje veličina brodica kojima postojeća privezna mjesta nisu odgovarajuća.

Kapaciteti luke sa stajališta prihvata plovila nautičkog turizma nisu adekvatni, odnosno prvenstveno se ogledaju u mogućnosti pronalaska slobodnog priveza na operativnom gatu. Potrebno je naglasiti da plovila nautičkog turizma mogu koristiti i marinu koja je smještena u neposrednoj blizini luke Cres.

Lučko područje je izuzetno dobro zaštićeno od nepovoljnih hidro-meteoroloških utjecaja što dozvoljava sigurno vezivanje brodica i brodova.

Oprema u luci u načelu zadovoljava potrebe sigurnog priveza plovila, što se posebice odnosi na područje novouređenog operativnog gata. Uobičajene usluge plovilima su dostupne u susjednom brodogradilištu ili u marini te se mogu smatrati kvalitetnim.

### **Crikvenica**

Postojeće stanje u luci Crikvenica obilježavaju nedovoljni lučki kapaciteti za sve vrste pomorskog prometa. Operativna obala „Veliko molo“ omogućava privez nekoliko manjih brodova, međutim obzirom na postojanje cjelogodišnje putničke linije prema otoku Krk (Šilo) te većem broju turističko-izletničkih brodova koji se tijekom ljetnih mjeseci privezuju u luci Crikvenica postojeća duljina operativne obale nije dovoljna.

Broj komunalnih i vezova za plovila nautičkog turizma premalen je za postojeći broj i potražnju za takvom vrstom veza. Veća plovila nautičkog turizma uvelike su ograničena u mogućnosti priveza na operativnoj obali. Dodatno, izloženost i otvorenost luke, ponajprije na zapadne vjetrove i valove, uvjetuje razmjerno nesiguran boravak plovila, kako na operativnoj obali tako i na cijelom području luke.

Prihvat većih putničkih brodova za kružna putovanja (brodovi duljine veće od 50 metara) trenutno nije moguć na operativnim obalama već isključivo na sidrištu s mogućnošću prijevoza putnika na obalu brodicama.

Oprema u luci zahtijeva poboljšanje te dodatnu ugradnju priključnih mjesta za vodu i struju.

Susjedna lučka područja djelomično zadovoljavaju potrebe za komunalnim vezovima, ali ne i potrebe za privez plovila nautičkog turizma.

### **Kostrena-Žurkovo**

Operativna obala luke Kostrena (bazen Žurkovo) izrazito je male duljine te omogućuje vrlo ograničen prihvat brodova i brodica.

Privezni kapaciteti za brodice lokalnog stanovništva su također ograničeni i odnose se samo na privezna mjesta na sidrištu koja ne zadovoljavaju maritimnu sigurnost brodica. Dodatno, broj vezova je nedostatan i nerazmjeran s potražnjom. Slično vrijedi i za privezne kapacitete za plovila nautičkog turizma koja se privezuje na istim mjestima gdje i brodice lokalnog stanovništva, ali potražnja za njima je uvelike manja.

Lučko područje je u potpunosti izloženo valovima iz južnih smjerova što predstavlja ograničavajući faktor sigurnog vezivanja, kako brodica na stalnom vezu (sidrištu) tako i plovila na operativnoj obali.

Oprema u luci, ponajprije se odnosi na privezne plutače na sidrištu dok se u neposrednoj blizini lučkog područja nalazi istezalište i područje za boravak na suhom i popravak brodica.

Potrebno je naglasiti da samo lučko područje ujedno predstavlja i kupališni prostor plaže koja se nalazi u dnu uvale, a koji ograničava sigurnu plovidbu brodica.

### **Kraljevica**

Postojeće stanje u luci Kraljevica obilježava zadovoljavajuće stanje lučke infrastrukture, kako sa stajališta potreba za operativnim obalama za prihvat brodova tako i sa stajališta kapaciteta komunalnih i vezova za privez plovila nautičkog turizma. Nedavna nadogradnja luke novim priveznim kapacitetima dovodi lučku infrastrukturu na višu razinu te omogućuje zadovoljavanje potreba za komunalnim i vezovima za plovila nautičkog turizma.

Izgradnjom valobrana lučko područje je dodatno zaštićeno od nepovoljnog utjecaja valovlja te omogućava sigurniji privez plovila.

Privezna oprema u luci je na zadovoljavajućoj razini, što se posebice odnosi na novoizgrađene dijelove luke te pontone. Navoz za brodice te dizalica omogućuju kvalitetnu uslugu plovilima, a susjedno brodogradilište i dodatne usluge.

### **Krk**

Postojeće stanje u luci Krk obilježava visoka razina izgrađenosti infrastrukture, ali i istovremeno i nedostatak kvalitetnih obala za siguran privez i boravak plovila kao i nedostatne kapacitete.

Kapaciteti operativnog dijela luke djelomično odgovaraju potrebama priveza u turističkoj sezoni dok izvan turističke sezone znatno su nedostadni. Povećanje dimenzija putničkih brodova kao i povećanje potražnje za njihovim privezom, uvjetuju da postojeći dijelovi operativne obale ne zadovoljavaju potrebe priveza obzirom na sigurnost i kapacitet.

Ostali dijelovi luke koji su namijenjeni privezu ribarskih brodova, brodica lokalnog stanovništva kao i plovila nautičkog turizma su nedostadni, a privez ribarskih brodova u unutrašnjem dijelu luke ne zadovoljava ni uvjete maritimne sigurnosti.

Razina opremljenosti luke opremom za sigurna privez plovila u luci može se procijeniti razmjerno dobrom.

Općenito, postojeće stanje lučke infrastrukture u luci Krk zahtijeva povećanje duljina svih obala, kao i priveznih mjesta ponajprije operativnih obala za prihvat putničkih i ribarskih brodova te priveznih kapaciteta za brodice lokalnog stanovništva.

### **Lopar**

Postojeće stanje u luci Lopar obilježava kvalitetna infrastruktura u dijelu ro-ro pristana s obzirom da pruža dovoljnu dužinu operativne obale te odgovarajuću priveznu opremu. Nasuprot tome, kopneno područje luke namijenjeno čekanju vozila za ukrcaj nije odgovarajuće veličine.

Luka Lopar ima ograničenu infrastrukturu za prihvat plovila nautičkog turizma kao i za privez brodica lokalnog stanovništva. Navedena plovila mogu koristiti isključivo dio operativnog gata i to prostor s njegove južne strane. Također, luka ima ograničene mogućnosti prihvata turističko-izletničkih brodova za koje obzirom na turističku djelatnost u mjestu Lopar postoji potreba.

Luka Lopar je smještena u prirodno zaštićenoj uvali stoga je privez ro-ro putničkog broda kao i ostalih plovila načelno siguran osim u rijetkim vremenskim razdobljima s izraženim zapadnim vjetrovima.

Općenito, trenutno površina lučkog područja u luci Lopar izgrađenost lučke infrastrukture ukazuje na korištenje luke isključivo kao ro-ro luke za prihvat ro-ro putničkih brodova.

### **Lovran**

Infrastruktura luke Lovran je zadovoljavajuća, a njezin kapacitet prilagođen je prihvatu manjih putničkih brodova, kao i brodica lokalnog stanovništva. Postojeće dimenzije operativne obale ne dozvoljavaju prihvat putničkih brodova većih dimenzija ( $L > 50$  metara), međutim širenje lučkog područja i minimalno produljivanje dijela postojeće operativne obale ostvarilo bi mogućnost priveza za vrijeme ljetnih mjeseci i većih brodova. S obzirom da je luka u značajnoj mjeri izložena vjetru i valovima, siguran privez brodova za vrijeme nepovoljnih vremenskih prilika nije moguć.

S obzirom na turističku prepoznatljivost tijekom ljetnih mjeseci luka ima nedovoljan broj komunalnih vezova kao i vezova za plovila nautičkog turizma.

Obzirom da luci Lovran gravitira mali broj ribarskih brodova i brodica postojeća obala zadovoljava potrebe priveza, međutim radi otvorenosti operativne obale uvjeti maritimne sigurnosti nisu u potpunosti zadovoljeni.

Postojeća oprema u luci djelomično zadovoljava potrebe sigurnog priveza plovila.

### **Mali Lošinj**

Postojeće stanje u luci Mali Lošinj obilježava visoka razina izgrađenosti lučke infrastrukture te značajni kapaciteti za privez brodova i brodica. Također, i kvaliteta lučke infrastrukture može se ocijeniti visokom iako postoje dijelovi obale na kojima postoji potreba za obnovom.

Kapaciteti operativnog dijela luke u turističkoj sezoni su djelomično nedostadni dok izvan turističke sezone znatno nadilaze stvarne potrebe za privezom. Obzirom na izrazitu turistički orijentiranost grada i šireg područja za pretpostaviti je da postojeći lučki kapaciteti zahtijevaju nadogradnju.

Kapaciteti za plovila nautičkog turizma su razmjerno veliki, no ima smisla povećati ga zbog izrazite ljetne potražnje.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila u luci može se procijeniti visokom. Luka ima i benzinsku stanicu. Lučko područje je dobro zaštićeno od nepovoljnih vremenskih utjecaja i načelno omogućuje siguran privez plovila. Za vrijeme ljetnih mjeseci zbog ograničenog manevarskog prostora u luci postoje razdoblja kada je gustoća prometa plovila u lučkom području izrazito velika.

Usluge održavanja i popravaka plovila su kvalitetne i dostupne u susjednim marinama i brodogradilištu.

### **Malinska**

Postojeće stanje u luci Malinska načelno obilježava dobra izgrađenost lučke infrastrukture kako operativnih obala tako i obala namijenjenih privezu brodica lokalnog stanovništva te plovila nautičkog turizma. Obzirom na izrazitu orijentiranost mjesta Malinska na turizam postojeći kapaciteti u potpunosti ne udovoljavaju stvarnim potrebama za privez svih vrsta plovila, a



posebice plovila nautičkog turizma. Operativna obala (gat) relativno je kratka pa je i kapacitet vezova za prihvat manjih turističko-izletničkih brodova relativno mali i potencijalno nedostatan u odnosu na očekivane potrebe za privez takvih brodova, ali i moguću povećanu potražnju za privez manjih putničkih brodova za kružna putovanja u nacionalnoj plovidbi.

Ribarske brodice i brodovi mogu koristiti operativni gat koji se smatra zadovoljavajućim za njihov prihvat.

Potrebno je naglasiti na izuzetno veliku sezonalnost pomorskog prometa pri čemu su lučki kapaciteti nedovoljni u ljetnim mjesecima, a tijekom ostatka godine udovoljavaju potražnji.

Luka je razmjerno dobro zaštićena od utjecaja vjetrova i valova pa se i boravak brodica sa stajališta maritimne sigurnosti može ocijeniti zadovoljavajućim.

Razina opremljenosti luke opremom za privez plovila u luci može se procijeniti visokom.

### **Martinšćica**

Postojeće stanje u luci Martinšćica obilježava razmjerno kvalitetna i zadovoljavajuća lučka infrastruktura (operativni gat) za prihvat manjih putničkih brodova te nezadovoljavajuća kvaliteta i kapacitet komunalnih vezova te vezova za plovila nautičkog turizma. Postojeći operativni gat trenutno zadovoljava mogućnost pristajanja manjih brodova, ali povećana potražnja za prihvat turističko-izletničkih brodova u budućnosti zahtijevat će produženje operativne obale. Potražnja za nautičkim vezovima premašuje trenutne kapacitete.

Lučko područje je prilično otvoreno te je izloženo je vjetrovima i valovima iz južnih smjerova koje utječu na siguran privez plovila kako unutar lučkog područja tako i na operativnom gatu.

Privezna oprema u luci u načelu ne zadovoljava standarde kvalitetnog priveza brodica.

### **Merag**

Luka Merag svojim obilježjima predstavlja luku namijenjenu isključivo prihvatu ro-ro putničkih brodova. Lučka infrastruktura sa stajališta potrebnih kapaciteta zadovoljava trenutne zahtjeve za privezom ro-ro putničkih brodova na postojećoj liniji.

Također, i pripadajuća obalna oprema u načelu zadovoljava siguran privez brodova, a površina za prihvat vozila je odgovarajućih veličina.

Obzirom da je luka izgrađena bez zaštitnih građevina boravak brodova ne zadovoljava u potpunosti kriterije sigurnog boravka pa je stoga vez brodova ograničen vremenskim prilikama. Ponajprije se to odnosi na duži boravak brodova, odnosno na prekonoćni privez brodova.

Postojeći komunalni vezovi u komunalnoj lučici zadovoljavaju potrebe.

### **Mišnjak**

Postojeće stanje u luci Mišnjak obilježava vrlo dobra izgrađenost lučke infrastrukture koja je prilagođena prometu na ro-ro liniji između kopna i otoka Raba. Oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa. Postojeći kapaciteti za privez ro-ro putničkih brodova u potpunosti zadovoljavaju potrebe.

U luci ne nedostaju nautički i komunalni vezovi obzirom da u okolici nema urbanih sredina.

Luka Mišnjak ograničena je raspoloživim lučkim prostorom te je manevriranje brodovima u uvali ograničeno, a prihvat i privez većih ro-ro putničkih brodova ( $L > 80$  m) nije prihvatljiv sa stajališta maritimne sigurnosti.



Luka omogućuje i prihvata manjih teretnih brodova koji vlastitim prekrcajnim dizalicama iskrcavaju teret (uobičajeno građevinski materijal).

### **Mošćenička Draga**

Postojeće stanje u luci Mošćenička Draga obilježava prosječna kvaliteta lučke infrastrukture koja je prilagođena privezu brodica lokalnog stanovništva te privezu manjih putničkih i ribarskih brodova. S obzirom na turističku prepoznatljivost, luka Mošćenička Draga ima nedovoljan broj vezova namijenjen plovilima nautičkog turizma.

Privez brodica i manjih ribarskih i putničkih brodova ne zadovoljava u potpunosti funkciju sigurnog veza zbog malog manevarskog prostora. Siguran prihvata navedenih brodova uvjetovan je izgradnjom novih vezova u funkciji rasterećenja luke. Izgradnjom dodatne privezne obale povećao bi se i kapacitet za prihvata nautičkih plovila.

Obzirom da luci gravitira mali broj ribarskih brodova i brodica postojeća operativna obala u načelu zadovoljava potrebe priveza ribarskih plovila, dok oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa.

Potrebno je naglasiti da je operativna obala, ali i cijelo područje luke u potpunosti izloženo valovima s otvorenog mora te je zbog toga siguran privez brodova kako na operativnoj obali tako i brodica u lučici nezadovoljavajući.

### **Mrtvaška**

Luka Mrtvaška trenutno nema primjerenu osnovnu lučku infrastrukturu, kao ni odgovarajuće lučke kapacitete. Dodatno, popratna infrastruktura i usluge ne postoje ili su ograničene. Operativni dio luke je skromnog kapaciteta i namijenjen je isključivo prihvat putničkog linijskog broda s otoka Ilovik, te nekoliko brodica lokalnog stanovništva. Može se ocijeniti da trenutno stanje na lučkom području nije prikladno za sigurno odvijanje linijskog prijevoza putničkim brodom.

Također, privez ribarskih ili drugih brodova u unutrašnjem dijelu ne zadovoljava uvjete maritimne sigurnosti. Oprema u luci ne zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa.

Luka ima priključak na cestovnu prometnicu, te električnu energiju pomoću solarnog panela, međutim nedostaje priključak za vodu i struju. Također, izostaje prostor za vozila putnika koji koriste liniju kao i adekvatna pristupna cesta.

### **Novi Vinodolski**

Postojeće stanje luke Novi Vinodolski obilježava razmjerno skroman privezni kapacitet, posebice u dijelu komunalnih vezova koji ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva. Navedeno je posljedica ograničenog prostora u uvali te korištenja uvale za gradnju nautičkih vezova.

Na operativnim obalama lučka infrastruktura je zadovoljavajuće kvalitete međutim zbog nepovoljnih vremenskih prilika koje nerijetko vladaju na tom području, prvenstveno jake bure, privez plovila u luci nije u potpunosti siguran.

Luka ima odgovarajuću opremu te je pruža usluge popravaka brodica, kao i usluge ukrcaja goriva.

Izgradnjom novih marina neposredno uz lučko područje, kao i u susjednoj uvali Moruska, potrebe za nautičkim vezovima biti će zadovoljene.

## Omišalj

Postojeće stanje luke Omišalj obilježava izgrađenost lučke infrastrukture te dovoljan broj komunalnih vezova namijenjen plovilima lokalnog stanovništva. S obzirom na turističku prepoznatljivost, luka raspolaže s dovoljnim brojem nautičkih vezova.

Luka Omišalj nalazi se duboko prirodno uvučena u Omišaljski zaljev. Polazeći tom činjenicom, na području luke postoji visoki stupanj maritimne sigurnosti priveza plovila.

Operativna obala zadovoljava potrebe priveza manjih putničkih brodova i brodica. Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez i ostalom opremom može se procijeniti prosječnom.

Luka Omišalj u svojoj neposrednoj blizini ima pripadajući lučki prostor odnosno luku nautičkog turizma „Pesja“ kojom preko komunalnog društva upravlja općina Omišalj i koja pruža kvalitetna privezna mjesta za plovila nautičkog turizma te ujedno pruža zadovoljavajući broj vezova.

## Opatija

Stanje u luci Opatija obilježava primjerena lučka infrastruktura, prilagođena prihvatu manjih i srednjih putničkih brodova, te izrazito nedovoljan broj komunalnih vezova i vezova namijenjenim plovilima nautičkog turizma. To se posebno važno zbog značajne usmjerenosti grada Opatije na turističku djelatnost pa je potreba za nautičkim vezovima značajna. Na isti način, zbog brojnog stanovništva koje gravitira luci Opatija postoji i značajna potreba za vezovima za brodice.

Privez manjih i srednjih putničkih brodova s vanjske strane ne zadovoljava u potpunosti uvjete sigurnog veza zbog otvorenosti luke, manjih dubina te izostanka valobrana.

Sa stajališta maritimne sigurnosti i zaštite okoliša, luka Opatija trenutno nema zadovoljavajuće standarde sigurnog manevriranja i priveza plovila.

Obzirom da luci Opatija gravitira relativno mali broj ribarskih brodova i brodica postojeća operativna obala zadovoljava potrebe priveza ribarskih plovila. Oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa.

Luka Opatija ima nekoliko susjednih lučkih prostora koji stvaraju dodatnu vrijednost sa stajališta povećanja kapaciteta luke, te stoga mogu biti iskorišteni u funkciji „satelitske“ luke koja može preuzimati dio prometne usluge luke Opatija.

## Porozina

Postojeće stanje u luci Porozina obilježava potreba nadogradnje. Naime, trenutne veličine ro-ro putničkih brodova uvelike nadmašuju kapacitete operativnih obala, posebice zapadnog gata. Dodatno, luka nema zaštitnog lukobrana te je izložena valovima čime je privez ro-ro putničkih brodova otežan pri lošim vremenskim prilikama.

Novoizgrađeno područje s utvrdicama za noćni boravak brodova još uvijek ne zadovoljava uvjete sigurnog priveza brodova jer nije dovršeno. U luku mogu pristati i manji putnički brodovi kada nema ro-ro putničkih brodova.

Privezna oprema na obalama omogućuje siguran privez ro-ro putničkih brodova.

Komunalna lučica svojim kapacitetima zadovoljava potrebe lokalnog stanovništva, a zaštićenost lučice je zadovoljavajuća. Obzirom na skroman interes za privez plovila nautičkog turizma nepostojanje vezova za plovila nautičkog turizma načelno ne predstavlja nedostatak.

## **Punat**

Luka Punat ima dobru lučku infrastrukturu koju obilježava dobra prirodna zaklonjenost od svih vremenskih prilika. Kapaciteti operativnog dijela luke odgovaraju lokalnim potrebama priveza manjih putničkih brodova i jedrilica, te brodica lokalnog stanovništva. Privez srednjih i većih putničkih brodova izostaje radi manjih dubina u prilaznome kanalu.

S obzirom na morski prostor i konfiguraciju obale, izgradnja dodatnih vezova, plutajućih ili građenih objekata okomito ka obali, značajno bi se povećali kapaciteti komunalnih i nautičkih vezova.

Luci gravitira manji broj ribarskih brodica, stoga postojeća operativna obala zadovoljava. Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez i ostalom opremom može se ocijeniti visokom. Luka Punat u svojoj neposrednoj blizini ima marinu Punat koja svojim kapacitetom i uslugama uvelike zadovoljava potrebe za privez plovila nautičkog turizma.

Obzirom na veliki broj vezova za brodice na području Puntarske vale (marina i luka Punat) gustoća prometa u sezonskim mjesecima ispred luke Punat i u prilaznom kanalu je izrazito visoka te je zbog toga donekle umanjena sigurnost plovidbe u neposrednom prilaznom području lučkom području.

## **Rab**

Postojeće stanje u luci Rab obilježava vrlo dobra lučka infrastruktura s dovoljnom duljinom operativne obale za prihvrat manjih i srednjih putničkih brodova te većih jahti. Naime, prihvrat putničkih brodova većih kapaciteta trenutno nije moguć radi ograničene dubine neposredno uz obalu. Također, lučki kapaciteti omogućuju zadovoljavajući prihvrat ribarskih brodova, bez obzira na veličinu.

Nautički kapacitet u luci je zadovoljavajući, posebice uzimajući u obzir kapacitete susjedne marine te razvojne planove koji uključuju izgradnju dodatnih gatova za nautičke i komunalne vezove.

Privez plovila u luci Rab zadovoljava zahtjeve maritimne sigurnosti, a cijela luka je dobro zaštićena od nepovoljnih vremenskih uvjeta.

Oprema za privez plovila je odgovarajuća, a luka nudi i usluge ukrcaja goriva, kao i druge lučke uslužne djelatnosti.

Općenito, lučka infrastruktura u luci Rab je izrazito razvijena s ukupnom duljinom uređene obale od preko 600 metara te omogućuje veliki kapacitet i kvalitetu priveza svih vrsta plovila koja se trenutno prihvaćaju u luci. Izuzetak čine veći brodovi za kružna putovanja koji zbog većeg gaza ne mogu pristati u luku te nužno moraju koristiti tender brodice za prekrcaj putnika za koje postoji odgovarajuća obala.

## **Supetarska Draga (Vardaškoli)**

Luka Supetarska Draga trenutno nema izgrađenih lučkih kapaciteta niti je opremljeno opremom za privez plovila. Popratna infrastruktura ne postoji. Trenutno stanje na lučkom području, kao i potencijalna potražnja za lučkim kapacitetima ne opravdava dodjeljivanje području statusa luke.

## Surbova

Luka Surbova-Baška nema izgrađenu lučku infrastrukturu, nije opremljena opremom za privez plovila te nije povezana pristupnom cestom. Trenutno stanje na lučkom području kao i potražnja za lučkim kapacitetima u području smještaja luke ne opravdava dodjeljivanje statusa luke navedenom području.

## Šilo

Postojeće stanje u luci Šilo obilježava uobičajena lučka infrastruktura manje luke prilagođena prihvatu manjih putničkih brodova koji povezuju luku Šilo s lukom Crikvenicom kao jakim turističkim odredištem te brodica domicilnog stanovništva. Luka Šilo sa svojim zaštitnim lukobranom ima razmjerno dobru zaštićenost.

Kapaciteti operativnog dijela luke djelomično odgovaraju potrebama, međutim za vrijeme ljetnih mjeseci izostaju kapaciteti za nautičke vezove. Postojeće stanje lučke infrastrukture ne dozvoljava privez većih brodova (L>30 metara).

Obzirom da u luci gravitira manji broj ribarskih brodica, postojeća operativna obala zadovoljava potrebe priveza. Morsko područje luke je razmjerno široko te zaštićeno operativnom obalom sa zaštitnim kamenometom. Stoga su zadovoljeni uvjeti maritimne sigurnosti.

Razina opremljenosti luke može se procijeniti prosječnom.

## Valbiska

Postojeće stanje u luci Valbiska obilježava izuzetno kvalitetna lučka infrastruktura koja u potpunosti zadovoljava siguran prihvrat ro-ro putničkih brodova na postojećim linijama. Također i kapacitet luke je odgovarajući. U slučaju potrebe za povećanjem priveznih kapaciteta, veličina lučkog područja omogućuje izgradnju još jednog (četvrtog) priveznog mjesta za ro-ro putničke brodove u istočnom dijelu uvala i to u nastavku novoizgrađenog trećeg veza, no uz uvjet premještanja brodica domicilnog stanovništva.

Komunalna lučica djelomično zadovoljava potrebe lokalnog stanovništva, a privez brodica u lučici je siguran. Obzirom na primarnu lučku djelatnost (prihvrat ro-ro putničkih brodova), promet brodica prema lučici donekle nepovoljno utječe na sigurnost plovidbe ro-ro putničkih brodova.

Opremljenost luke Valbiska je na visokoj razini te se može smatrati jednom od najopremljenijih luka od županijskog značaja.

## Vrbnik

Postojeće stanje u luci Vrbnik obilježavaju skromni lučki kapaciteti. Operativna obala omogućuje prihvrat nekoliko manjih putničkih brodova što je u ljetnim mjesecima nedostavno za postojeću potražnju. Komunalni kapaciteti također su ograničeni skučenim lučkim područjem, a postojeći privezni kapaciteti ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva.

Potražnja za priveznim mjestima za plovila nautičkog turizma nije velika zbog izrazito promjenjivih i nepovoljnih vremenskih prilika koje vladaju u Velebitskom kanalu ispred luke Vrbnik pa postojeća operativna obala načelno zadovoljava potrebe za privez plovila nautičkog turizma.

Općenito, cjelokupno lučko područje luke Vrbnik je izloženo nepovoljnom utjecaju bure koja na navedenom području puše nerijetko s olujnim i orkanskim udarima koji stvaraju veliku bibavicu

na vezovima. Dodatno, ograničeno morsko područje luke otežava manevriranje brodovima koji uplovljavaju i privezuju se sa unutrašnje strane lukobrana.

Obale u luci na koje se privezuju plovila su lošijeg stanja i zahtijevaju rekonstrukciju.

### **Ličko-senjska županija**

#### **Drljanda**

Luka Drljanda ima zadovoljavajuću osnovnu lučku infrastrukturu. Operativni dio luke je skromnog kapaciteta u funkciji prihvata manjih putničkih brodova te po potrebi ro-ro putničkih brodova. U nedostatku zaštitnog lukobrana te zbog otvorenosti luke može se ocijeniti da trenutno stanje na lučkom području nije prikladno za sigurno odvijanje linijskog prijevoza putničkim brodom.

Postojeća lučka infrastruktura u luci Drljanda prilagođena je privezu nekoliko brodica lokalnog stanovništva.

Obzirom da luci gravitira mali broj ribarskih brodica postojeća infrastruktura u načelu zadovoljava potrebe priveza ribarskih plovila, dok oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa.

#### **Jablanac**

Postojeće stanje u luci Jablanac obilježava relativno dobra i funkcionalna lučka infrastruktura koja je prilagođena prihvatu manjih turističkih brodova, ali i nedostatan kapacitet komunalnih vezova i vezova namijenjenih plovilima nautičkog turizma.

Za prihvrat većih brodova potrebno je produžiti lukobran čime bi se dobila veća duljina operativne obale te bi se dodatno zaštitilo područje luke i omogućio sigurniji boravak manjih plovila, prvenstveno brodica lokalnog stanovništva i plovila nautičkog turizma. Produženjem operativne obale omogućio bi privez većeg broja putničkih i turističkih brodova.

Oprema u luci je zadovoljavajuće kvalitete, međutim radi izloženosti luke nepovoljnom utjecaju bure na navedenom području, vezovi ne zadovoljavaju maritimnu sigurnost za brodove tijekom cijele godine.

Postojeće obale ne omogućavaju privez većih brodova, no u neposrednoj blizini luke postoji stara ro-ro rampa i obala za privez trgovačkih brodova.

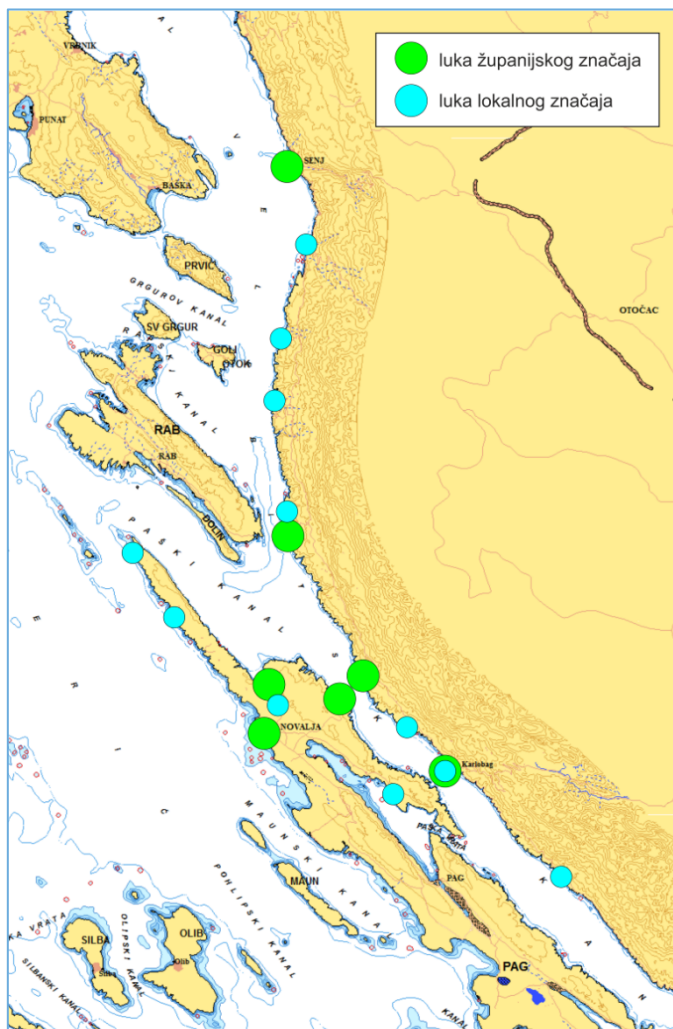
Radi otežanih manevarskih uvjeta (usko manevarsko područje, loša orijentacija rampi) te loših hidrometeoroloških prilika na tom području, uspostavila se nova ro-ro putnička luka Stinica.

#### **Karlobag**

Postojeće stanje u luci Karlobag obilježava zadovoljavajuće stanje lučke infrastrukture, kako sa stajališta potreba za operativnim obalama za prihvrat turističkih brodova tako i sa stajališta kapaciteta komunalnih vezova.

Obzirom na povećanje veličine brodica i brodova kao i potražnje za privezom, postojeća lučka infrastruktura u luci Karlobag zahtijeva povećanje priveznih dubina te duljina svih obala, kao i priveznih mjesta ponajprije operativnih obala, te posebice kapaciteta za komunalne vezove. Izgradnja plutajućih pontona povećala bi nautičko lučko područje i broj priveznih kapaciteta za brodove nautičkog turizma.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila u luci može se procijeniti razmjerno dobrom. Luka u svojoj neposrednoj blizini ima benzinsku stanicu s koje se mogu opskrbljivati manja plovila.



### Slika 3 Položaj luka na području Ličko-senjske županije

## Novalja

Postojeće stanje u luci Novalja obilježava zadovoljavajuće stanje lučke infrastrukture. Kapaciteti za prihvrat brodova, kako u linijskom tako i izletničko-turističkih brodova, su uglavnom zadovoljavajući iako zbog atraktivnosti šireg područja kao i dobre zaštićenosti luke valja očekivati povećani broj zahtjeva za dodatnim operativnim obalama namijenjenim za privez izletničko-turističkih brodova, jedrilica i jahti.

Lučka infrastruktura luke Novalja prilagođena je prihvatu manjih putničkih brodova, uz nedovoljan broj vezova namijenjenim plovilima nautičkog turizma. Potreba za nautičkim vezovima je značajna zbog usmjerenosti Novalje na turističku djelatnost. Plovila nautičkog turizma prema Urbanističkom planu koristit će novu luku nautičkog turizma kapaciteta 400 nautičkih vezova s odgovarajućom kopnenom i morskom površinom.



Na isti način, zbog brojnog stanovništva koje gravitira luci Novalja postoji i značajna potreba za vezovima za brodice domicilnog stanovništva.

Lučko područje je svojom pozicijom te operativno-zaštitnim lukobranom relativno dobro zaštićeno od nepovoljnih hidro-meteoroloških utjecaja što dozvoljava sigurno vezivanje brodica i brodova.

### **Prizna**

Postojeće stanje u luci Prizna obilježava adekvatnu izgrađenost lučke infrastrukture koja je prilagođena prometu na ro-ro putničkoj liniji između kopna i otoka Paga. U luci ne nedostaju nautički vezovi s obzirom da u okolici nema urbanih sredina pa potreba za nautičkim vezovima ne postoji. Postojeći kapaciteti za privez ro-ro putničkih brodova u potpunosti zadovoljavaju trenutne potrebe za odvijanje linije kopno – otok Pag.

Komunalna lučica djelomično zadovoljava potrebe lokalnog stanovništva, međutim obzirom na primarnu lučku djelatnost (prihvat ro-ro putničkih brodova), promet brodica prema lučici donekle nepovoljno utječe na sigurnost plovidbe ro-ro putničkih brodova.

Luka je građena bez zaštitnih građevina, iako je u 2014. godini omogućen prekonoćni privez brodova u funkciji sigurnog i dužeg boravka broda u luci.

Operativna obala luke se povremeno koristi za prihvat manjih teretnih i ribarskih brodova koji vlastitim prekrcajnim dizalicama iskrcavaju teret.

### **Senj**

Postojeće stanje u luci Senj načelno obilježava dobra izgrađenost lučke infrastrukture, a njezin kapacitet prilagođen je prihvatu manjih putničkih i turističkih brodova, kao i brodica lokalnog stanovništva. Postojeće dimenzije operativne obale dozvoljavaju siguran prihvat putničkih brodova približne dužine do 50 metara kao i prihvat manjih brodova za kružna putovanja.

Kapaciteti komunalnog lučkog dijela odgovaraju lokalnim potrebama priveza brodica lokalnog stanovništva i jedrilica, međutim širenje lučkog područja ostvarilo bi mogućnost veći broj priveza za plovila nautičkog turizma za vrijeme ljetnih mjeseci.

Obzirom da luci Senj gravitira mali broj ribarskih brodova i brodica postojeća obala zadovoljava potrebe priveza. Radi izloženosti operativne obale te zbog čestih udara bure, uvjeti maritimne sigurnosti nisu u potpunosti zadovoljeni.

Luka ima odgovarajuću opremu za privez plovila te pruža usluge popravaka brodica. Oprema u luci može se smatrati zadovoljavajućom, no radi nepovoljnog utjecaja bure na navedenom području sigurnost boravka plovila u luci može biti značajno ugrožena.

### **Žigljen**

Postojeće stanje u luci Žigljen obilježava kvalitetna infrastruktura u dijelu ro-ro pristana s obzirom da pruža dovoljnu dužinu operativne obale te odgovarajuću priveznu opremu. Luka je opremljena protupožarnom zaštitom, no izostaju hidranti za vodu te priključak za struju. Također, u luci izostaje sigurnosna oprema i oprema za sprečavanje onečišćenja mora.

Privezna oprema na obalama omogućuje siguran privez ro-ro putničkih brodova. Luka nema zaštitnog lukobrana te je izložena valovima čime je privez i boravak brodova otežan pri lošim vremenskim prilikama.



Općenito, trenutna površina lučkog područja u luci Žigljen te izgrađenost lučke infrastrukture ukazuje na kvalitetnu infrastrukturu te na korištenje luke isključivo kao ro-ro luke za prihvata ro-ro putničkih brodova.

U luci ne nedostaju komunalni i nautički vezovi s obzirom da u okolici nema urbanih sredina. Postojeći kapaciteti za privez ro-ro putničkih brodova u potpunosti zadovoljavaju trenutne potrebe.

## Zadarska županija

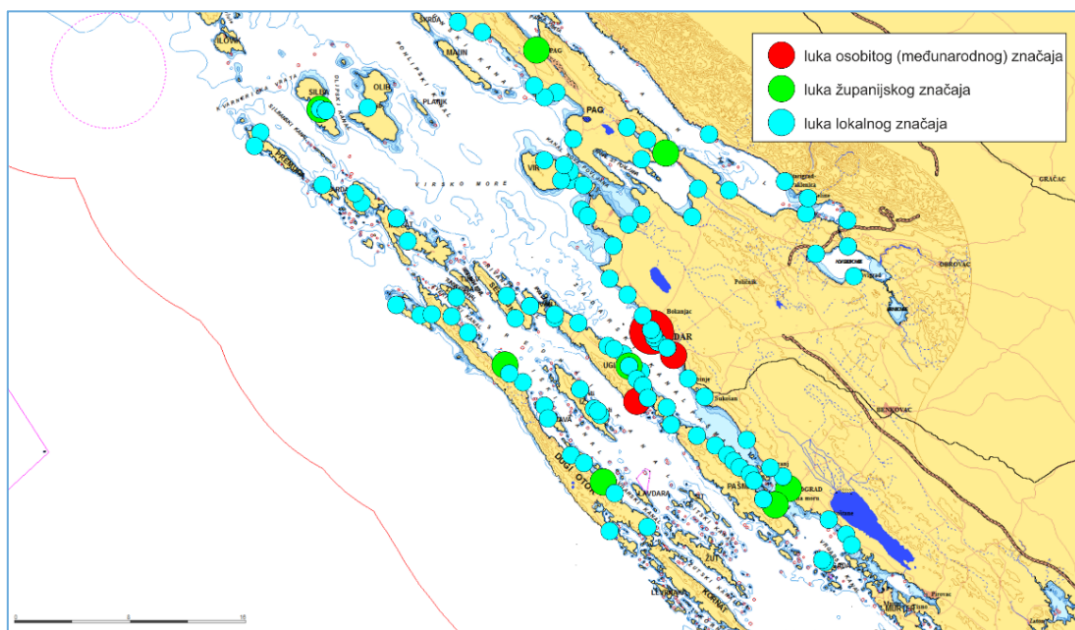
### Biograd

Postojeće stanje u luci Biograd obilježava relativno dobra i funkcionalna lučka infrastruktura koja je prilagođena prihvatu ponajprije manjih ro-ro putničkih brodova, ribarskih brodova te manjih putničkih brodova. Kapacitet komunalnih vezova može se smatrati nedostajućim dok su kapaciteti nautičkih vezova nadomješteni adekvatnim kapacitetima u susjednim marinama u kojima su omogućene nautičke uslužne djelatnosti.

Obzirom da je luka smještena u centru mjesta veći nedostatak luke predstavlja loš pristup vozila lučkom području. S obzirom na trenutni smještaj lučkog bazena, poboljšanje stanja izrazito je složen problem, pa se kao jedino rješenje nameće premještanje prometa izvan gradskog središta, za što postoje i pripremljeni planovi.

Obzirom da luci gravitira relativno veliki broj ribarskih brodova i brodica postojeća operativna obala ne zadovoljava potrebe za kvalitetnim privezom ribarskih plovila. Komunalni vezovi načelno zadovoljavaju potrebe.

Oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa. Zaštićenost luke od vremenskih utjecaja može se procijeniti zadovoljavajućom iako njezina otvorenost prema zapadnim vjetrovima može otežati manevriranje i boravak plovila na privezima.



Slika 4 Položaj luka na području Zadarske županije

## Brbinj

Luka Brbinj - Lučine sa svojom osnovnom funkcijom, kapacitetom i kvalitetom odgovara potrebama prihvata ro-ro putničkih brodova te potrebi prihvata drugih manjih brodova. Susjedna lokalna luka koja je smještena u neposrednoj blizini može se smatrati „satelitskom“ lukom luci Brbinj koja je ponajprije namijenjena privezu brodica lokalnog stanovništva i čiji kapacitet nadomješta nedostataka komunalnih vezova u luci Brbinj.

Lučki prostor je dobro zaštićen konfiguracijom obale od svih vremenskih neprilika. Privezna oprema u luci je adekvatna, a stanje lučke infrastrukture zadovoljava, pristup vozila području, boravak na parkiralištima i kolnom čekalištu odgovara potrebama, ali nedostaju popratni sadržaji (čekaonice, biljetarnice, snabdijevanje, ugostiteljski objekti).

Obzirom na značajni promet nautičkih plovila u okolini može se smatrati da u luci nedostaje nautičkih vezova.

## Fortica

Obale, rampa, privezne naprave u luci zadovoljavajućeg su stanja. Prilazna cesta, parkiralište, kolno čekalište su zapušteni. Luka ne raspolaže protupožarnom opremom, nema opreme za sprečavanje onečišćenja, nema priključaka za vodu i struju, nema pridruženih objekata na kopnu.

Obzirom da se luka ne koristi redovito niti ima posebnog interesa za njezino korištenje opće stanje luke je nezadovoljavajuće. Može se zaključiti da trenutno stanje na lučkom području kao i potražnja za lučkim kapacitetima ne opravdava dodjeljivanje statusa luke županijskog značaja.

## Pag

Postojeće stanje u luci Pag obilježava uobičajena lučka infrastruktura manje luke prilagođena prihvatu manjih putničkih brodova, plovila nautičkog turizma te priveza brodica lokalnog stanovništva. Zbog svog prirodnog smještaja luka ima razmjerno dobru zaštićenost od svih vjetrova iako nema zaštitnih lukobrana.

Kapaciteti operativnog dijela luke djelomično odgovaraju potrebama, međutim za vrijeme ljetnih mjeseci izostaju kapaciteti za nautičke vezove. Postojeće stanje lučke infrastrukture ne dozvoljava privez većih brodova. Luka nema susjednih lučkih kapaciteta, a zbog razvijenosti turizma može se procijeniti da su kapaciteti za prihvata plovila nautičkog turizma nedostadni.

Obzirom da u luci gravitira manji broj ribarskih brodica i brodova, postojeća operativna obala zadovoljava potrebe priveza. Morsko područje luke je razmjerno široko stoga se uvjeti maritimne sigurnosti mogu smatrati zadovoljavajućim.

Razina opremljenosti luke može se procijeniti prosječnom.

## Preko

Luka Preko veličinom, tehničkim rješenjima, dubinama i ostalim sadržajima prilagođena je prometu putnika i vozila svih kategorija i namjena, veličinama i frekvencijama vožnji ro-ro putničkih brodova, potrebama stanovništva otoka Ugljana i Pašmana kao i potrebama turističkog tržišta. Dograđena je u novije vrijeme i prilagođena očekivanim povećanjima prometa u budućnosti.

Stanje lučke infrastrukture u cijelosti zadovoljava, pristup vozila području, boravak na parkiralištima i kolnom čekalištu odgovara potrebama u potpunosti. Smještaj luke je približno između dva najveća mjesta na otoku i na mjestu relativno zaklonjenom od vremenskih neprilika.

Dodatni zahvati u lučku infrastrukturu namijenjenu prihvatu ro-ro putničkih brodova trenutno nisu potrebni, međutim povećanjem broja turista može se očekivati veća potreba za izgradnjom dodatnih nautičkih kapaciteta, ali i kapaciteta namijenjenih lokalnom stanovništvu.

### **Silba Žalić**

Postojeće stanje u luci Silba Žalić obilježava kvalitetna lučka infrastruktura koja u potpunosti zadovoljava siguran prihvata ro-ro putničkih i putničkih brodova na postojećim linijama. Također i kapacitet luke je odgovarajući.

Komunalna lučica također zadovoljava potrebe lokalnog stanovništva, a privez brodica u lučici je siguran. Obzirom na primarnu lučku djelatnost (prihvata ro-ro putničkih brodova), promet brodica prema lučici donekle nepovoljno utječe na sigurnost plovidbe ro-ro putničkih brodova.

Luka nema namjenskih nautičkih vezova što se, zbog povećane potražnje za nautičkim vezovima tijekom ljetnih mjeseci, može ocijeniti nedostatkom.

Opremljenost luke je srednje razine te postoji potreba za dodavanjem sigurnosne i opreme za sprečavanje onečišćenja mora kao i kvalitetnije uređenje luke za prihvata putnika.

### **Tkon**

Luka Tkon svojim obilježjima predstavlja luku namijenjenu ponajprije prihvatu ro-ro putničkih brodova. Lučka infrastruktura sa stajališta potrebnih kapaciteta zadovoljava trenutne zahtjeve za privezom ro-ro putničkih brodova na postojećoj liniji.

Također, i pripadajuća obalna oprema u načelu zadovoljava siguran privez brodova, a površina za prihvata vozila je odgovarajućih veličina.

Obzirom da je luka izgrađena bez zaštitnih građevina boravak brodova ne zadovoljava u potpunosti kriterije sigurnog boravka, stoga je vez brodova ograničen vremenskim prilikama. Ponajprije se to odnosi na duži boravak brodova, odnosno na prekonoćni privez brodova. Nedostatak se planira riješiti izgradnjom novog, zaštićenijeg priveznog mjesta za prihvata tro-ro putničkih brodova.

Komunalni vezovi na lučkom području ne postoje te su nadomješteni vezovima u susjednoj komunalnoj lučici dok broj nautičkih vezova samo djelomično zadovoljavaju postojeće potrebe.

### **Zaglav**

Postojeće stanje u luci Zaglav obilježava srednja razina izgrađenosti lučke infrastrukture te relativno mali kapaciteti za privez brodova i brodica. Kvaliteta lučke infrastrukture može se ocijeniti također srednjom, a postoje dijelovi obale na kojima postoji potreba za obnovom.

Kapaciteti operativnog dijela luke u turističkoj sezoni su djelomično nedostadni dok izvan turističke sezone znatno nadilaze stvarne potrebe za privezom. Kapaciteti komunalnih vezova ocjenjuju se adekvatnim. Kapaciteti za plovila nautičkog turizma mogu se ocijeniti nedostatnim za potražnju koja postoji tijekom ljetnih mjeseci.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila u luci može se procijeniti srednjom. Luka ima benzinsku stanicu. Lučko područje kao i cijela uvala je relativno dobro zaštićena od nepovoljnih vremenskih utjecaja i načelno omogućuje siguran privez plovila.

Luka nema odgovarajućih susjednih lučkih područja, ali područje cijele uvale predstavlja mogući prostor za širenje postojećih lučkih kapaciteta.

## Šibensko-kninska županija

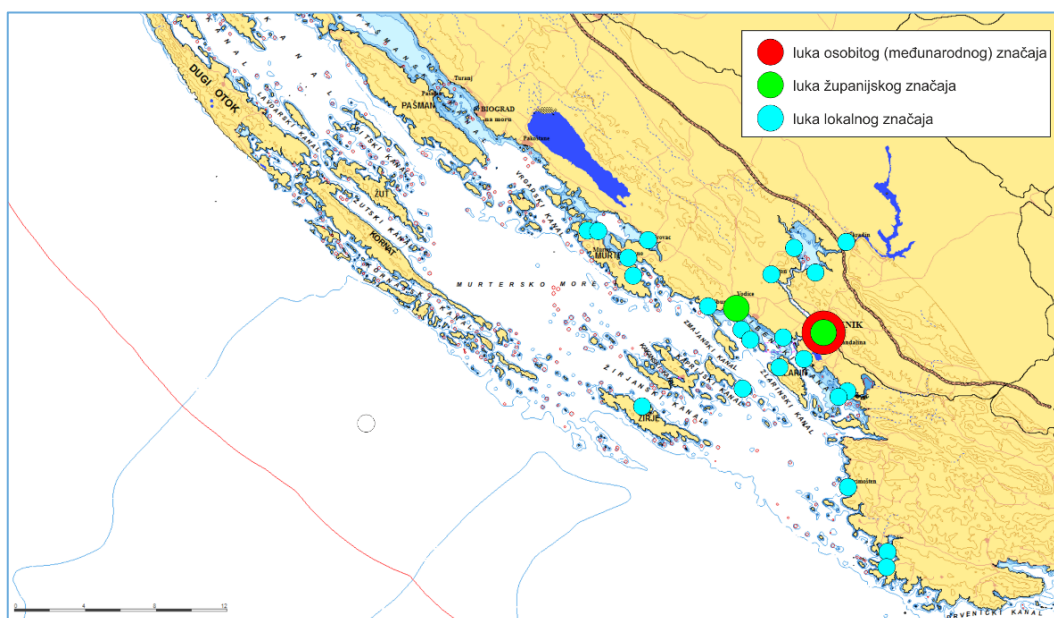
### Gradska luka Šibenik

Infrastruktura gradske luke Šibenik je zadovoljavajuća, a njezin kapacitet prilagođen je prihvatu linijskih putničkih brodova, manjih turističkih brodova, kao i brodica lokalnog stanovništva. Luka ujedno raspolaže s operativnom obalom za prihvrat teretnih i ribarskih brodova. Postojeće stanje u luci Šibenik u pojedinim dijelovima obilježava kvalitetna lučka infrastruktura (operativna obala za prihvrat linijskih i putničkih brodova).

Prema statističkim podacima Lučke uprave Šibensko-kninske županije procijenjeno je da stanovnici grada Šibenika raspolažu s četiri tisuće brodica, stoga se može procijeniti da su kapaciteti operativnih obala za prihvrat komunalnih brodica domicilnog stanovništva nedostatni. Prema postojećem planu, izgradnjom plutajućih pontona postiže se znatno povećanje kapaciteta, dok proširenjem i rekonstrukcijom operativne obale postiže se povećanje površina za športsko-rekreacijsku namjenu i parkirna mjesta.

Luka je zaklonjena od valova otvorenog mora, ali je izložena vjetrovima iz zapadnih smjerova koji mogu uzrokovati probleme manjih brodicama. Morska struja na području luke može biti značajna. Izgradnjom planiranog valobranskog pontona područje luke dodatno će biti zaštićeno od nepovoljnog utjecaja zapadnog vjetra čime će se ostvariti sigurniji privez plovila.

Kapaciteti za plovila nautičkog turizma mogu se smatrati dovoljnim zbog susjedne marine „Mandalina“. Privezna oprema u luci je na zadovoljavajućoj razini, dok se u susjednom remontnom brodogradilištu pružaju sve vrste usluga za brodove i jahte koje uplovljavaju u luku Šibenik.



Slika 5 Položaj luka na području Šibensko-kninske županije

## Vodice

Infrastruktura luke Vodice je zadovoljavajuća, dok je njezin kapacitet prilagođen prihvatu putničkih brodova te brodica lokalnog stanovništva. Postojeće dimenzije operativne obale i dubine uz obalni zid zadovoljavaju postojeći pomorski promet putničkih brodova i plovila nautičkog turizma, međutim minimalno produljivanje dijela postojeće operativne obale i produbljivanje dubina uz obalni zid ostvarilo bi mogućnost priveza i većih plovila uključujući i jahti većih dimenzija.

S obzirom na turističku prepoznatljivost, tijekom ljetnih mjeseci luka ima nedovoljan broj komunalnih vezova. Kapaciteti za plovila nautičkog turizma mogu se smatrati dovoljnim zbog ACI marine „Vodice“ koja se nalazi u neposrednoj blizini, međutim izgradnja plutajućih pontona povećala bi nautičko lučko područje i broj priveznih kapaciteta za brodice nautičkog turizma i domicilnog stanovništva.

Obzirom da u luci ne gravitiraju ribarski brodovi, operativna obala u načelu zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa. Razina opremljenosti opremom za siguran vez i zaštitu u luci može se procijeniti zadovoljavajućom.

Susjedna ACI marina pruža dodatne usluge održavanja i popravaka plovila.

## Splitsko-dalmatinska županija

### Drvenik

Postojeće stanje u luci Drvenik ukazuje na kvalitetnu infrastrukturu u dijelu ro-ro pristana s obzirom da pruža dovoljnu dužinu operativne obale.

Lučka infrastruktura prilagođena je prihvatu ro-ro putničkih brodova. U slučaju potrebe za povećanjem priveznih kapaciteta, veličina lučkog područja može se proširiti izgradnjom dodatnog pristana u produžetku postojećeg.

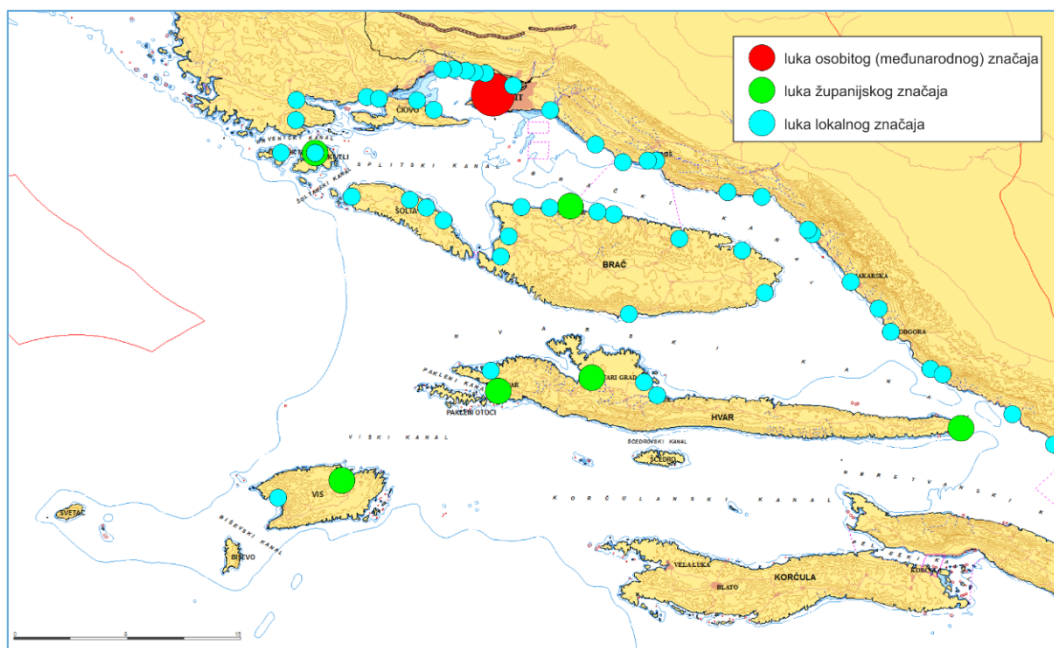
Operativna obala u produžetku ro-ro pristana koristi se za prihvata putničkih i drugih brodova, međutim postojeće dimenzije ne dozvoljavaju prihvata brodova većih dimenzija ( $L > 50$  metara). Širenje lučkog područja i minimalno produljivanje dijela postojeće operativne obale ostvarilo bi mogućnost priveza za vrijeme ljetnih mjeseci i većih brodova.

U zapadnom dijelu luke nalazi se komunalna lučica koja djelomično zadovoljava potrebe lokalnog stanovništva. Privez brodica u lučici prema maritimnim obilježjima je siguran. Promet domicilnih brodica donekle utječe na sigurnost plovidbe ro-ro putničkih brodova.

S obzirom na turističku prepoznatljivost i blizinu otoka Hvara luka ima nedovoljan broj vezova za plovila nautičkog turizma. Izgradnja novih lukobrana i uređenje postojećih povećao bi se kapacitet nautičkih vezova što bi značajno doprinijelo lokalnom stanovništvu u gospodarskom razvoju.

Radi otvorenosti operativne obale prema jugu uvjeti maritimne sigurnosti nisu u potpunosti zadovoljeni. Postojeća oprema u luci djelomično zadovoljava potrebe sigurnog priveza plovila.





Slika 6 Položaj luka na području Splitsko-dalmatinske županije

### Hvar

Postojeće stanje u luci Hvar ukazuje na kvalitetnu infrastrukturu, ali i istovremeno nedostatak kapaciteta za siguran privez te boravak plovila kao i nedostatne kapacitete komunalnih te prvenstveno nautičkih vezova.

Kapaciteti vezova ne odgovaraju potrebama priveza nautičkih plovila. Za vrijeme turističke sezone kapaciteti su izraženo nedostadni. Promet u užem lučkom području je izrazito intenzivan čime je smanjena sigurnost plovidbe i boravka plovila u luci. Nautički vezovi ponajprije se odnose na privez plovila na sidrištu s priveznim plutačama. Proširenjem lučke infrastrukture koje je moguće izvršiti postavljanjem plutajućih pontona značajno bi se povećao kapacitet nautičkih, ali i komunalnih vezova.

Luka Hvar nalazi se u neposrednoj blizini središta turističkog centra, stoga je pristup luci vozilima značajno ograničen.

Radi otvorenosti operativne obale prema jugu uvjeti maritimne sigurnosti nisu u potpunosti zadovoljeni. Izgradnjom valobrana/lukobrana istovremeno bi se povećao kapacitet nautičkih vezova s unutrašnje strane, a luka bi dobila dodatnu zaštitu od nepovoljnih vremenskih utjecaja.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila u luci može se procijeniti razmjerno dobrom, međutim izostaje protupožarna oprema te oprema za sprečavanje onečišćenja mora. U blizini nalazi se crpka za gorivo.

### Stari Grad

Postojeće stanje u luci Stari Grad obilježava kvalitetna infrastruktura kod izdvojenog dijela ro-ro pristana s obzirom da pruža dovoljnu dužinu operativne obale, odgovarajuću priveznu opremu, te široki prilaz za osobne automobile i druga vozila. Stari dio luke obilježava osrednja kvaliteta privezne opreme i lučke infrastrukture. Razina opremljenosti luke protupožarnom opremom također se može procijeniti prosječnom, međutim izostaje oprema za sprečavanje onečišćenja mora te odgovarajuća sigurnosna oprema.

Luka Stari Grad ima značajnu turističku prepoznatljivost tijekom ljetnih mjeseci. Broj komunalnih vezova kao i vezova za plovila nautičkog turizma je zadovoljavajući.

Luka Stari Grad nalazi se u prirodno zaštićenom uskom zaljevu. Luka je otvorena na zapadne vjetrove koji mogu uzrokovati valovito more stoga maritimna sigurnost nije u potpunosti zadovoljena.

### **Sućuraj**

Luka Sućuraj svojim obilježjima prvenstveno predstavlja luku namijenjenu za prihvata ro-ro putničkih brodova. Uz taj promet lučka infrastruktura prilagođena je prihvatu manjih putničkih i ribarskih brodova, te privezu brodica lokalnog stanovništva u komunalnom dijelu luke.

Komunalna lučica djelomično zadovoljava potrebe lokalnog stanovništva. Za vrijeme ljetnih mjeseci povećana je potražnja za nautičkim vezovima. Obzirom na uvučenost komunalne lučice promet brodica prema lučici nepovoljno utječe na sigurnost plovidbe ro-ro putničkih brodova.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez i ostalom opremom može se procijeniti prosječnom.

Lučica Sućuraj prirodno je uvučena i zaštićena od svih vjetrova. no ro-ro pristanište i sjeverni dio luke su otvoreni na visoke valove koji se razvijaju prilikom snažnog juga.

### **Supetar**

Postojeće stanje u luci Supetar ukazuje na dobru izgrađenost infrastrukture, pogotovo u dijelu ro-ro pristana. Operativna obala i kopnena površina je adekvatna.

Dodatno, lučka infrastruktura prilagođena je prihvatu manjih putničkih brodova, teretnih brodova, te komunalnih brodica. Ocjenjuje se da je broj vezova namijenjenim plovilima nautičkog turizma kao i komunalnih vezova nedostatan.

Luka je zaštićena lukobranima stoga je privez ro-ro putničkog broda kao i ostalih plovila načelno siguran, osim u rijetkim vremenskim razdobljima s izraženim sjevernim vjetrovima.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila, protupožarnom opremom te opremom za sprječavanje onečišćenja u luci može se procijeniti vrlo dobrom.

### **Vis**

Postojeće stanje u luci Vis ukazuje na relativno dobru izgrađenost lučke infrastrukture ponajprije u dijelu nautičkih kapaciteta i kapaciteta komunalnih vezova. Kapaciteti operativnog dijela luke ne zadovoljavaju u potpunosti potrebe priveza brodova posebice u vrijeme turističke sezone.

U slučaju potrebe za povećanjem priveznih kapaciteta, veličina lučkog područja (cijele uvale) je dovoljna za nastavak gradnje i uređenja operativne obale.

Postojeća oprema u luci načelno zadovoljava potrebe sigurnog priveza plovila. Luka je ujedno opremljena s odgovarajućom protupožarnom opremom i opremom za sprječavanje onečišćenja mora.

Luka Vis nalazi se u prirodno zaštićenoj uvali. Otvorena je prema sjeveru pa je stoga istočni dio uvale izložen buri koja uzrokuje jače valovito more i može negativno utjecati na sigurnost boravka plovila u luci, posebice plovila privezanih na dijelu obale koja obuhvaća nautičke vezove ili na sidrištu u istočnom dijelu uvale.



## Dubrovačko-neretvanska županija

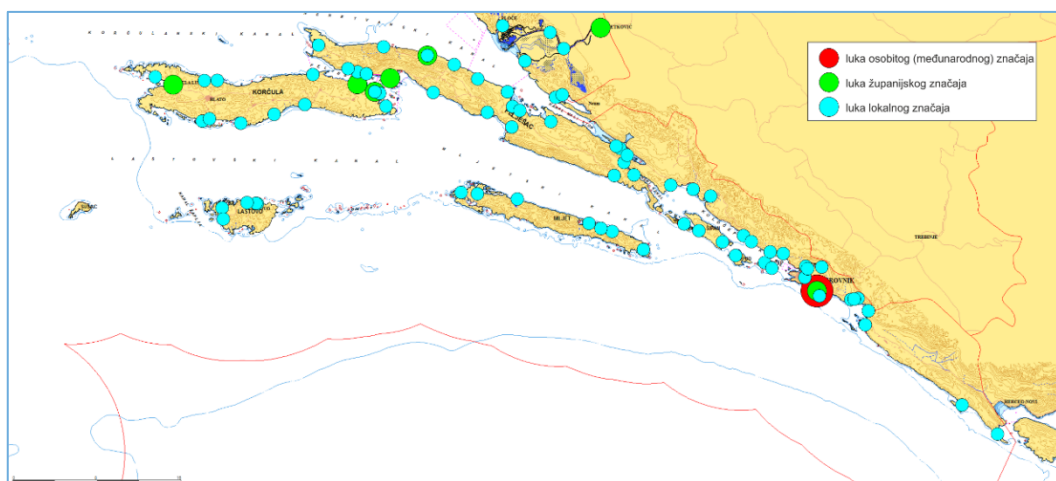
### Gradska luka Dubrovnik

Postojeće stanje u Gradskoj luci Dubrovnik obilježava prosječna kvaliteta lučke infrastrukture koja je prilagođena privezu brodica lokalnog stanovništva te privezu manjih putničkih i izletničkih brodova.

S obzirom na turističku prepoznatljivost, luka može imati veći broj vezova za plovila nautičkog turizma, ali i veći kapacitet za brodice lokalnog stanovništva. Povećanje kapaciteta ovisi o izgradnji zaštitnih građevina zbog izloženosti lučkog područja jugu, ali i o povećanju kvantitete i kvalitete lučkih operativnih prostora u luci Gruž koja nadomješta nedostatak lučkog prostora u Gradskoj luci Dubrovnik.

Obzirom da luci gravitira mali broj ribarskih brodova i brodica postojeća operativna obala u načelu zadovoljava potrebe priveza ribarskih plovila, dok oprema u luci uglavnom zadovoljava potrebe postojećeg pomorskog prometa.

Privez brodica i manjih putničkih brodova ne zadovoljava u potpunosti funkciju sigurnog veza zbog malog manevarskog prostora i nezaštićenosti lučkog područja, odnosno njegovoj u velikoj mjeri izloženosti valovima juga.



Slika 7 Položaj luka na području Dubrovačko-neretvanske županije

### Korčula

Postojeće stanje u luci Korčula obilježava visoka razina izgrađenosti lučke infrastrukture te zadovoljavajući kapaciteti za privez brodova. Također i kvaliteta lučke infrastrukture može se ocijeniti odgovarajućom iako postoje dijelovi obale na kojima postoji potreba za obnovom.

Kapaciteti operativnog dijela luke u turističkoj sezoni su djelomično nedostadni dok izvan turističke sezone znatno nadilaze stvarne potrebe za privezom plovila. Obzirom na izrazitu turističku orijentiranost grada i šireg područja procjenjuje se da postojeći lučki kapaciteti zahtijevaju nadogradnju.

Kapaciteti za plovila nautičkog turizma su razmjerno mali što je nadomješteno kapacitetima susjedne marine. Na lučkom području ne postoje komunalni vezovi što zbog veće potražnje domicilnog stanovništva pretpostavlja izgradnju novih komunalnih vezova na postojećem lučkom ili na drugim novim područjima.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila u luci može se procijeniti zadovoljavajućom. Luka ima i benzinsku stanicu. Lučka područja (istočno i zapadno) su nezaštićena od nepovoljnih vremenskih utjecaja, i načelno ne omogućuju siguran privez plovila za vrijeme nepovoljnih vremenskih prilika, odnosno puhanja vjetrova prema obali.

### **Metković**

Postojeće stanje u luci Metković odražava neadekvatnu lučku infrastrukturu koja zahtijeva trenutna ulaganja. Nedostatak nautičkih kao i komunalnih vezova ne ocjenjuje se značajnim zbog manje potražnje za stalnim vezom.

Obzirom na povećanu potražnju za prihvatom manjih putničkih brodova na kružnim putovanjima kao i plovila nautičkog turizma zahtjev za poboljšanjem kvalitete, ali i kapaciteta operativne obale procjenjuje se prioritarnim.

### **Orebić**

Luka Orebić svojim obilježjima predstavlja luku namijenjenu isključivo prihvatu ro-ro putničkih brodova. Lučka infrastruktura sa stajališta potrebnih kapaciteta zadovoljava trenutne zahtjeve za privezom ro-ro putničkih brodova na postojećoj liniji.

Smještaj operativne obale kao i pripadajuća obalna oprema ne zadovoljavaju u potpunosti siguran privez brodova, a površina za prihvata vozila nije odgovarajućeg kapaciteta.

Obzirom da je luka izgrađena bez zaštitnih građevina, boravak brodova na obali za vrijeme loših vremenskih uvjeta ne zadovoljava standarde sigurnog boravka. Ponajprije se to odnosi na duži boravak brodova na privezu.

Susjedni lučki bazen zadovoljava potrebe za komunalnim i nautičkim vezovima.

### **Trpanj**

Postojeće stanje luke Trpanj obilježava razmjerno dovoljan privezni kapacitet, kako u dijelu komunalnih vezova tako i dijelu operativne obale. Obala namijenjena za prihvata ro-ro putničkih je poddimenzionirana obzirom na dimenzije ro-ro putničkih brodova koji uplovljavaju u luku.

Na operativnim obalama lučka infrastruktura je zadovoljavajuće kvalitete, razina opremljenosti luke opremom za siguran privez i ostalom opremom može se procijeniti prosječnom.

Obzirom na dobru zaštićenost, cijelo lučko područje može se ocijeniti sigurnim za privez plovila što se posebice odnosi za dio luke zaštićenom lukobranom.

### **Vela Luka**

Postojeće stanje u luci Vela Luka obilježava visoka razina izgrađenosti lučke infrastrukture te značajni kapaciteti za privez brodova i brodica. Također i kvaliteta lučke infrastrukture može se ocijeniti visokom iako postoje dijelovi obale na kojima postoji potreba za obnovom.

Kapaciteti operativnog dijela luke u turističkoj sezoni su djelomično nedostadni dok izvan turističke sezone znatno nadilaze stvarne potrebe za privezom. Kapaciteti za plovila nautičkog turizma su razmjerno mali te se procjenjuje da ima smisla povećati ga zbog izrazite ljetne potražnje.

Razina opremljenosti luke opremom za siguran privez plovila u luci može se procijeniti zadovoljavajućom. U luci je dostupna i benzinska stanica. Lučko područje je relativno dobro zaštićeno od nepovoljnih vremenskih utjecaja i načelno omogućuje siguran privez plovila.

Usluge održavanja i popravaka plovila ocjenjuju se kvalitetnim i dostupne su u susjednom brodogradilištu.

### **Žrnovska banja (Polachište)**

Luka Žrnovska Banja nema izgrađenu lučku infrastrukturu, nije opremljena opremom za privez plovila te nije povezana pristupnom cestom.

Trenutno stanje na lučkom području kao i potražnja za lučkim kapacitetima u području smještaja luke ne opravdava dodjeljivanje navedenom području statusa luke, međutim u slučaju izgradnje planiranih lučkih kapaciteta za prihvata većih brodova za kružna putovanja i ro-ro putničkih brodova, luka bi svojom prometnom važnošću postala jedna od najvažnijih luka na otoku Korčuli.

### **2.2.2 Analiza i ocjena postojećeg stanja luka od lokalnog značenja**

Luke kategorizirane prema Uredbi o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene kao luke lokalnog značaja trebale bi obuhvaćati one luke u kojima se odvija teretni (50.000 tona tereta godišnje) ili putnički promet (100.000 putnika godišnje), odnosno sve luke koje služe javnoj uporabi, a imaju samo izgrađenu obalu za siguran privez plovila. Ovakva podjela luka ukazuje da luke lokalnog značaja predstavljaju luke u kojima se odvija putnički promet slabijeg intenziteta ili se u njima odvija povremeni teretni promet. Općenito, lokalne luke jesu u pravilu manje luke u kojima postoji ograničen opseg prometnih i drugih lučkih usluga na raspolaganju njihovim korisnicima.

Dodatno, u luke lokalnog značaja svrstavaju se i sva druga područja koja svojom infrastrukturom i izgrađenom obalom mogu sigurno primiti plovila.

Većina od 369 luka od lokalnog značaja raspolaže s vrlo skromnim kapacitetima kada je u pitanju privez brodova. Značajan broj lokalnih uopće i nema mogućnosti prihvatiti brodove uz obalu već samo na svom prirodnom sidrištu. Najveći dio luka od lokalnog značaja svoju prometnu važnost temelji na mogućnosti prihvata i priveza manjih plovila odnosno brodica lokalnog stanovništva te plovila nautičkog turizma. Zbog toga velika najveći broj luka ima komunalno obilježje koje se može smatrati izvornom funkcijom luka od lokalnog značaja ili je u funkciji prihvata plovila nautičkog turizma te turističko-izletničkih brodova.

Sukladno navedenom, analiza i ocjena stanja luka od lokalnog značaja određena je temeljem postupka prema kojem se njihov značaj određuje kroz osnovnu funkciju koju pojedina luka obavlja, te trenutnu ulogu i obim djelatnosti koji se u njoj odvijaju. Tako je predviđeno da se luke od lokalnog značaja klasificiraju prema razini zadovoljavanja jedne od sljedeće četiri funkcije luke:

- **Komunalna funkcija** - Pretpostavlja se da je temeljna funkcija luke privez brodica domicilnog stanovništva. Prateća infra i suprastruktura je ograničena na potrebe manjih brodica te (u ograničenom obimu) jahti.
- **Turističko-nautička funkcija** - Pretpostavlja se da je temeljna funkcija luke prihvata brodova za povremeni prijevoz u sklopu izletničko-turističkog programa, te priveza plovila nautičkog turizma uključujući i jahte. Ova funkcija uključuje i privez manjih brodica domicilnog stanovništva koja imaju određenu ulogu u turističkom gospodarstvu. Valja istaći da sve luke iz ove skupine mogu prihvaćati ograničeni broj brodica lokalnog stanovništva, odnosno mogu imati i djelomičnu komunalnu funkciju.

- **Prometna funkcija** - U ovu skupinu spadaju luke koje kao temeljnu zadaću imaju prihvat brodova na redovnim prugama, ponajprije putničkim. Valja istaći da se u ovu skupinu ubrajaju i luke koje su nekada imale takvu funkciju te koje nužno moraju zadržati dio te funkcije u slučaju privremen ili trajne potrebe za ponovnim uspostavljanjem brodske pruge.
- **Druge funkcije** - Podrazumijevaju se luke na čijem području se unutar lučkog područja odvijaju druge gospodarske djelatnosti ili se pružaju usluge koje su većeg opsega nego što je to uobičajeno za komunalne luke, kao što su primjerice izvlačilišta, opsluživanje suhih marina, sidrišta, prihvat ribarskih brodova i sl.

|                                    | Komunalna funkcija | Turistička funkcija | Prometna funkcija | Druge funkcije |                                      | Komunalna funkcija | Turistička funkcija | Prometna funkcija | Druge funkcije |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|-------------------|----------------|--------------------------------------|--------------------|---------------------|-------------------|----------------|
| <b>Istarska županija</b>           |                    |                     |                   |                |                                      |                    |                     |                   |                |
| Kanegra                            | +                  | +                   |                   | +              | Valbandon                            | +                  |                     |                   |                |
| Savudrija                          | +                  | +                   |                   | +              | Ribarska koliba – Pula               | +                  |                     |                   |                |
| Zambratija                         | +                  |                     |                   |                | Banjole                              | +                  | +                   |                   |                |
| Bašanija – Gamboc                  | +                  |                     |                   |                | Polje (Permantura)                   | +                  | +                   |                   | +              |
| Katoro                             | +                  | +                   |                   |                | Runke                                | +                  | +                   |                   | +              |
| Stella Maris – Mandrač             |                    | +                   |                   |                | Medulin                              | +                  | +                   |                   | +              |
| Lovrečica                          | +                  | +                   |                   |                | Ližnjan – Kuje                       | +                  |                     |                   |                |
| Dajla                              | +                  | +                   |                   |                | Krnica                               | +                  | +                   |                   | +              |
| Karigador                          | +                  | +                   |                   | +              | Trget                                | +                  | +                   |                   | +              |
| Funtana                            | +                  | +                   |                   | +              | Tunarica                             | +                  | +                   |                   | +              |
| Vrsar                              | +                  | +                   |                   | +              | Sveta Marina                         |                    | +                   |                   | +              |
| Červar porat                       | +                  | +                   |                   | +              | Rabac                                | +                  | +                   |                   | +              |
| Vrh Lima                           | +                  |                     |                   |                | Plomin luka                          | +                  |                     |                   | +              |
| Peroj                              | +                  |                     |                   |                | Prtlog                               | +                  |                     |                   |                |
| Fažana                             | +                  |                     | +                 | +              | Dajla - Belveder                     | +                  |                     |                   | +              |
| <b>Primorsko-goranska županija</b> |                    |                     |                   |                |                                      |                    |                     |                   |                |
| Bakarac                            | +                  |                     |                   |                | Omorika (Dramalj)                    | +                  |                     |                   |                |
| Baldarka                           |                    |                     |                   |                | Osor                                 | +                  |                     |                   |                |
| Banjol (Rab)                       | +                  | +                   |                   |                | Osor - Bijar (Mali Lošinj)           | +                  | +                   |                   |                |
| Barbat (Rab)                       | +                  | +                   |                   | +              | Padova II (Rab)                      | +                  | +                   |                   |                |
| Beli                               | +                  |                     |                   |                | Palit (Rab)                          | +                  |                     |                   |                |
| Brščanovica (Dramalj)              | +                  |                     |                   |                | Pazdehova (Dramalj)                  | +                  |                     |                   |                |
| Carevo (Kraljevica)                | +                  |                     |                   |                | Perčin (Jadranovo)                   | +                  |                     |                   |                |
| Čikat                              |                    | +                   |                   | +              | Podvorska (Crikvenica)               | +                  |                     |                   |                |
| Čižići (Dobrinj)                   | +                  |                     |                   |                | Porat (Malinska)                     | +                  |                     |                   |                |
| Črišnjeva                          | +                  | +                   |                   |                | Porto Teplo                          |                    |                     |                   | +              |
| Črni mul (Crikvenica)              | +                  | +                   |                   |                | Povile (Novi Vinodolski)             | +                  |                     |                   |                |
| Ćunski - Artatore (Mali Lošinj)    | +                  | +                   |                   |                | Pudarica                             |                    | +                   |                   | +              |
| Dobra (Bakarac)                    | +                  |                     |                   |                | Punta Križa - Ul (Mali Lošinj)       | +                  | +                   |                   |                |
| Dumboka (Šmrika)                   | +                  |                     |                   |                | Rapoča - Ufratar (Mali Lošinj)       |                    |                     |                   |                |
| Dumići (Rab)                       | +                  | +                   |                   |                | Rova (Malinska)                      | +                  |                     |                   |                |
| Dunat                              | +                  |                     |                   |                | Rovenska                             | +                  |                     |                   | +              |
| Glavotok                           | +                  |                     |                   |                | San Marino (Lopar)                   | +                  | +                   |                   |                |
| Goli otok - Melna                  |                    | +                   |                   |                | Selce                                | +                  | +                   |                   |                |
| Goli otok - Tetina                 |                    | +                   |                   |                | Slana (Selce)                        | +                  |                     |                   |                |
| Grci (Rab)                         | +                  |                     |                   |                | Smokvica Krmpotska (Novi Vinodolski) | +                  |                     |                   |                |

|                               |   |   |   |   |                                    |   |   |   |   |
|-------------------------------|---|---|---|---|------------------------------------|---|---|---|---|
| Ika                           | + |   |   |   | Soline (Dobrinj)                   | + | + |   |   |
| Ilovik                        | + | + | + |   | Srakane Vele                       |   |   | + |   |
| Jadranovo                     | + | + |   |   | Stara Baška                        | + |   |   |   |
| Jadrišćica                    | + | + |   |   | Susak                              | + | + | + |   |
| Janići (Rab)                  | + |   |   |   | Sv. Eufemija (Rab)                 | + | + |   |   |
| Kamporska Draga (Rab)         | + |   |   |   | Sv. Fuska                          | + |   |   |   |
| Keki (Rab)                    | + |   |   |   | Sv. Grgur                          |   | + |   |   |
| Klenovica                     | + | + |   | + | Sv. Jakov - Studenac (Mali Lošinj) | + |   |   |   |
| Klimno                        | + | + |   |   | Sv. Martin                         | + | + |   |   |
| Lipica (Kraljevica)           | + |   |   |   | Trnova (Kraljevica)                | + |   |   |   |
| Lokvišća (Šilo)               | + | + |   |   | Unije                              | + |   | + |   |
| Maračol (Unije)               |   | + |   |   | Valun                              | + | + |   |   |
| Medveja                       | + |   |   |   | Vantačići (Malinska)               | + |   |   |   |
| Melak (Lopar)                 | + |   |   |   | Vela Jana                          | + | + |   |   |
| Muroskva (Novi Vinodolski)    | + | + |   | + | Veli Lošinj                        | + | + |   |   |
| Nerezine                      | + | + |   | + | Volosko                            | + | + |   |   |
| Neriz (Šmrika)                | + |   |   |   | Voz                                |   | + | + |   |
| Njivice                       | + | + |   |   | Zela - Koromačna (Belej)           | + |   |   |   |
|                               |   |   |   |   |                                    |   |   |   |   |
| <b>Ličko-senjska županija</b> |   |   |   |   |                                    |   |   |   |   |
| Sveti Juraj                   | + |   |   | + | Stara Novalja                      | + | + |   |   |
| Donja Klada                   | + |   |   |   | Metajna                            | + | + |   | + |
| Starigrad                     | + |   |   | + | Tovarnele                          | + | + | + |   |
| Lukovo                        | + |   |   |   | Jakišnica                          | + | + |   |   |
| Stinica                       | + |   | + |   | Cesarica                           | + |   |   |   |
| Karlobag - teretna luka       | + |   |   |   | Barić Draga                        | + |   |   |   |
| Porat                         | + |   |   |   |                                    |   |   |   |   |
|                               |   |   |   |   |                                    |   |   |   |   |
| <b>Zadarska-županija</b>      |   |   |   |   |                                    |   |   |   |   |
| Premuda/Loza                  |   |   | + |   | Šimuni                             | + |   |   |   |
| Premuda/Krijal                | + |   | + |   | Povljana                           | + |   |   |   |
| Olib                          | + | + | + |   | Dinjiška                           | + |   |   |   |
| Ist/Široka                    | + | + |   |   | Miškovci                           | + |   |   |   |
| Ist/Kosirača                  | + | + | + |   | Košljun                            | + |   |   |   |
| Zapuntel                      | + | + |   |   | Vlašići                            | + |   |   |   |
| Brgulje                       | + | + |   |   | Smokvica                           | + | + |   |   |
| Molat/Lučina                  | + | + | + |   | Zadar/Foša                         | + |   |   |   |
| Zverinac                      | + | + | + |   | Zadar/Dražnica                     | + |   |   |   |
| Sestrunj/Kablin               | + |   | + |   | Zadar/Maestral                     | + |   |   |   |
| Rivanj                        | + |   | + |   | Zadar/Jazine                       | + |   |   |   |
| Rava Mala/Lokvina             | + | + | + |   | Zadar/Bregdeti                     | + |   |   |   |
| Rava Velika/Marinica          | + | + | + |   | Zadar/Diklo                        | + |   |   |   |
| Iž Veli                       | + | + | + |   | Petrčane                           | + |   |   |   |
| Iž Mali/Knež                  | + |   |   |   | Sukošan                            | + | + |   |   |
| Iž Mali/Bržanj                | + |   | + |   | Kali-uvala Batalaža                | + |   |   |   |
| Veli Rat                      | + | + |   |   | Kali-uvala Mala Lamjana            | + |   |   |   |
| Verunić                       | + |   |   |   | Silba-uvala Sotorišće              | + |   |   |   |
| Iž Mali/Komoševo              | + |   | + |   | Bibinje-uvala Jaz                  | + |   |   |   |
| Soline                        | + | + |   | + | Rovanjska                          | + |   |   |   |
| Božava                        | + |   | + |   | Nin                                | + |   |   |   |
| Dragove                       | + |   |   |   | Zaton-uvala Dražnik                | + |   |   |   |
| Savar                         | + |   |   |   | Novigrad                           | + | + |   |   |
| Luka                          | + |   | + |   | Proboj                             | + |   |   |   |
| Žman                          | + | + |   |   | Pakoštane                          | + | + |   |   |
| Muline                        | + | + |   |   | Pakoštane-uvala Dugovača           | + |   |   |   |

|                                               |   |   |   |   |                                        |   |   |   |   |
|-----------------------------------------------|---|---|---|---|----------------------------------------|---|---|---|---|
| Sali                                          | + | + | + |   | Doleška Draga                          | + |   |   |   |
| Ugljan/Selo                                   | + | + |   |   | Vrgada-uvala Sv. Andrija               | + |   |   |   |
| Čeprljanda                                    | + |   |   |   | Posedarje                              | + |   |   |   |
| Lukoran                                       | + |   |   |   | Sestrunj-uvala Hrvatini                | + |   |   |   |
| Sutomišćica                                   | + | + |   |   | Privlaka-uvala Loznica                 | + |   |   |   |
| Poljana                                       | + |   |   |   | Ljubačka vala                          | + |   |   |   |
| Preko                                         | + | + | + |   | Ražanac-uvala Plamići                  | + |   |   |   |
| Kali                                          | + |   |   | + | Brbinj - uvala Jaz                     | + | + |   |   |
| Kukljica                                      | + | + |   |   | Telašćica - uvala Mir                  | + |   |   |   |
| Ošljak                                        | + |   | + |   | Telašćica - uvala Čušćica              | + |   |   |   |
| Ždrelac                                       | + |   |   |   | Seline                                 | + |   |   |   |
| Banj                                          | + |   |   |   | Tribanj - Krušćica - uvala<br>Lubardić | + |   |   |   |
| Dobropoljana                                  | + |   |   |   | Sv. Filip i Jakov                      | + | + |   |   |
| Nevidane                                      | + |   |   |   | Sv. Petar                              | + |   |   |   |
| Mrljane                                       | + |   |   |   | Turanj                                 | + |   |   |   |
| Barotul                                       | + |   |   |   | Ugrinić                                | + |   |   |   |
| Pašman                                        | + |   |   |   | Vir luka                               | + |   |   |   |
| Kraj                                          | + |   |   |   | Vir - uvala Prezida                    | + |   |   |   |
| Maslenica                                     | + |   |   |   | Vir - uvala Lučica                     | + |   |   |   |
| Vinjerac                                      | + |   |   |   | Vir - uvala Šapavac                    | + |   |   |   |
| Ražanac                                       | + |   |   |   | Vir - uvala Biskupnjača                | + |   |   |   |
| Privlaka                                      | + | + |   |   | Vir - uvala Slatinica                  | + |   |   |   |
| Vrgada                                        | + |   | + |   | Vrsi - uvala Školjić                   | + |   |   |   |
| Starigrad-Paklenica                           | + | + |   |   | Kožino - Primorje                      | + |   |   |   |
| Silba/Mul                                     | + | + |   |   | Škarda - uvala Trate                   | + |   |   |   |
| Mandre                                        | + |   |   |   |                                        |   |   |   |   |
|                                               |   |   |   |   |                                        |   |   |   |   |
| <b>Šibensko-kninska<br/>županija</b>          |   |   |   |   |                                        |   |   |   |   |
| Pirovac                                       | + | + |   | + | Obonjan                                |   |   | + |   |
| Tisno                                         | + | + |   |   | Zlarin                                 | + | + | + |   |
| Betina                                        | + | + |   |   | Kaprije                                | + | + | + |   |
| Murter - Butina                               | + |   |   | + | Muna na Žirju                          | + |   | + |   |
| Jadrija                                       | + |   | + |   | Zaton                                  | + | + |   |   |
| Jezera                                        | + |   |   | + | Raslina                                | + | + |   |   |
| Tribunj                                       | + | + |   |   | Skradin                                | + | + | + |   |
| Prvić Šepurine                                | + |   |   |   | Primošten                              | + | + |   | + |
| Prvić Luka                                    | + |   | + |   | Rogoznica                              | + | + |   | + |
| Brodarica                                     | + |   | + |   | Ražanj                                 | + | + |   |   |
| Zablaće                                       | + |   |   |   | Bilice                                 | + |   |   |   |
| Krapanj                                       | + |   | + |   |                                        |   |   |   |   |
|                                               |   |   |   |   |                                        |   |   |   |   |
| <b>Splitsko-<br/>dalmatinska<br/>županija</b> |   |   |   |   |                                        |   |   |   |   |
| Arbanija                                      | + |   |   |   | Nečujam                                | + |   |   |   |
| Baška Voda                                    | + | + |   |   | Omiš                                   | + | + |   |   |
| Bobovišća                                     | + | + |   |   | Omiš - ušće Cetine                     | + | + |   | + |
| Bol                                           | + | + | + | + | Pisak                                  | + |   |   |   |
| Brela - Soline                                | + |   |   |   | Podgora                                | + |   | + |   |
| Drvenik Mali                                  | + |   | + |   | Postira                                | + | + |   |   |
| Drvenik Veli                                  | + |   | + |   | Povlja                                 | + |   |   |   |
| Dugi Rat                                      | + |   |   | + | Pučića                                 | + |   |   |   |
| Gradac                                        | + | + |   |   | Rogač                                  | + | + | + |   |
| Igrane                                        | + |   |   | + | Seget Donji                            | + | + |   |   |
| Jelsa                                         | + | + |   |   | Slatine                                | + |   | + |   |
| Kaštel Gomilica                               | + | + |   |   | Splitska                               | + |   |   |   |
| Kaštel Kambelovac                             | + |   |   |   | Stobreč                                | + | + |   |   |
| Kaštel Lukšić                                 | + |   |   |   | Stomorska                              | + |   |   |   |
| Kaštel Stari                                  | + |   |   |   | Sumartin                               | + |   | + | + |
| Kaštel Sućurac                                | + |   |   |   | Sutivan                                | + |   |   |   |

|                                                 |   |   |   |   |                   |   |   |   |   |
|-------------------------------------------------|---|---|---|---|-------------------|---|---|---|---|
| Komiža                                          | + | + | + | + | Trogir            | + | + | + | + |
| Krilo Jesenice                                  | + |   |   | + | Tučepi            | + | + |   |   |
| Makarska                                        | + | + | + | + | Vinišće           | + |   |   | + |
| Marina                                          | + | + |   |   | Vira              | + |   |   | + |
| Maslinica                                       | + | + |   |   | Vranjic           | + |   |   |   |
| Milna                                           | + | + |   |   | Vrboska           | + | + |   |   |
| Mimice                                          | + |   |   |   | Zaostrog          | + |   |   |   |
| Mirca                                           | + |   |   |   | Živogošće – Porat | + |   |   |   |
| <b>Dubrovačko-<br/>neretvanska<br/>županija</b> |   |   |   |   |                   |   |   |   |   |
| Badija                                          |   |   | + |   | Opuzen            | + |   |   |   |
| Blace                                           | + |   |   |   | Orašac            | + |   |   |   |
| Brijesta                                        | + |   |   |   | Pasadur           | + |   |   |   |
| Bristva                                         |   |   |   | + | Perna             | + |   |   |   |
| Brna                                            | + |   |   |   | Plat              | + |   |   |   |
| Brgečine                                        | + |   |   |   | Podobuče          | + |   |   |   |
| Broce                                           | + |   |   |   | Polače            | + |   | + |   |
| Cavtat                                          | + | + |   |   | Pomena            | + |   |   |   |
| Crkvice                                         | + |   |   |   | Prapratno         | + |   | + |   |
| Doli                                            | + |   |   |   | Prevlaka          |   |   | + |   |
| Drač                                            | + |   |   |   | Prigradica        | + |   |   |   |
| Duba (Trpanjska)                                | + |   |   |   | Prižba            | + |   |   |   |
| Duboka                                          | + |   |   |   | Prožura           | + |   |   |   |
| Gršćica                                         | + |   |   |   | Pupnat            | + |   |   |   |
| Gruž                                            | + | + |   |   | Račišće           | + |   |   |   |
| Hodilje                                         | + |   |   |   | Saplunara         | + | + |   |   |
| Jakljan                                         | + |   | + |   | Slano             | + | + |   |   |
| Janska                                          | + |   |   |   | Sobra             | + |   | + |   |
| Klek                                            | + |   |   |   | Srebreno          | + |   |   |   |
| Donje Čelo                                      | + |   | + |   | Sreser            | + |   |   |   |
| Gornje Čelo                                     | + |   |   |   | Ston              | + |   |   |   |
| Komin                                           | + |   |   |   | Ston Mali         | + |   |   |   |
| Komolac                                         | + | + |   |   | Sušurad           | + |   | + |   |
| Korčula                                         | + |   |   |   | Sustjepan         | + |   |   | + |
| Kozarica                                        | + |   |   |   | Sutvid            | + |   |   | + |
| Kupari                                          | + |   |   |   | Sveti Mihovil     |   |   |   | + |
| Kućište                                         | + |   |   | + | Trpanj            | + |   | + |   |
| Lokrum                                          | + |   |   | + | Trstenik          | + |   |   |   |
| Lopud                                           | + |   |   | + | Trsteno           | + |   |   |   |
| Lovište                                         | + |   |   | + | Ubli              | + |   |   | + |
| Lučica (Lastovo)                                | + |   |   |   | Vela Luka         | + | + |   |   |
| Luka                                            | + |   |   |   | Viganj            | + |   |   |   |
| Luka (Šipanska)                                 | + |   |   | + | Zaklopatica       | + | + |   |   |
| Lumbarda                                        | + | + |   |   | Zaton             | + | + |   |   |
| Mlini                                           | + |   |   |   | Zavalatica        | + |   |   |   |
| Mokošica                                        | + |   |   | + | Žuljana           | + |   |   |   |
| Molunat                                         | + |   |   |   | Velika Prapatna   | + |   |   |   |
| Okuklje                                         | + |   |   |   | Mala Pošta        | + |   |   | + |

Tablica 2 Osnovna obilježja luka od lokalnog značaja u Republici Hrvatskoj

U priloženoj tablici analizirano je stanje u svakoj luci od lokalnog značaja i prikazano je osnovno obilježje svake od navedenih luka. Prikazani su rezultati analize stanja odnosno osnovnog obilježja u lukama od lokalnog značaja te su prikazani preliminarni zaključci vezani za obilježje pojedine luke.



### 2.2.3 Komparativna analiza i ocjena postojećeg stanja luka od županijskog i lokalnog značenja

Temeljem provedene analize i ocjene stanja luka od županijskog i lokalnog značaja luke se mogu grupirati prema zajedničkim obilježjima kako postojećeg stanja tako i prema obilježjima proizašlim iz ocjene pojedine luke.

Općenito, za sve luke mogu se pronaći mnoge sličnosti, ali i različitosti kako u lučkoj infrastrukturi, veličini, zaštićenosti luke i namjeni lučkog prostora.

Luke županijskog značaja mogu se načelno podijeliti u slijedeće grupe:

- luke koje su isključivo namijenjene prihvaćanju brodova koji plove na redovitim prugama,
- luke koje pružaju usluge priveza svih vrsta brodova i brodica uključujući i plovila nautičkog turizma te ribarske brodove,
- luke primarno opremljene komunalnim vezovima i operativnim obalama,
- lučka područja koja nemaju izgrađenu lučku infrastrukturu ili je lučka infrastruktura izrazito skromna (luke ne zadovoljavaju osnovne uvjete da bi imale status luke županijskog značaja).

Luke lokalnog značaja mogu se načelno podijeliti u slijedeće grupe:

- luke isključivo komunalnog karaktera,
- luke koje prihvaćaju brodova koji plove na redovitim prugama,
- luke koje pružaju usluge priveza svim vrstama brodova, brodica uključujući i plovila nautičkog turizma,
- lučka područja koja nemaju izgrađenu lučku infrastrukturu ili je lučka infrastruktura izrazito skromna (luke ne zadovoljavaju da im bio dodijeljen status luke).

| Županija               | Broj lučkih uprava | Broj luka od županijskog značaja | Broj luka od lokalnog značaja | Površina lučkog područja [m <sup>2</sup> ] |                  |                  |
|------------------------|--------------------|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------|------------------|------------------|
|                        |                    |                                  |                               | Kopneni dio                                | Morsko područje  | Ukupno           |
| Istarska               | 5                  | 8                                | 30                            | 93.834                                     | 1.932.872        | 2.026.706        |
| Primorsko-goranska     | 8                  | 27                               | 76                            | 712.386                                    | 1.972.885        | 2.685.271        |
| Ličko-senjska          | 2                  | 7                                | 13                            | 47.000                                     | 426.900          | 473.900          |
| Zadarska               | 1                  | 8                                | 103                           | 42.476                                     | 487.273          | 529.749          |
| Šibensko-kninska       | 1                  | 2                                | 23                            | 65.017                                     | 204.640          | 269.657          |
| Splitsko-dalmatinska   | 1                  | 6                                | 48                            | 29.652                                     | 340.776          | 370.428          |
| Dubrovačko-neretvanska | 4                  | 7                                | 76                            | 60.002                                     | 878.936          | 938.938          |
| <b>Ukupno</b>          | <b>22</b>          | <b>65</b>                        | <b>369</b>                    | <b>1.050.367</b>                           | <b>6.244.282</b> | <b>7.294.649</b> |

Tablica 3 Upravna obilježja luka županijskog značaja

| Županija               | Broj vezova za brodice |                       |                    | Dužina obale [m]      |                         |                          |                          | Ukupna dužina obale [m] |
|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|
|                        | Broj stalnih vezova    | Broj sezonskih vezova | Ukupan broj vezova | Operativna obala luke | Obala za privez brodica | Obala za ribarski promet | Obala za nautički promet |                         |
| Istarska               | 1.385                  | 461                   | 1.846              | 3.621                 | 0                       | 766                      | 1.147                    | 5.534                   |
| Primorsko-goranska     | 3.985                  | 881                   | 4.654              | 4.738                 | 6.559                   | 890                      | 2.401                    | 14.588                  |
| Ličko-senjska          | 670                    | 0                     | 670                | 1.386,9               | 830                     | 0                        | 0                        | 2.216,9                 |
| Zadarska               | 723                    | 74                    | 797                | 1.380                 | 652                     | 233                      | 264                      | 2.529                   |
| Šibensko-kninska       | 277                    | 75                    | 352                | 2.325                 | 290                     | 250                      | 294                      | 3.159                   |
| Splitsko-dalmatinska   | 829                    | 249                   | 1.078              | 1.792                 | 0                       | 190                      | 635                      | 2.617                   |
| Dubrovačko-neretvanska | 1.014                  | 87                    | 1.101              | 1.869,5               | 2.494,5                 | 203                      | 107                      | 4.674                   |
| <b>Ukupno</b>          | <b>8.883</b>           | <b>1.827</b>          | <b>10.498</b>      | <b>17.112,4</b>       | <b>10.825,5</b>         | <b>2.532</b>             | <b>4.848</b>             | <b>35.317,9</b>         |

Tablica 4 Prometni kapacitet luka od županijskog značaja

Obzirom na pojedina grupna obilježja koja se odnose na sve luke pojedine županije valja primijetiti slijedeće:

- Upravljanje lukama u tri županije je povjereno jednoj lučkoj upravi, dok u ostalim županijama lukama upravljaju najmanje dvije lučke uprave. Posebno se ističe Primorsko-goranska županija u kojoj je ustrojeno čak 8 županijskih lučkih uprava.
- Broj luka od županijskog značaja je nejednako raspoređen po županijama pri čemu se opet uočava odskakanje Primorsko-goranske županije u kojoj se nalazi čak približno 41% svih luka županijskog značaja. Broj luka lokalnog značaja po županijama je mnogo ravnomjernije raspoređen. Navedeno je značajno obzirom da su područja županija, odnosno broj mjesta na kojima se prihvaćaju plovila u pojedinim županijama, prilično ravnomjerno raspoređen.
- Ukupna površina lučkog područja, ukupni broj vezova te ukupna dužina obale je najveći u Primorsko-goranskoj i Istarskoj županiji. Primorsko-goranska županija predstavlja približno 37% od ukupnog lučkog područja svih županija, približno 44% svih vezova te približno 41% ukupne duljine obala.<sup>8</sup>

Usporedbom najznačajnijih obilježja luka županijskog i lokalnog značaja moguće je zaključiti da su lučka područja u Istarskoj, Primorsko-goranskoj te Dubrovačko-neretvanskoj županiji najviše uređena te da obzirom na ukupan broj luka, kapaciteti lučkih područja, kao i njihova namjena u najvećoj mjeri zadovoljavaju potrebe priveza plovila.

U svim županijama operativne obale prevladavaju dok su obale namijenjene prihvatu ribarskih brodova najkraće te se može smatrati da općenito postoji nedostatak obala za ribarski promet.

<sup>8</sup> Analiza je izrađena temeljem podataka prikazanih u priloženoj tablici koji se odnose na dostupne podatke i podatke dostavljene od strane županijskih lučkih uprava. Stvarni podaci mogu neznatno odudarati od prikazanih zbog nemogućnosti dobivanja točnih podataka za svako prikazano obilježje luke.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 17) Luke županijskog značaja nemaju ujednačenu kvalitetu lučke infrastrukture. Navedeno vrijedi kako za luke na području jedne županije tako i za luke smještene u različitim županijama. Može se ocijeniti da je postojeće stanje naslijeđeno iz prijašnjeg razdoblja u kojima nije bilo sustavnog razvoja.
- 18) Postojeći lučki kapaciteti uglavnom zadovoljavaju minimalne potrebe korisnika, ali gotovo u svim lukama postoji veća ili manja potreba za povećanjem lučkih kapaciteta.
- 19) Najbolje stanje lučke infrastrukture postoji u područjima operativnih obala namijenjenih prihvaćanju brodova u redovnim linijama.
- 20) Pojedine luke, kao što su luke Surbova i Supetarska Draga (Vardaškolj), ne zadovoljavaju uvjete za dobivanje statusa luke (posebno ne županijskog značaja), ponajprije zbog nedostatne potražnje za lučkim kapacitetima i trenutno neizgrađene (nepostojeće) lučke infrastrukture. Nasuprot navedenom, postoji veći broj luka za koje se može ocijeniti da svojom trenutnom namjenom i izgrađenom lučkom infrastrukturom zadovoljavaju uvjete za dobivanje statusa luke županijskog značaja, a postojećim prometom i lučkim kapacitetima uvelike nadmašuju neke luke kojima je trenutno dodijeljen status županijskog značaja. Navedeno je najviše uočljivo u Istarskoj županiji, a kao primjer se može navesti luka Fažana koja trenutno ima status luke lokalnog značaja.
- 21) Posljedično, broj luka kojima je dodijeljen status županijske luke je neravnomjerno raspoređen po županijama.
- 22) Propisi koji uređuju luke, posebice pravilnici o redu u lukama, nisu ujednačeni, te pojedini od njih na odgovarajući ne uređuju način pravila rada na lučkom području. Dodatno, javna dostupnost pojedinih pravilnika je ograničena.
- 23) Podaci o lučkoj infrastrukturi ne vode se sustavno te ne postoji sustavan pristup prikupljanja standardiziranih podataka o lučkim kapacitetima i njihovoj namjeni. Dostupni podaci o lukama nisu ujednačeni te u mnogim lukama postoji njihov različiti prikaz u različitim dokumentima te je relativno teško odrediti koji podaci odgovaraju stvarnom stanju. Navedeno vrijedi i za luke lokalnog značaja.
- 24) Predlaže se uvođenje obvezne izrade kataloga luka i njegovog kontinuiranog održavanja. U katalogu bi trebale biti predstavljene najvažnije informacije o svim lukama uključujući podaci o lučkoj infrastrukturi, namjeni pojedinih dijelova luke kao i ostalim informacijama o luci.
- 25) Povećanje lučkih kapaciteta je najpotrebnije u pogledu komunalnih vezova koji su deficitarni u gotovo svim lukama, a privezna mjesta u velikom broju luka ne odgovaraju standardima priveza sa stajališta maritimne sigurnosti i dodatnih usluga koje bi trebale biti na raspolaganju plovilima. Općenito, standardi priveza se mogu ocijeniti prosječnim.
- 26) Razvoj turističkih djelatnosti u svim županijama uvjetuje poboljšanje lučke infrastrukture i povećanje kapaciteta za prihvrat izletničko-turističkih brodova te plovila nautičkog turizma kao i kapaciteta za njihov stalni boravak.
- 27) Većina luka predstavlja ponajprije komunalne luke, pri čemu se značajno razlikuju u ukupnom kapacitetu, ali i standardu koji pružaju svojim korisnicima.
- 28) Samo neke luke imaju i važnu prometnu funkciju obzirom da prihvaćaju brodove koji plove na redovnim prugama (npr. Ilovik, Stinica, Zlarin).
- 29) Veći broj luka ima i istaknutu nautičku komponentu, kao i komunalnu.

- 30) Vrlo mali broj luka ima mogućnost prihvaćanja većih brodova, pa čak i brodova duljine do 50-tak metara bez obzira na njihovu namjenu.
- 31) Standard usluge koji pružaju svojim korisnicima je razmjerno skroman u većini luka. Za pojedine luke dvojbeno je mogu li se uopće smatrati lukom s obzirom da pružaju vrlo skromnu ili nikakvu zaštitu plovilima u slučaju nepovoljnih vremenskih uvjeta.
- 32) Vođenje podataka o lukama lokalnog značaja je površno, a u nekim županijama i u potpunosti zanemareno dok su neka lučka područja u potpunosti zanemarena i neodržavana.

## 2.3 Upis pomorskog dobra na lučkim područjima županijskih i lokalnih luka u zemljišnim knjigama

U nastavku ovog poglavlja prikazane su opće značajke pomorskog dobra, status pomorskog dobra s aspekta gospodarskog korištenja te postupak utvrđivanja granice lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

### 2.3.1 Opće značajke pomorskog dobra

Određivanje granice lučkog područja bitan je preduvjet za determiniranje ne samo obuhvata luke, već i za determiniranje pravnog režima zemljišta koje čini lučko područje. Naime, ova granica u bitnome dijeli sva suprotstavljena pravna režima odvajajući dio budućeg lučkog područja od općeg stvarnopravnog režima i podvrgava ga posebnom stvarnopravnom režimu općeg dobra nad kojim nije moguće uspostaviti pravo vlasništva niti druga stvarna prava.

Taj pravni režim općeg dobra sukladno članku 3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama jest pomorsko dobro smatra se općim dobrom od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan zakonom.

Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje.

Iz zakonske definicije vidljivo je da sadržaj pomorskog dobra čine tri osnovne komponente: vodena komponenta, podmorje te obalna komponenta. Obalna komponenta je iznimno važna jer ona određuje granicu pomorskog dobra s kopnene strane, a sastoji se od dijela kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen javnoj pomorskoj upotrebi ili je proglašen takvim. Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama izriječno je definirano što se smatra dijelom kopna te ono obuhvaća, luke, lukobrane, nasipe, sprudove, hridi, grebene, plaže, ušća rijeka koja se izljevaju u more, kanale spojene s morem te u moru i pomorskom podzemlju živa i neživa bogatstva (čl. 3. st. 2. ZPDiML).

Ništa manje važna nije niti granica pomorskog dobra na moru. Granica pomorskog dobra na moru s obzirom na obuhvat pomorskog dobra čini vanjsku granicu teritorijalnog mora.

Pitanje određivanja granica pomorskog dobra za potrebe ovog Plana razmatrat će se samo u kontekstu luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja kao pomorskog dobra.

### 2.3.2 Postupak određivanja granica lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama lučko područje definirano je kao područje morske luke, koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazen), koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, a kojim upravlja lučka uprava, odnosno ovlaštenik koncesije, a granica lučkog područja je granica pomorskog dobra.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Nešto drugačiju terminologiju, a samim time i sadržajnu odrednicu nalazimo primjerice u Zakonu o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN br. 124/09, 59/12. Za potrebe primjene tog zakona koristi se izraz lučko operativno područje koje označava mjesto gdje se odvija sučelje brod/luka, a koje može uključivati bilo koji dio lučkog područja, te sidrište i prilaz luci s morske strane (čl. 2. st. 1.).

Izmjenama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2006. godine određeno je da lučko područje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja obuhvaća:

- područje namijenjeno za obavljanje linijskog pomorskog prometa,
- komunalni vez koji obuhvaća vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na području jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi na tom području i upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije ili očevidnik brodica nadležne lučke kapetanije ili ispostave,
- nautički vez za nautička plovila,
- ribarski vez i
- privezišta.

Zakonskim preciziranjem obuhvata lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja otklonjena je mogućnost različitog određenja obuhvata lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja do kojeg je dolazilo u praksi.

U skladu s člankom 74. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama lučko područje za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području utvrđuje županijska skupština, u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske.<sup>10</sup>

Odluka o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja objavljuje se u službenom glasilu pojedine županije, a nakon što odluka Vlade RH bude objavljena u „Narodnim novinama“. Odlukom se definira kopneni i morski dio lučkog područja.

Ukoliko postoji potreba za izmjenama granica lučkog područja ili drugih podataka donosi se Odluka o izmjeni Odluke o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

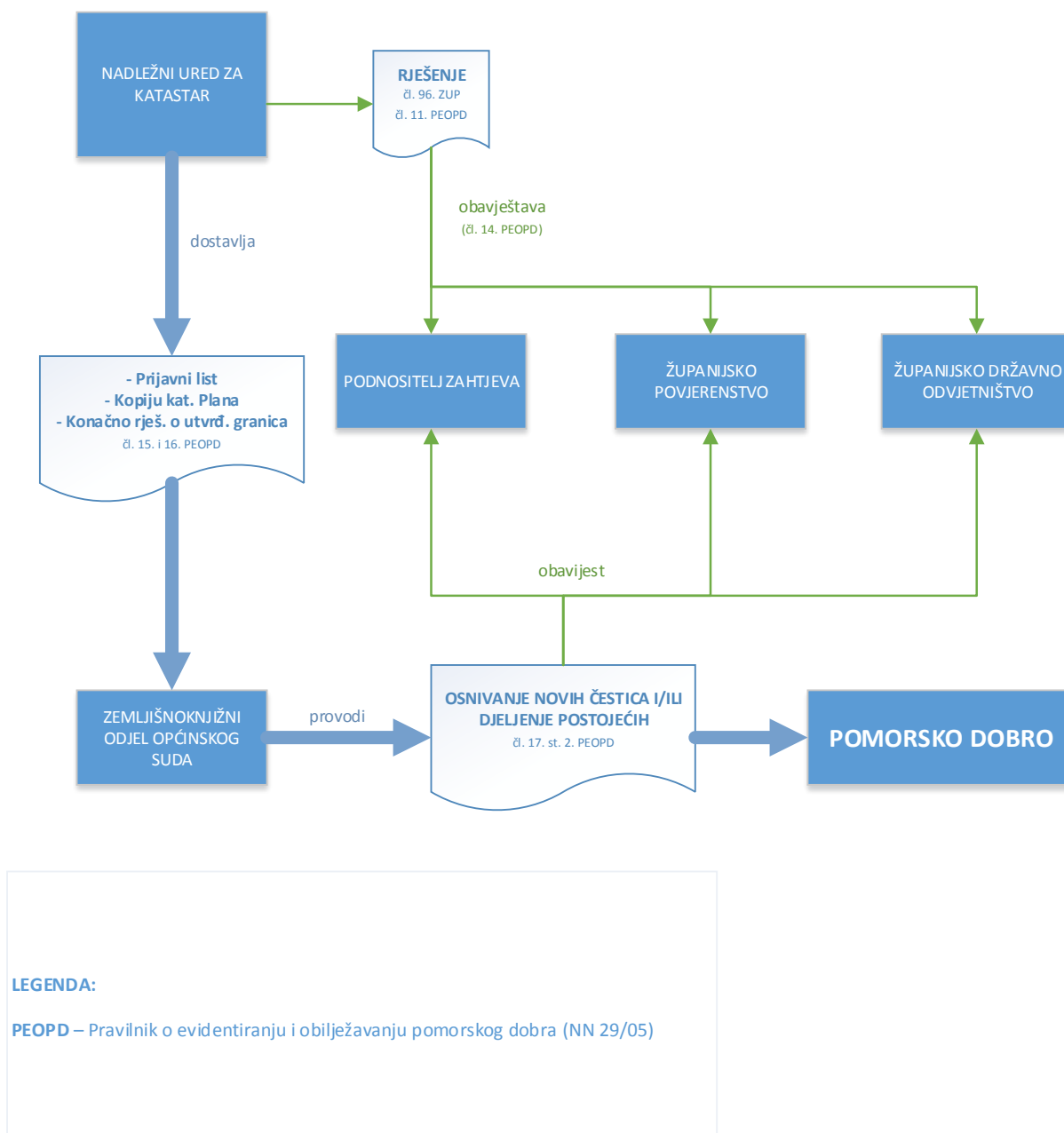
Na Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja suglasnost mora dati Vlada Republike Hrvatske. O davanju suglasnosti Vlada donosi odluku koja stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama. Bivši Zakon o morskim lukama iz 1995. godine predviđao je obvezu pribavljanja prethodne suglasnosti Vlade Republike Hrvatske. Takvo rješenje ukinuto je donošenjem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama 2003. godine.

Iako nije propisana obveza osnivača lučke uprave da prigodom određivanja lučkog područja provede prethodni postupak određivanja granica pomorskog dobra od strane nadležnog organa, on je to dužan učiniti, jer se koncesija na pomorskom dobru može dati nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama (čl.7. st.4. ZPDiML).

Ova je odredba važna i za slučaj utvrđivanja granica lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja jer čl. 79. ZPDiML određuje da se na sva pitanja koja se odnose na obavljanje lučkih djelatnosti, davanje koncesija na lučkom području na odgovarajući način primjenjuju odredbe ZPDiML koje se odnose na luke otvorene za javni promet od osobitoga gospodarskih interesa za Republiku Hrvatsku, a nadalje je člankom 73. ZPDiML određeno je da se na sva pitanja koja se odnose na koncesije u lukama otvorenim za javni promet od osobitoga gospodarskih interesa za Republiku Hrvatsku, a koja nisu uređena u poglavlju 2. ZPDiML, odgovarajuće primjenjuju odredbe ZPDiML o koncesijama na pomorskom dobru.

<sup>10</sup> Ne traži se više prethodna suglasnost Vlade Republike Hrvatske, nego samo njena suglasnost (ona može biti i naknadna).

Pitanje utvrđivanja granica lučkog područja luka otvorenih za javni promet uređeno je Uredbom o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.<sup>11</sup> Uredba je iznimno važna jer osim kriterija i postupka utvrđivanja granice lučkog područja luka otvorenih za javni promet te luka posebne namjene također propisuje način izrade i obvezni sadržaj prijedloga granice te plan raspodjele troškova utvrđivanja granice lučkog područja.



**Slika 8 Sustav uknjižbe granica lučkog područja (pomorsko dobro) luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja u katastar i zemljišne knjige**

<sup>11</sup> NN, br. 8/04. 82/05.



Sukladno odredbi iz članka 12. Uredbe zahtjev za utvrđivanje granice lučkog područja za luke otvorene za javni promet (neovisno o njihovom značaju) podnosi se županijskom povjerenstvu za granice pomorskog dobra.

Sadržaj prijedloga granice lučkog područja definiran je člankom 13. Uredbe kojim se propisuju i potrebni prilozi. Tako primjerice tekstualni dio prijedloga mora sadržavati opis granice lučkog područja na kopnu i na moru te obrazložene razloge koji uvjetuju prijedlog ili promjenu granice lučkog područja. Navedeni članak također svjedoči o važnosti prostornih planova za razvoj luke i planiranje mogućih djelatnosti jer se istim zahtijeva da se u prijedlogu navedu i podaci o usklađenosti postojećeg stanja u prostoru s dokumentima prostornog uređenja, a kao poseban prilog potrebno je priložiti izvod iz detaljnog plana uređenja ili lokacijsku dozvolu.

Prvostupanjsko rješenje o granici u kojem se utvrđuje koje su čestice u obuhvatu određene luke, pa su zbog toga pomorsko dobro, nakon što postane konačno i ovršno, provodi se u katastru i zemljišnim knjigama.

Postupak evidentiranja pomorskog dobra/lučkog područja u katastru i zemljišnim knjigama propisan je Pravilnikom o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra.<sup>12</sup> U skladu s člankom 2. Pravilnika za potrebe evidentiranja pomorskog dobra potrebno je izraditi geodetski elaborat kojeg pregledava i potvrđuje nadležni ured za katastar rješenjem u upravnom postupku. O provedenom geodetskom elaboratu katastarski ured po službenoj dužnosti obavještava zemljišnoknjižni odjel općinskog suda na način da dostavlja prijavni list za zemljišnu knjigu, kopiju katastarskog plana s ucrtanim dotadašnjim i novim stanjem i primjerak konačnog rješenja o utvrđivanju granice. Nadležni zemljišnoknjižni odjel općinskog suda na temelju prijavnog lista provodi osnivanje novih čestica i dijeljenje postojećih.

Općinsko državno odvjetništvo podnosi zahtjev za otpisivanje katastarskih čestica koje ulaze u pojas pomorskog dobra iz postojećih zemljišno-knjižnih uložaka, a prema popisu katastarskih čestica koji je sastavni dio elaborata.

### 2.3.3 Status pomorskog dobra s aspekta gospodarskog korištenja

Obzirom da je pomorsko dobro opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku i uživa njezinu osobitu zaštitu, upravljanje pomorskim dobrom mora omogućiti usklađivanje višestrukih, međuovisnih interesa na pomorskom dobru te na koordiniran način čuvati obalne resurse tako što će se osigurati što veća gospodarska dobit, a istodobno neće uništiti njegovo izvorište. Provedba tih ciljeva u praksi nailazi na svojevrstne pravne blokade, što ima za posljedicu da pomorsko dobro nerijetko nije stavljeno u funkciju gospodarskog razvoja, dok je istovremeno ugroženo mnogobrojnim djelatnostima koje rezultiraju nerijetko značajnom devastacijom pomorskog dobra.

U nastavku teksta navedeni su neki važniji nedostaci i njihova moguća okvirna rješenja, kako su oni uobičajeno sagledani od strane gospodarskih subjekata koji ostvaruju ili nastoje ostvariti gospodarsku djelatnost na pomorskom dobru.

**Nedostatak:** Nedovoljna prisutnost i ovlasti tijela odgovornih za provedbu mjera sigurnosti na pomorskom dobru

<sup>12</sup> NN, br. 29/05.

- Objašnjenje:** Načelno, za poslove sigurnosti plovidbe odgovorne su lučke kapetanije. No, njihova prisutnost u lukama, naročito u prometnim lukama odnosno pri vršnom prometnom opterećenju nije dovoljna. Istodobno, komunalni redari, nadzornici luke, redari obale i ostali djelatnici nemaju ovlasti za provedbu reda u luci i/ili na pomorskom dobru.
- Posljedica:** Nedovoljna provedba mjera iz područja sigurnosti i zaštite okoliša odnosno nadzora korištenja pomorskog dobra.
- Smjernica:** Izmijeniti odnosne propise na način da se dio poslova iz područja prikupljanja podataka i nadzora provedbe propisa iz područja sigurnosti i zaštite plovidbe stavi u nadležnost lučkih redara, u mjeri u kojoj je to moguće i primjereno.
- Nedostatak:** Ograničeno korištenje pomorskog dobra za sadržaje komercijalne namjene koji nisu povezani neposredno uz iskorištavanje mora (urbani sadržaji).
- Objašnjenje:** Koncesija na pomorskom dobru u pravilu se daje samo za djelatnosti koje su vezane uz pomorstvo, iako postoji niz djelatnosti koje se, posebno u urbanim sredinama, odvijaju na pomorskom dobru.
- Posljedica:** Vrlo skromno učešće privatnog sektora u ulaganja i razvoj objekta na pomorskom dobru.
- Smjernica:** Proširiti listu sekundarnih djelatnosti koje se mogu obavljati na pomorskom dobru odnosno u lučkom području,
- Nedostatak:** Nemogućnost izdavanja koncesijskih odobrenja od strane državnih i županijskih lučkih uprava.
- Objašnjenje:** Koncesijska odobrenja mogu biti izdana za određene djelatnosti samo od strane jedinica lokalnih uprava (gradovi, općine).
- Posljedica:** Lučke uprave i za jednostavne djelatnosti (lučke ili gospodarske) moraju posezati za „skupljim“ i „kompleksnijim“ sustavom davanja koncesija, iako bi se za neke sekundarne djelatnosti manjeg opsega mogle izdavati samo dozvole ili koncesijska odobrenja
- Smjernica:** Omogućiti lučkim upravama da za određene djelatnosti mogu izdati koncesijska odobrenja ili dozvole.
- Nedostatak:** Koncesija na pomorskom dobru može se dati samo nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama.
- Objašnjenje:** Složen postupak utvrđivanja granice i upisa u zemljišne knjige iziskuje značajno vrijeme i napore.
- Posljedica:** Umanjena atraktivnost pojedinih djelatnosti na pomorsko dobru.
- Smjernica:** Ubrzati postupak određivanja granica i uknjižbe pomorskog dobra.

Zaključno, valja istaći sljedeće

- 33) Odredba ZPDML-a kojom se uvjetuje prethodan upis pomorskog dobra za davanje koncesije valja smatrati dobrim rješenjem, jer se na taj način jamči da će se utvrđivati granice pomorskog dobra i na taj način zaštititi pomorsko dobro. S druge strane, cijeli

- postupak traje jako dugo, pa se na taj način nužno usporava dodjeljivanje koncesija, a time i gospodarski razvitak.
- 34) Kako bi se ubrzao postupak evidentiranja pomorskog dobra u katastru i zemljišnim knjigama, uzimajući u obzir značaj evidencije lučkog područja kao pomorskog dobra u zemljišnim knjigama, potrebno je redefinirati rok unutar kojeg je Povjerenstvo za granice dužno dostaviti prijedlog granice pomorskog dobra Povjerenstvu Ministarstva (Uredbom je propisan rok od 90 dana) te propisati rok u kojem je Povjerenstvo Ministarstva dužno donijeti rješenje o utvrđivanju granice sukladno Zakonu o upravnom postupku.
- 35) U praksi su očite određene manjkavosti postojećeg pravnog okvira određivanja granica i evidentiranja pomorskog dobra u katastru i zemljišnim knjigama. Nastavno na navedeno potrebno je razmotriti mogućnost izmjena pozitivnih propisa na način da se odredbom zakona odredi da se sve nekretnine označene u katastru kao što su primjerice luke u zemljišnoj knjizi učine vidljivim da predstavljaju pomorsko dobro pri čemu bi sud po službenoj dužnosti trebao takvu nekretninu označiti kao pomorsko dobro.
- 36) Primjerena zaštita pomorskog dobra i racionalno upravljanje pomorskim dobrom mogu se osigurati jedino cjelovitom primjenom odredbi o pomorskom dobru i lukama, primjenom posebnih propisa iz područja prostornog planiranja, urbanizma, graditeljstva, zaštite okoliša, rudarstva, morskog ribarstva, zaštite prirode i spomenika kulture te učinkovitim inspekcijskim i upravnim nadzorom.
- 37) Gospodarsko korištenje pomorskog dobra obilježeno je značajnim dodatnim administrativnim i drugim organizacijskim opterećenjima pa je stoga nužno u daljnjem razvoju Zakona odnosno pridruženih propisa nastojati da se taj „dodatni“ trud koji koncesionar mora uložiti umanji koliko je to moguće i primjereno, uz istodobno osiguranje da se pravo uporabe i/ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra obavlja u opsegu i pod uvjetima određenima u odluci i ugovoru o koncesiji.

## 2.4 Analiza obujma prometa putnika i tereta s projekcijama kretanja do 2030.

### 2.4.1 Definiranje kriterija analize obujma prometa putnika i tereta

Prepoznavanje i definiranje kriterija analize obujma prometa putnika i tereta temelji se na raspolaganju točnim i pouzdanim podacima o količini prometa i posebno raspolaganju meta-podacima. Pri tome se prepoznaje važan kriterij, a to je struktura putnika: domaći putnici ili turisti. Najveći broj turista u Hrvatsku dolazi prijevoznim sredstvima cestovnog prometa (oko 93%). Upravo su turisti kojima su odredište hrvatski otoci najznačajniji korisnici usluga u pomorskom putničkom prometu. Budući da je potražnja za prometnim uslugama izvedena potražnja broj dolazaka turista u Republiku Hrvatsku, inducira veću potražnju za pomorskim putničkim prijevozom. Nadalje, prepoznaje se kriterij potrebe domaćeg stanovništva za korištenjem usluga pomorskom putničkog prijevoza kao konstanta na koju makroekonomski pokazatelji ne utječu u značajnoj mjeri. Osim navedenih vrlo važan kriterij je kriterij učestalosti usluge u pomorskom putničkom prijevozu.

Analiza prometa tereta i putnika provedena je prema dostupnim službenim podacima. U skladu s navedenim ograničenjem (nepostojanje detaljnih, točnih i pouzdanih podataka) analiza je obuhvatila sve ro-ro putničke linije, po analogiji koja je primijenjena u poglavlju razvoja integralnog prijevoza, a ne prema lukama. Analizirani su podaci u zadnjih 10 godina uzimajući u obzir promjenjivost pojedinih linija s aspekta mrežnog planiranja i doticanja određenih luka te je provedeno „združivanje“ usporedivih linija.

Korišteni statistički podaci o obujmu prometa putnika i vozila jesu službeni podaci Agencije za obalni linijski pomorski promet. Podaci iz CIMIS-a nisu korišteni za analizu prometa jer se odnose samo na 2014. i 2015. godinu te nisu dovoljni za izradu prognoza, a također je u usporedbi sa podacima od Agencije za obalni linijski pomorski promet zaključeno da postoje neusklađenosti i nepotpunosti podataka u CIMIS-u. Osim toga, podaci za navedene 2014. i 2015. godinu u ova dva izvora (Agencija i CIMIS) nisu prikupljeni niti obrađeni istom metodologijom što ih čini nekoherenima i nekomparativnima. Dakle, pri analizama i prognozama su korišteni podaci od Agencije.

### 2.4.2 Metodološki pristup i projekcije kretanja prometa temeljem makroekonomskih pokazatelja i potreba domaćeg stanovništva i turista

Metodološki pristup projekcija kretanja prometa definira načela na kojima se temelji procjena prometne potražnje. Korišteni su kvantitativni matematički modeli za prognoziranje ukupne prometne potražnje u lukama u budućnosti, uzimajući u obzir proračuna godišnjih stopa rasta prometa u promatranom uzorku i promjene čimbenika koji nisu sastavni dio prometnog sustava, kao što su stanovništvo, turistička djelatnost.

Provedena su modificiranja prognoze ukupne prometne potražnje na način da su uzeta u obzir ograničenja i mogućnosti koje pruža sam prometni sustav te su izolirane pojedine pojave neočekivanog porasta/smanjenja prometa koje nemaju obilježje kontinuiteta.

Prognoze prometa su rađene temeljem podataka o obujmu putničkog prometa za tri scenarija: konzervativni, realni i optimistični scenariji.

| Prometna potražnja - ostvaren promet                        | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010      |
|-------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Valbiska - Merag                                            | 642.832    | 702.282    | 681.044    | 710.000    | 717.058   |
| Brestova - Porozina                                         | 634.455    | 615.375    | 609.513    | 608.649    | 569.740   |
| Prizna - Žigljen                                            | 659.981    | 703.750    | 708.184    | 666.065    | 647.042   |
| Stinica - Mišnjak (Jablanac - Mišnjak)*                     | 1.057.602* | 1.104.225* | 1.122.245* | 1.093.628* | 650.000*  |
| Valbiska - Lopar                                            | /          | /          | 44.877     | 73.520     | 73.800    |
| Zadar/Gaženica - Ist - Olib - Silba - Premuda - Mali Lošinj | 20.340     | 27.111     | 29.527     | 28.430     | 23.359    |
| Zadar/Gaženica - Ošljak - Preko                             | 1.536.623  | 1.592.902  | 1.671.196  | 1.615.439  | 1.657.065 |
| Biograd - Tkon                                              | 483.352    | 506.461    | 506.312    | 519.551    | 456.103   |
| Zadar/Gaženica - Rivanj - Sestrnje - Zverinec - Molat - Ist | 14.194     | 15.734     | 21.441     | 20.900     | 16.369    |
| Bribinj - Zadar/Gaženica                                    | 135.864    | 140.639    | 142.380    | 145.453    | 141.325   |
| Zadar/Gaženica - Bršanj - Rava                              | /          | /          | /          | /          | 21.708    |
| Šibenik - Zlarin - Kaprije - Žirje                          | /          | 36.721     | 48.015     | 43.916     | 39.350    |
| Vis - Split                                                 | 201.110    | 196.336    | 193.422    | 182.189    | 185.341   |
| Lastovo - Vela Luka - Split                                 | /          | /          | /          | /          | 165.106   |
| Drevenik Veli - Drvenik Mali - Trogir (Seget) - Split       | 42.613     | 44.785     | 83.819     | 79.922     | 83.038    |
| Split - Supetar                                             | 1.242.047  | 1.322.368  | 1.571.847  | 1.545.633  | 1.531.933 |
| Drvenik - Sućuraj                                           | 241.260    | 294.334    | 249.339    | 239.904    | 261.627   |
| Ploče - Trpanj                                              | 120.505    | 121.238    | 129.392    | 138.460    | 164.574   |
| Orebič - Dominče (2006.-2009. Jadrolinija+Mediteranska)     | 362.892    | 367.262    | 364.509    | 384.337    | 457.715   |
| Split - Stari Grad                                          | 574.661    | 595.247    | 608.959    | 561.419    | 577.272   |
| Split - Rogač                                               | 206.666    | 231.273    | 255.620    | 255.746    | 262.185   |
| Makarska - Sumartin                                         | 71.941     | 74.099     | 90.366     | 93.096     | 88.042    |
| Dubrovnik - Suđurađ - Lopud                                 | /          | /          | /          | /          | 12.903    |
| Prapratno - Sobra                                           | 54.399     | 70.233     | 80.029     | 80.011     | 97.197    |

Tablica 5 Prometna potražnja, ro-ro putničke linije – ostvaren promet za razdoblje 2006-2010

| Prometna potražnja - ostvaren promet                        | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      |
|-------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Valbiska - Merag                                            | 769.177   | 763.515   | 762.526   | 806.316   | 1.025.199 |
| Brestova - Porozina                                         | 584.695   | 568.769   | 548.486   | 501.114   | 545.700   |
| Prizna - Žigljen                                            | 697.943   | 673.017   | 663.556   | 657.602   | 766.583   |
| Stinica - Mišnjak (Jablanac - Mišnjak)*                     | 655.602*  | 701.912   | 679.858   | 683.677   | 846.193   |
| Valbiska - Lopar                                            | 80.277    | 79.667    | 85.449    | 84.350    | 106.717   |
| Zadar/Gaženica - Ist - Olib - Silba - Premuda - Mali Lošinj | 24.707    | 25.696    | 24.586    | 28.852    | 30.592    |
| Zadar/Gaženica - Ošljak - Preko                             | 1.617.167 | 1.606.123 | 1.642.286 | 1.645.921 | 1.068.266 |
| Biograd - Tkon                                              | 448.198   | 441.862   | 448.096   | 447.500   | 450.875   |
| Zadar/Gaženica - Rivanj - Sestrnje - Zverinec - Molat - Ist | 17.497    | 15.865    | 17.548    | 19.025    | 17.653    |
| Bribinj - Zadar/Gaženica                                    | 141.480   | 141.555   | 148.480   | 161.478   | 165.589   |
| Zadar/Gaženica - Bršanj - Rava                              | 21.043    | 23.852    | 30.125    | 29.390    | 31.705    |
| Šibenik - Zlarin - Kaprije - Žirje                          | 41.644    | 39.992    | 42.301    | 39.911    | 41.529    |
| Vis - Split                                                 | 184.631   | 184.787   | 196.018   | 197.491   | 215.092   |
| Lastovo - Vela Luka - Split                                 | 165.932   | 168.991   | 174.923   | 177.645   | 207.299   |
| Drevenik Veli - Drvenik Mali - Trogir (Seget) - Split       | 87.375    | 89.462    | 87.939    | 91.418    | 96.358    |
| Split - Supetar                                             | 1.538.513 | 1.534.340 | 1.598.371 | 1.604.776 | 1.745.929 |
| Drvenik - Sućuraj                                           | 272.886   | 269.693   | 283.963   | 293.015   | 348.294   |
| Ploče - Trpanj                                              | 182.871   | 189.194   | 228.224   | 254.453   | 313.054   |
| Orebič - Dominče (2006.-2009. Jadrolinija+Mediteranska)     | 477.227   | 486.225   | 482.585   | 496.383   | 592.237   |
| Split - Stari Grad                                          | 593.634   | 601.445   | 626.472   | 618.919   | 671.145   |
| Split - Rogač                                               | 272.926   | 269.728   | 278.239   | 284.269   | 309.266   |
| Makarska - Sumartin                                         | 78.354    | 90.897    | 102.683   | 104.043   | 113.494   |
| Dubrovnik - Suđurađ - Lopud                                 | 10.955    | 14.293    | 15.563    | 13.822    | 14.200    |
| Prapratno - Sobra                                           | 103.217   | 100.957   | 103.023   | 108.906   | 128.305   |

Tablica 6 Prometna potražnja, ro-ro putničke linije – ostvaren promet za razdoblje 2011-2015

| Prometna potražnja - ostvaren promet                               | 2006   | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    |
|--------------------------------------------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Mali Lošinj - Ilovik - Susak - Unije - Martinšćica - Cres - Rijeka | 84 503 | 100 548 | 85 094  | 82 218  | 74.306  |
| Novalja - Rab - Rijeka                                             | 90 722 | 97 827  | 101 982 | 94 650  | 90.739  |
| Olib - Silba - Premuda - Zadar                                     | 69 689 | 64 548  | 63 154  | 65 765  | 69.276  |
| Ist - Molat - Zadar                                                | 45 425 | 50 414  | 44 499  | 45 137  | 47.665  |
| Brbinj - Božava - Zverinac - Sestrunj - Rivanj - Zadar             | 30 204 | 39 046  | 38 401  | 27 793  | 29.797  |
| Zadar - Iž - Rava                                                  | /      | 25 396  | 42 972  | 34 475  | 35.507  |
| Zadar - Sali - Zaglav - Bršanj                                     | /      | 71 303  | 90 448  | 86 947  | 88.164  |
| Žirje - Kaprije - Šibenik                                          | /      | 24 191  | 27 387  | 31 078  | 33.640  |
| Split - Rogač                                                      | 41 049 | 38 968  | 36 743  | 33 801  | 30.725  |
| Vis - Hvar - Split                                                 | /      | 43 542  | 54 076  | 53 540  | 50.932  |
| Jelsa - Bol - Split                                                | 94 793 | 95 981  | 93 121  | 85 673  | 87.709  |
| Split - Milna - Hvar                                               | /      | 58 439  | 58 920  | 58 102  | 60.343  |
| Lastovo - Vela Luka - Hvar - Split                                 | /      | 168 978 | 151 013 | 132 941 | 129.102 |
| Korčula - Prigradica - Hvar - Split                                | 88 768 | 108 017 | 132 572 | 124 263 | 130.954 |
| Dubrovnik - Šipanska luka - Sobra - Polače - Korčula - Lastovo     | /      | 69 968  | 71 369  | 66 251  | 79.061  |

Tablica 7 Prometna potražnja, brzobrodске linije – ostvaren promet za razdoblje 2006-2010



| Prometna potražnja - ostvaren promet                               | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    |
|--------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Mali Lošinj - Ilovik - Susak - Unije - Martinšćica - Cres - Rijeka | 77 930  | 68 802  | 74 351  | 69.930  | 72.677  |
| Novalja - Rab - Rijeka                                             | 90 345  | 87 698  | 88 561  | 79.264  | 76.729  |
| Olib - Silba - Premuda - Zadar                                     | 66 944  | 60 110  | 63 439  | 63.935  | 58.694  |
| Ist - Molat - Zadar                                                | 48 260  | 42 197  | 41 227  | 40.056  | 40.699  |
| Brbinj - Božava - Zverinac - Sestrunj - Rivanj - Zadar             | 32 922  | 32 886  | 30 148  | 27.049  | 36.949  |
| Zadar - Iž - Rava                                                  | 36 973  | 36 384  | 30 758  | 28.829  | 29.546  |
| Zadar - Sali - Zaglav - Bršanj                                     | 94 047  | 89 496  | 89 171  | 88.282  | 93.958  |
| Žirje - Kaprije - Šibenik                                          | 30 477  | 27 723  | 29 981  | 28.352  | 31.295  |
| Split - Rogač                                                      | 35 162  | 35 044  | 32 071  | 27.375  | 29.226  |
| Vis - Hvar - Split                                                 | 53 816  | 49 535  | 45 462  | 47.004  | 49.617  |
| Jelsa - Bol - Split                                                | 86 908  | 79 629  | 83 032  | 81.470  | 80.548  |
| Split - Milna - Hvar                                               | 62 935  | 65 366  | 65 076  | 58.403  | 61.772  |
| Lastovo - Vela Luka - Hvar - Split                                 | 137 461 | 130 941 | 132 873 | 129.104 | 135.057 |
| Korčula - Prigradica - Hvar - Split                                | 143 178 | 149 523 | 139 431 | 250.639 | 287.723 |
| Dubrovnik - Šipanska luka - Sobra - Polače - Korčula - Lastovo     | 86 754  | 80 396  | 81 875  | 80.431  | 72.250  |

Tablica 8 Prometna potražnja, brzobrodske linije – ostvaren promet za razdoblje 2011-2015

| Prometna potražnja - ostvaren promet  | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Unije - Srakane - Susak - Mali Lošinj | 35 076  | 31 812  | 34 198  | 36 222  | 32.910  |
| Ilovik - Mrtvaška - Mali Lošinj       | /       | /       | /       | /       | /       |
| Rava - Iž - Zadar                     | 43 380  | 45 453  | 54 695  | 48 042  | 47.255  |
| Sali - Zaglav - Zadar                 | /       | 17 371  | 27 442  | 25 714  | 26.346  |
| Zadar - Preko                         | /       | /       | /       | /       | /       |
| Vrgada - Pakoštane - Biograd          | 36 844  | 41 031  | 39 248  | 38 246  | 44.223  |
| Brodarica - Krapanj                   | /       | 39 800  | 39 100  | 39 600  | 39.544  |
| Vodice - Prvić - Zlarin - Šibenik     | 261 746 | 251 845 | 255 558 | 241 976 | 223.073 |
| Komiža - Biševo                       | 5 450   | 4 350   | 3 920   | 4 640   | 4.682   |
| Orebić - Korčula                      | 211 236 | 186 182 | 185 608 | 177 115 | 196.193 |
| Trogir - Slatine - Split              | /       | 21 203  | 36 016  | 40 160  | 61.404  |
| Šipan - Lopud - Koločep - Dubrovnik   | 203 489 | 200 118 | 218 436 | 190 320 | 198.007 |

Tablica 9 Prometna potražnja, brodske linije – ostvaren promet za razdoblje 2006-2010

| Prometna potražnja - ostvaren promet  | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Unije - Srakane - Susak - Mali Lošinj | 33 679  | 29 703  | 29 390  | 28.002  | 28.877  |
| Ilovik - Mrtvaška - Mali Lošinj       | 1 047   | 14 798  | 12 928  | 16.985  | 17.824  |
| Rava - Iž - Zadar                     | 48 240  | 44 642  | 47 238  | 48.422  | 50.585  |
| Sali - Zaglav - Zadar                 | 27 705  | 28 717  | 28 916  | 29.813  | 29.333  |
| Zadar - Preko                         | /       | /       | /       | /       | 497.392 |
| Vrgada - Pakoštane - Biograd          | 41 316  | 50 837  | 52 608  | 51.504  | 56.336  |
| Brodarica - Krapanj                   | 81 200  | 99 440  | 98 753  | 105.166 | 82.642  |
| Vodice - Prvić - Zlarin - Šibenik     | 214 461 | 201 869 | 191 106 | 200.185 | 196.172 |
| Komiža - Biševo                       | 4 625   | 5 865   | 6 460   | 6.745   | 7.974   |
| Orebić - Korčula                      | 175 725 | 166 165 | 178 818 | 192.806 | 207.656 |
| Trogir - Slatine - Split              | 65 678  | 80 211  | 90 771  | 90.539  | 91.261  |
| Šipan - Lopud - Koločep - Dubrovnik   | 213 149 | 215 260 | 224 052 | 232.092 | 225.926 |

Tablica 10 Prometna potražnja, brodske linije – ostvaren promet za razdoblje 2011-2015

Pri analizi prometa je posebno prepoznata potreba definiranja i analize potreba domaćeg stanovništva i potreba turista kao bitnih parametara koji utječu na veličinu prometne potražnje.

Demografske promjene jedan su od bitnih činitelja u određivanju potražnje za uslugama prijevoza putnika. Potražnja za lučkim uslugama ovisi o broju stanovnika, dobnoj strukturi te o mobilnosti stanovništva i potrebama istog za prijevozom, pri čemu potrebe stanovništva za putovanjima ovise o broju stanovnika, s demografske strane, kao i o njihovim općim potrebama i stilu života, koje predstavljaju socio-ekonomski čimbenik. Pretpostavka je da će porast broja stanovnika proizvesti jednaki porast broja putnika odnosno potražnje za uslugama prijevoza putnika.

Demografski razvoj se na regionalnoj razini ogleda kroz potencijalni utjecaj na infrastrukturu, obrazovanje, industriju, usluge i mnoga druga područja.

Prognoziiranje broja putnika temelji se na sadašnjim i budućim potrebama za kretanjem, odnosno na napravljenim:

- istraživanjima dosadašnjeg prometa u zadnjih 10 godina (2006-2015),
- smjericama demografskog razvitka,
- razvitka turističke djelatnosti i učinka.

Projekcije stanovništva jedne su od polaznih osnova pri usmjeravanju tekućeg i oblikovanju strategije budućeg ukupnog društvenog i ekonomskog razvoja. Demografske strukture jedne su od temeljnih čimbenika pri planiranju ekonomskih, obrazovnih, zdravstvenih, prostornih i drugih kapaciteta nekog područja. Stoga, projiciranje budućih demografskih procesa i struktura ima sasvim praktične razloge. Postojeće projekcije su izrađene do 2030. godine, pojedinačno za svaku županiju. Do 2030. godine, samo Grad Zagreb i Zadarska županija mogu očekivati porast ukupnog

broja stanovnika u odnosu na 2013., stagnaciju na približno istom broju kao danas Splitsko dalmatinska, Istarska i Zagrebačka županija.<sup>13</sup>

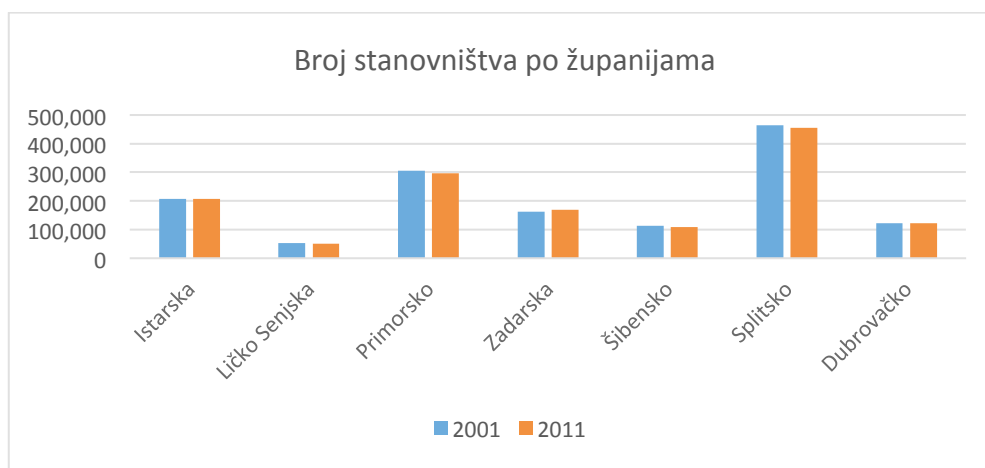
Pri tome treba naglasiti važan aspekt individualne mobilnosti domaćeg stanovništva a to je da se općenito se smatra da porast mobilnosti raste proporcionalno bruto domaćem proizvodu (BDP). Međutim porast cijene goriva utječe vrlo nepovoljno i na rast BDP-a, kao i na porast individualnog prometa.

U svrhu modeliranja prometne potražnje pretpostavka je da će porast broja stanovnika proizvesti jednaki porast broja putnika odnosno potražnje za uslugama pomorskog putničkog prijevoza. Očekuje se da se ostali čimbenici ne promijene, odnosno uz pretpostavke da neće doći do drastičnih promjena u stilu života ili do promjena prostornog razmještaja stanovništva.

Prema navedenom ne očekuju se značajna odstupanja u broju stanovnika pojedinih županija, što se ocjenjujem povoljnim čimbenikom za planiranje i prognoze prometa putnika.

| Broj stanovništva po županijama | 2001    | 2011    | 2014<br>procjena |
|---------------------------------|---------|---------|------------------|
| Istarska                        | 206.344 | 208.055 | 208.201          |
| Ličko Senjska                   | 53.677  | 50.927  | 48.670           |
| Primorsko Goranska              | 305.505 | 296.195 | 293.811          |
| Zadarska                        | 162.045 | 170.017 | 171.462          |
| Šibensko Kninska                | 112.891 | 109.375 | 105.532          |
| Splitsko Dalmatinska            | 463.676 | 454.798 | 454.627          |
| Dubrovačko Neretvanska          | 122.870 | 122.568 | 122.355          |

Tablica 11 Broj stanovništva po županijama



Slika 9 Prikaz broja stanovništva po županijama

Regresijska analiza makroekonomskog modela za procjenu potražnje za pomorskim putničkim prometom utvrdila je značajnu veze između potražnje za pomorskim putničkim prijevozom kao

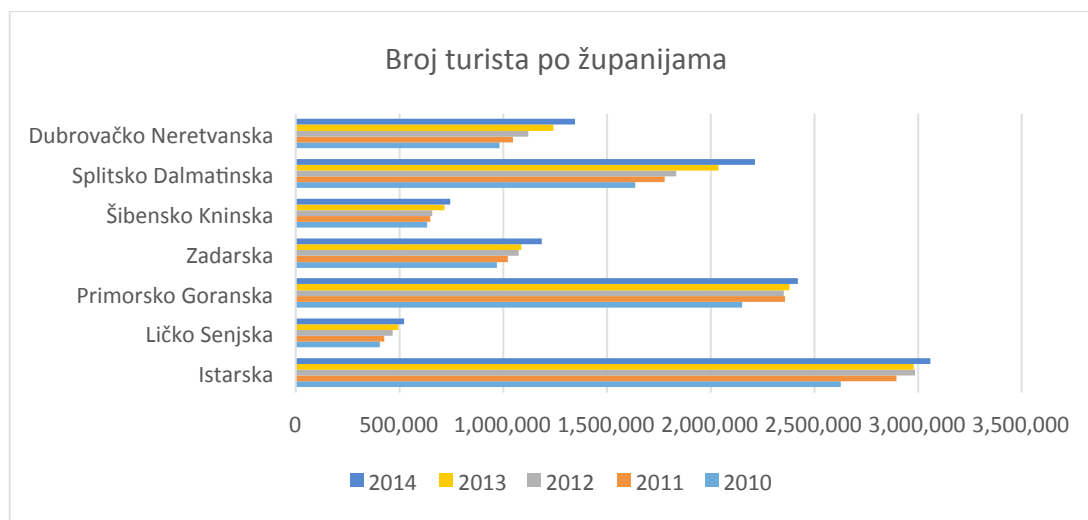
<sup>13</sup> Stručna podloga za izradu Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske: Demografski scenariji i migracije, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2014.

zavisne varijable i broja dolazaka turista kao nezavisne varijable. Analiza broja turista po županijama donosi sljedeće podatke o broju turista. Preporučena sljedeća faza analize ovog kriterija za svaku pojedinačnu luku uključivala bi podatke o broju dolazaka turista (pri tome treba naglasiti da je potrebno koristiti podatke o broju turista a ne primjerice o broju ostvarenih noćenja koji se najčešće uzima kao mjerodavan za analize učinaka turističkih aktivnosti) za svaku pojedinačnu luku pri čemu treba posebno uzeti u obzir tranzitne luke (primjerice Valbiska, Merag...) koje nisu ujedno turističke destinacije. U tim situacijama preporuča se procjena distribucije broja turista prema turističkim destinacijama u gravitacijskom području analizirane luke. Ova procjena je moguća samo ukoliko se raspolaže točnim i pouzdanim podacima o broju turista. Ove podatke je moguće dobiti iz sustava e-Visitor te se preporuča korištenje podataka za minimalno dvije godine unatrag za procjenu broja turista za buduće godine.

Analizom podataka o broju turista utvrđuje se kontinuirani porast broja turista

| Broj turista po županijama | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Istarska                   | 2.627.918 | 2.895.686 | 2.985.042 | 2.980.663 | 3.059.226 |
| Ličko Senjska              | 403.960   | 425.675   | 467.119   | 493.164   | 522.857   |
| Primorsko-goranska         | 2.151.118 | 2.360.214 | 2.353.404 | 2.380.034 | 2.419.864 |
| Zadarska                   | 971.092   | 1.022.464 | 1.074.192 | 1.086.788 | 1.186.908 |
| Šibensko Kninska           | 634.614   | 650.059   | 657.371   | 716.849   | 746.177   |
| Splitsko-dalmatinska       | 1.637.656 | 1.777.700 | 1.834.876 | 2.037.977 | 2.212.903 |
| Dubrovačko Neretvanska     | 982.619   | 1.046.826 | 1.122.420 | 1.241.254 | 1.346.281 |

Tablica 12 Broj turista po županijama

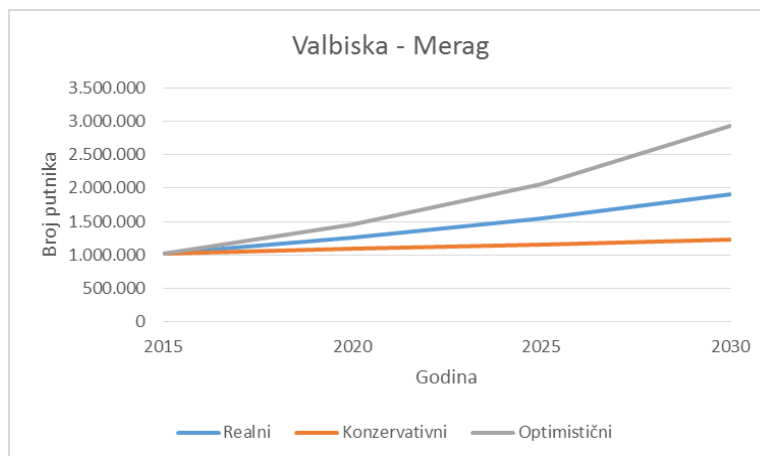


Slika 10 Prikaz broja turista po županijama

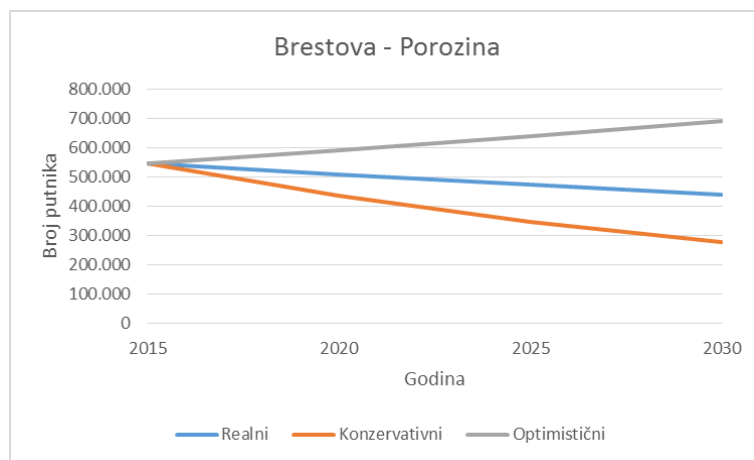
Prema podacima 2015. godine ostvaren je ukupni promet od 12.500.574 putnika odnosno ostvaren je promet od 9.851.574 putnika na ro-ro putničkim linijama, na brzobrodskim linijama prevezeno je ukupno 1.156.740 putnika te na brodskim linijama 1.491.978 putnika.

U ro-ro putničkom prometu ostvaren je porast prometa putnika 2015. godine u odnosu na 2010. godinu u iznosu 9,41 posto (9.851.574 putnika 2015. godine u odnosu na 8.249.852 putnika 2010. godine), te 2015. godine u odnosu na 2014. godinu porast prometa u iznosu 5,4 posto (9.851.574 putnika 2015. godine u odnosu na 9.350.920 putnika 2014. godine). Također je ostvaren porast prometa vozila 2015. godine u odnosu na 2010. godinu u iznosu od 9,74 posto (2.993.793 vozila 2015. godine u odnosu na 2.728.107 vozila 2010. godine), te 2015. godine u odnosu na 2014. godinu porast prometa u iznosu 5,9 posto (2.993.793 vozila 2015. godine u odnosu na 2.825.793 vozila 2014. godine). Dakle uočava se usklađenost stopa porasta prometa putnika i prometa vozila (broja vozila) na svim ro-ro putničkim linijama u promatranom periodu zadnjih 10 godina. Ukoliko se analizira ostvaren promet putnika 2015. godine u odnosu na 2014. godinu zamjećuje se da je najprometnija ro-ro putnička linija Split-Supetar sa 1.745.929 prevezenih putnika, zatim slijede Zadar-Preko sa 1.068.266 prevezenih putnika, Valbiska-Merag sa 1.025.199 prevezenih putnika, Stisnica-Mišnjak sa 846.193 prevezenih putnika, Stinica-Mišnjak sa 766.583 prevezenih putnika te ostale linije. Najveći porast prometa ostvaren je na linijama: Valbiska-Merag (+27,1 posto), Valbiska-Lopar (+26,5 posto), Stinica-Mišnjak (+23,8 posto), Prapratno-Sobra (+17,8 posto), Prizna-Žigljen (+16,6 posto). Na svim linijama je ostvaren porast prometa 2015. godine u odnosu na 2014. godinu. Ukoliko se analizira ostvaren promet na ro-ro putničkim linijama zadnjih 10 godina, zamjećuje se godina 2008. sa znatnim porastom prometa putnika na svim linijama te onda od 2009. godine nadalje kontinuitet slab pad prometa te od 2011-2012 prisutan je opet porast prometa. Na pojedinim linijama godišnja stopa porasta prometa putnika, u periodu analiziranim zadnjih 10 godina, je premašila 15 posto. To su sljedeće linije: Valbiska-Merag +27,15 posto (2015.), Prizna-Žigljen +16,57 posto (2015.), Stinica-Mišnjak +23,77 posto (2015.), Valbiska-Lopar +63,83 posto (2009.) i +26,52 posto (2015.), Zadar-Ist-Olib-Silba-Premuda-Mali Lošinj +17,35 posto (2014.), Lastovo-Vela luka-Split +16,69 (2015.), Drvenik-Dominče +18,87 posto (2015.), Ploče-Trpanj +23,03 posto (2015.), Orebić-Dominče +19,31 posto (2015.), Makarska-Sumartin +16,00 posto (2012.), Prapratno-Sobra +21,48 posto (2010.) i +17,81 posto (2015.). Osim navedenih iznimki ostvarenog većeg porasta na pojedinim linijama je zabilježen i pad prometa veći od 15 posto. To su sljedeće linije: Stinica-Mišnjak -40,00 posto (2010.), Zadar-Ist-Olib-Silba-Premuda-Mali Lošinj -17,84 posto (2010.), Biograd-Tkon -17,32 posto (2010.). Radi promjenjivosti trendova porasta i pada prometa, a u cilju analize prometa putnika provedena je analiza godišnjih trendova te je prognoza temeljena na očekivanom kontinuitetu porasta prometa (domaćih putnika i turista).

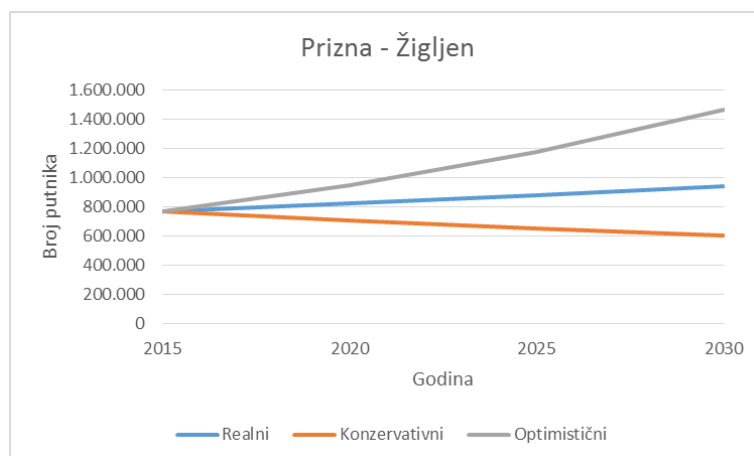
Prognoze prometa dane su na grafovima u nastavku.



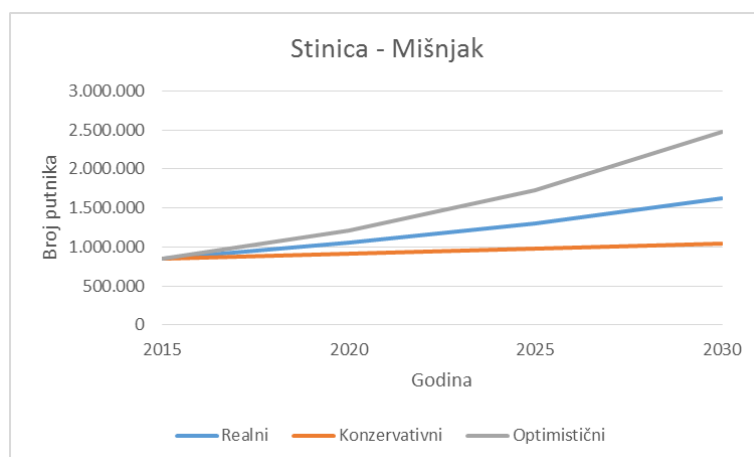
Slika 11 Prognoza tereta na liniji Valbiska-Merag



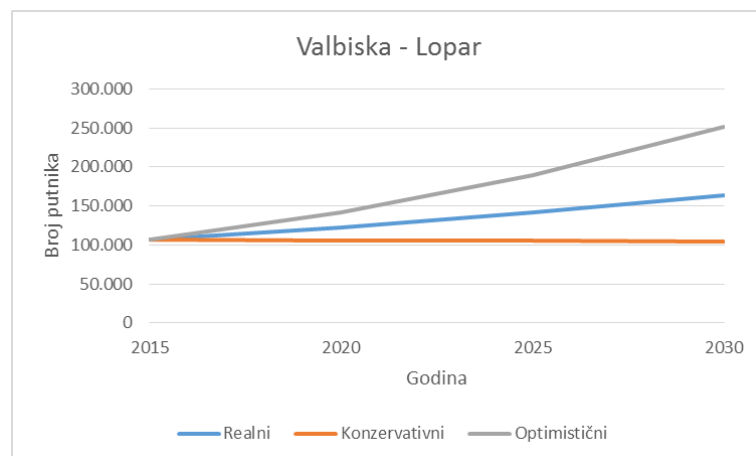
**Slika 12** Prognoza tereta na liniji Brestova - Porožina



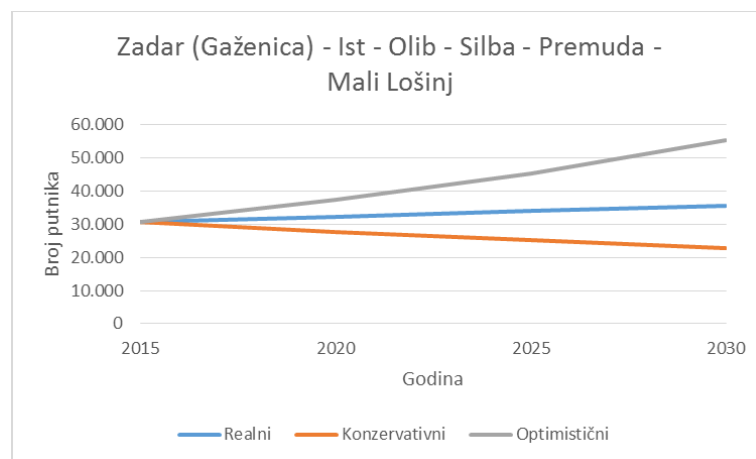
**Slika 13** Prognoza tereta na liniji Prizna - Žigljen



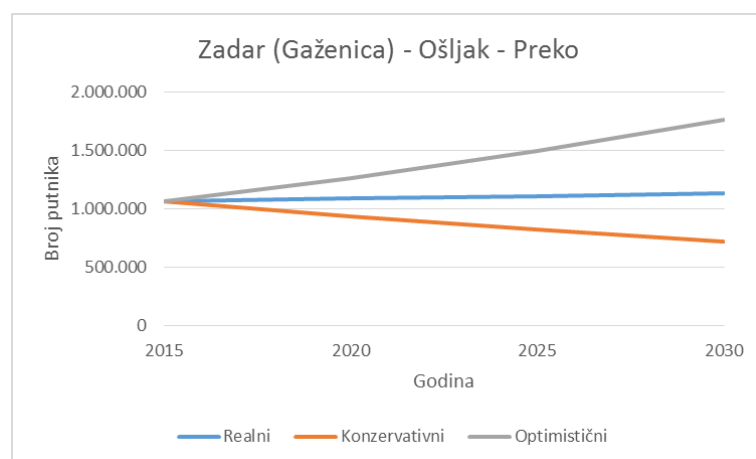
**Slika 14** Prognoza tereta na liniji Stinica - Mišnjak



Slika 15 Prognoza tereta na liniji Valbiska - Lopar

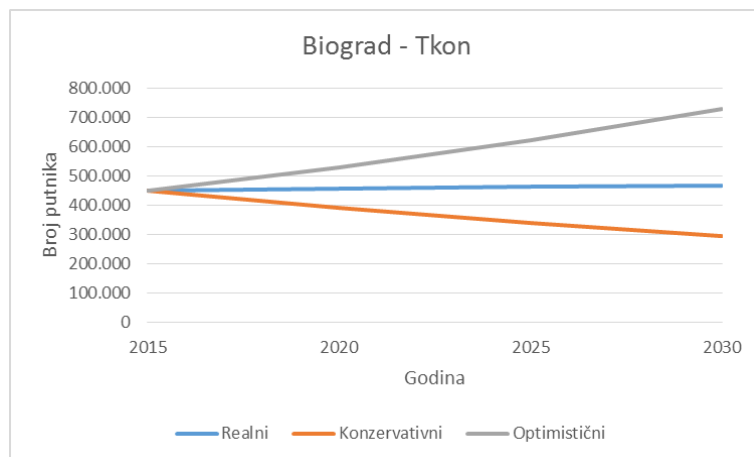


Slika 16 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) - Ist - Olib - Silba - Premuda - Mali Lošinj

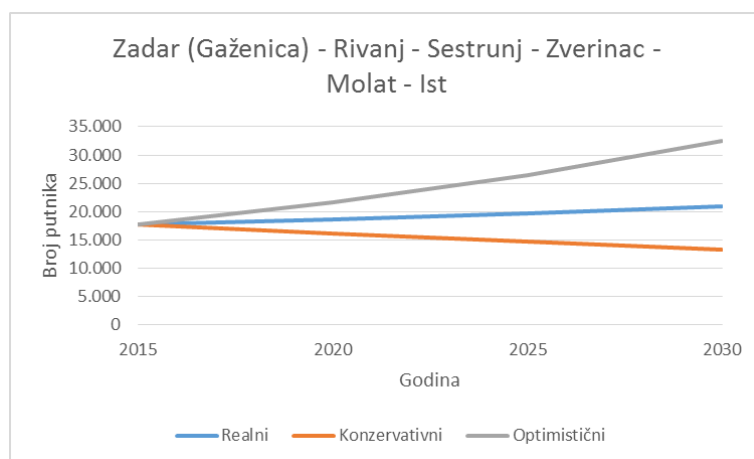


Slika 17 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) - Ošljak - Preko

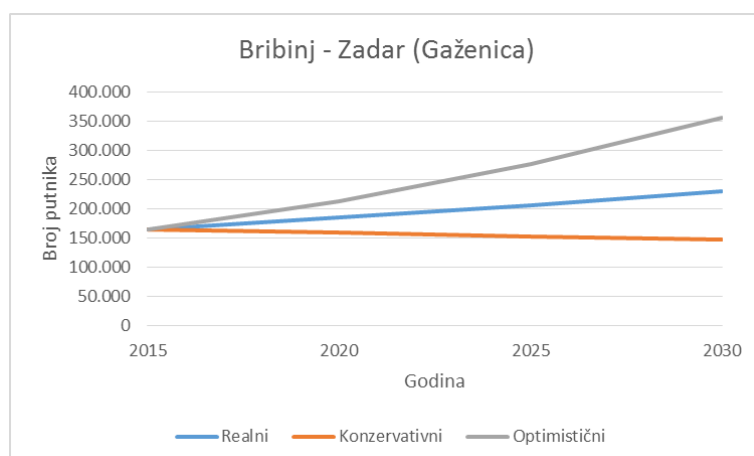




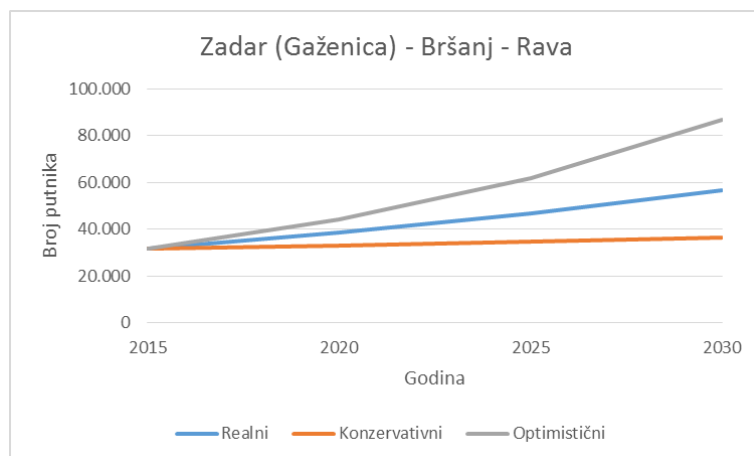
Slika 18 Prognoza tereta na liniji Biograd - Tkon



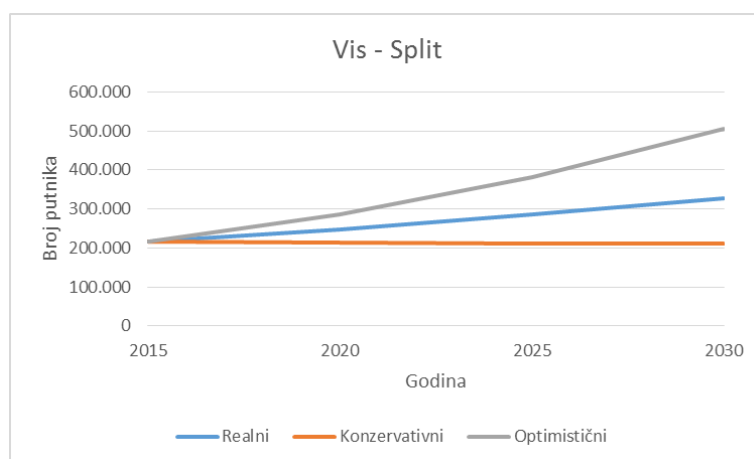
Slika 19 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) - Rivanj - Sestrunj - Molat - Ist



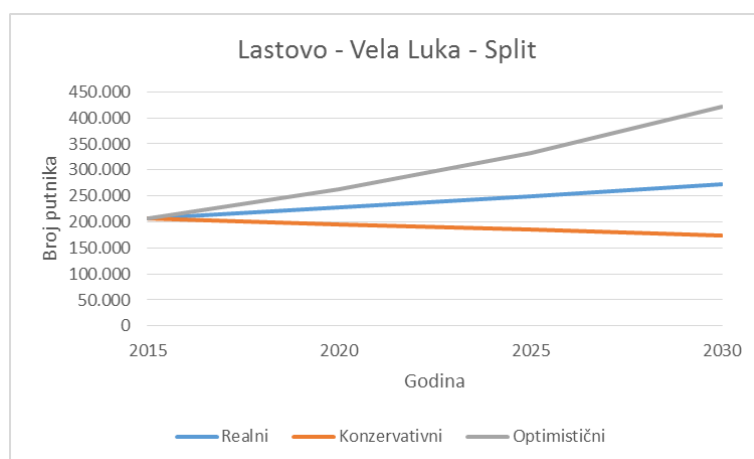
Slika 20 Prognoza tereta na liniji Brbinj - Zadar (Gaženica)



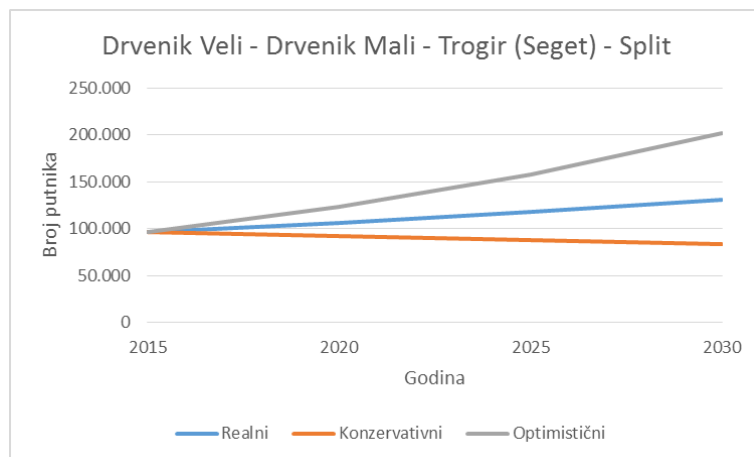
Slika 21 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) - Bršanj - Rava



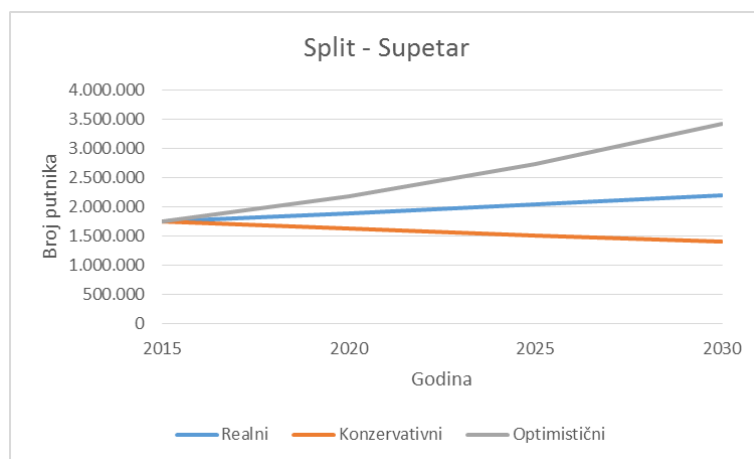
Slika 22 Prognoza tereta na liniji Vis - Split



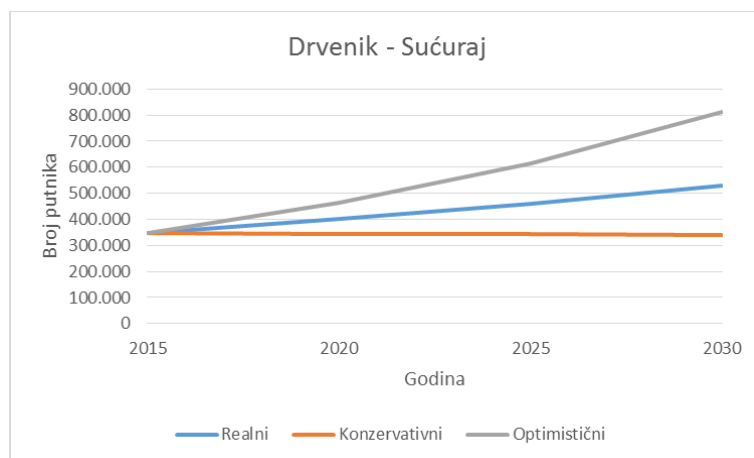
Slika 23 Prognoza tereta na liniji Lastovo - Vela Luka - Split



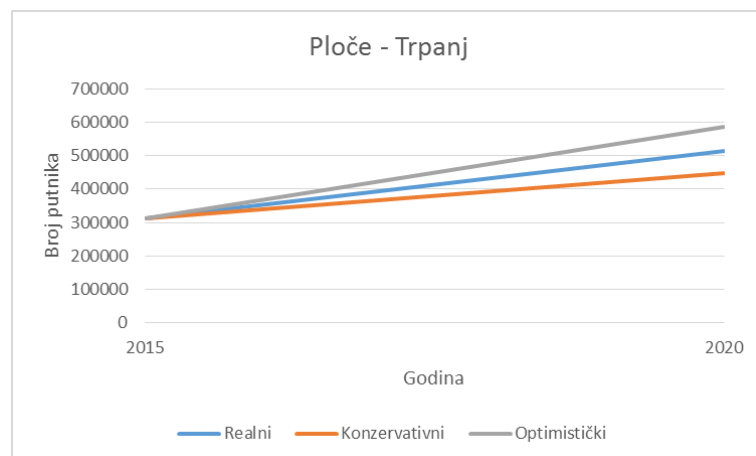
**Slika 24 Prognoza tereta na liniji Drvenik Veli – Drvenik Mali – Trogir (Seget) – Split**



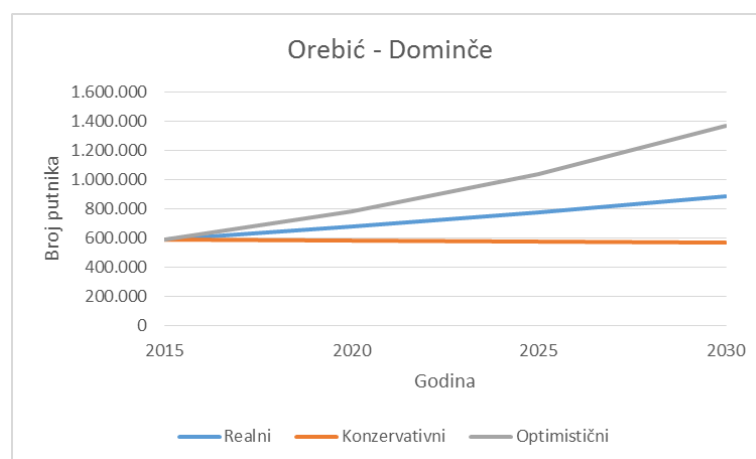
**Slika 25 Prognoza tereta na liniji Split – Supetar**



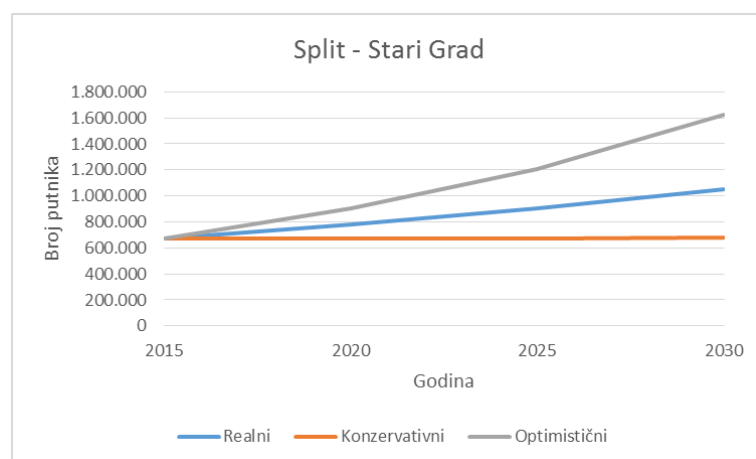
**Slika 26 Prognoza tereta na liniji Drvenik - Sućuraj**



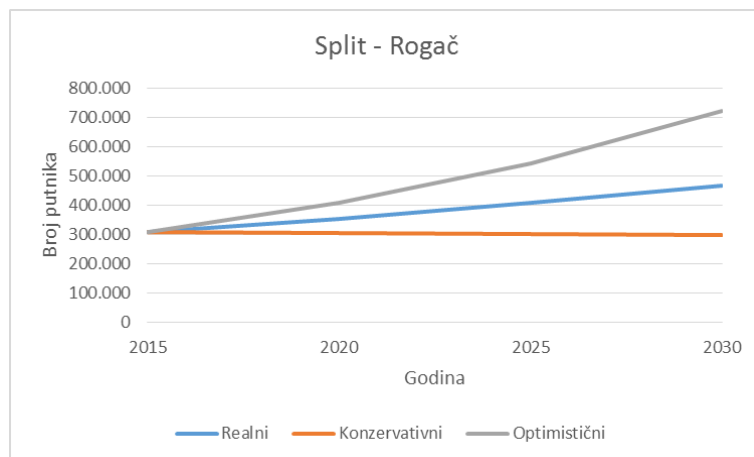
Slika 27 Prognoza tereta na liniji Ploče - Trpanj



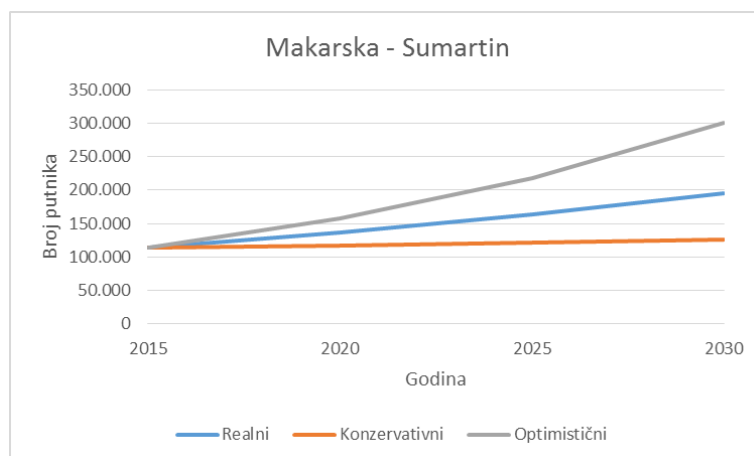
Slika 28 Prognoza tereta na liniji Orebić - Dominče



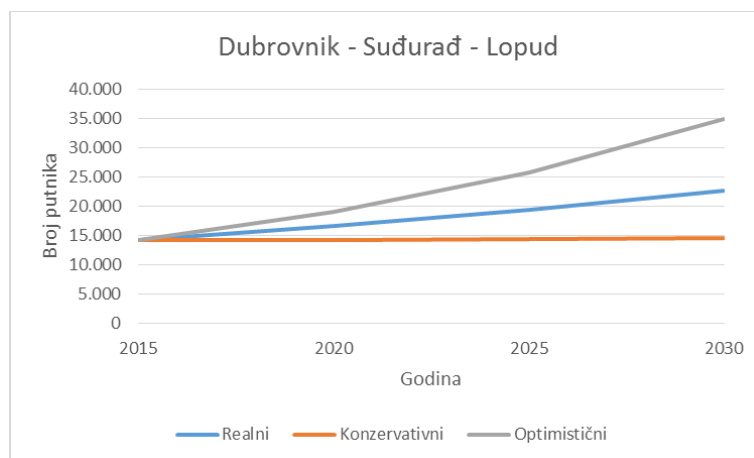
Slika 29 Prognoza tereta na liniji Split - Stari Grad



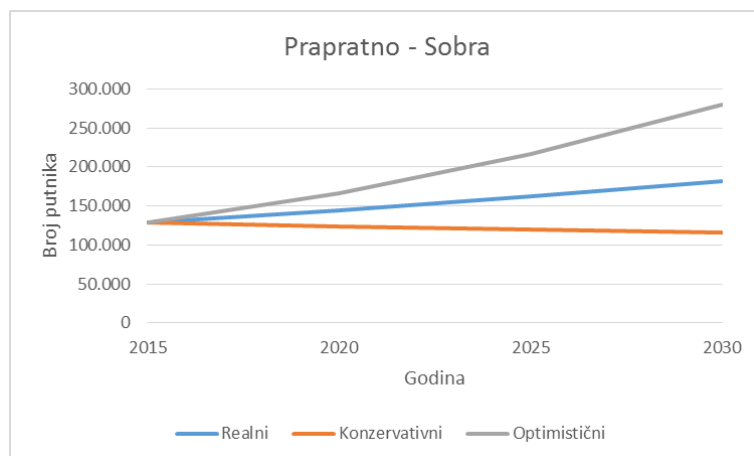
Slika 30 Prognoza tereta na liniji Split - Rogač



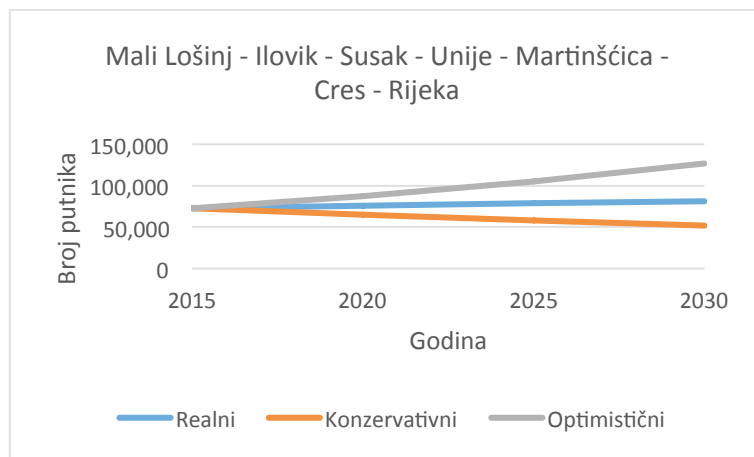
Slika 31 Prognoza tereta na liniji Makarska - Sumartin



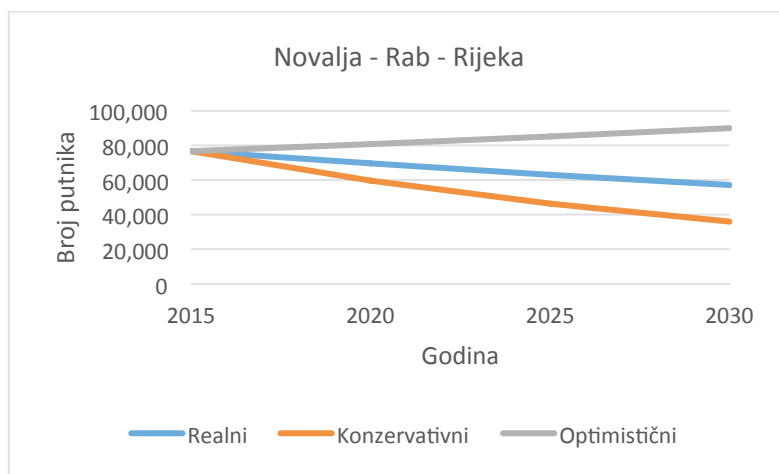
Slika 32 Prognoza tereta na liniji Dubrovnik - Suđurađ - Lopud

**Slika 33 Prognoza tereta na liniji Prapratno - Sobra**

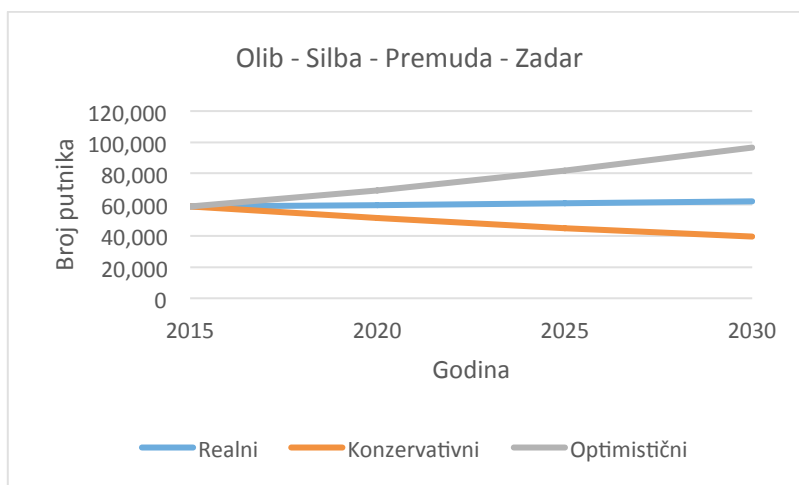
U prometu na brzobrodskim linijama ostvaren je porast prometa 2015. godine u odnosu na 2010. godinu u iznosu 11,5 posto (1.156.740 putnika 2015. godine u odnosu na 1.037.920 putnika 2010. godine), te 2015. godine u odnosu na 2014. godinu porast prometa u iznosu 5,1 posto (1.156.740 putnika 2015. godine u odnosu na 1.100.123 putnika 2014. godine). Ukoliko se analizira ostvaren promet 2015. godine u odnosu na 2014. godinu zamjećuje se da je najprometnija brzobrodsko linija Korčula-Prigradica-Hvar-Split sa 287.723 prevezenih putnika. Nadalje, najveći porast promet ostvaren je na liniji Brbinj-Božava-Zverinac-Sestrunj-Rivanj-Zadar (+36,6 posto), najveći pad promet zamijećen je na liniji Dubrovnik-Šipanska luka-Sobra-Polače-Korčula-Lastovo (-11 posto). Na većini linija ostvaren je porast prometa 2015. godine u odnosu na 2014. godinu. Ukoliko se analizira ostvaren promet na brzobrodskim linijama zadnjih 10 godina, zamjećuje se godina 2008. sa znatnim porastom prometa na svim linijama te onda od 2009. godine nadalje kontinuitet slab pad prometa te od 2011-2012 prisutan je opet porast prometa. Na pojedinim linijama godišnja stopa porasta prometa, u periodu analiziranim zadnjih 10 godina, je premašila 15 posto. To su iznimke, a ostatak perioda obilježava kontinuitet porasta ili pada. To su sljedeće linije: Brbinj-Božava-Zverinac-Sestrunj-Rivanj-Zadar: + 27.62 posto (2009.) i +36,6 posto (2015.), Zadar-Iž-Rava: +19.77 posto (2009.), Korčula-Prigradica-Hvar-Split: +79.76 posto (2014.) i Dubrovnik-Šipanska luka-Sobra-Polače-Korčula-Lastovo: +19.34 posto (2010.). Radi promjenjivosti trendova porasta i pada prometa, a u cilju analize prometa putnika provedena je analiza godišnjih trendova te je prognoza temeljena na očekivanom kontinuitetu porasta prometa (domaćih putnika i turista).



Slika 34 Prognoza tereta na liniji Mali Lošinj-Ilovik-Susak-Unije-Martinšćica-Cres-Rijeka

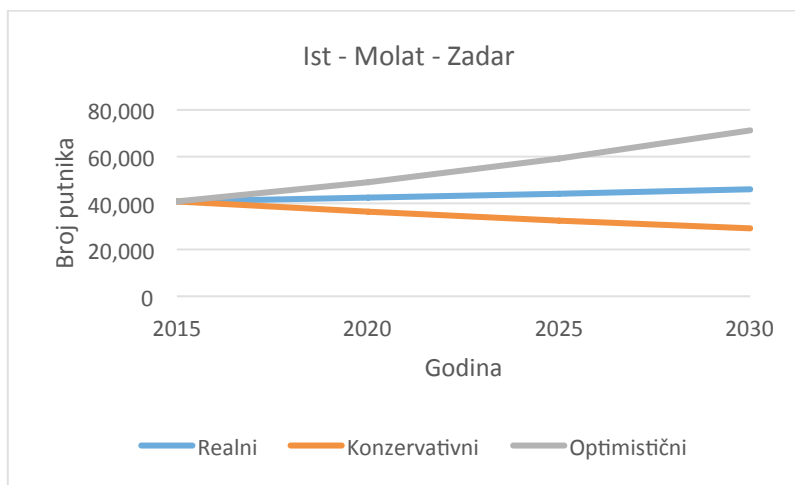


Slika 35 Prognoza tereta na liniji Novalja-Rab-Rijeka

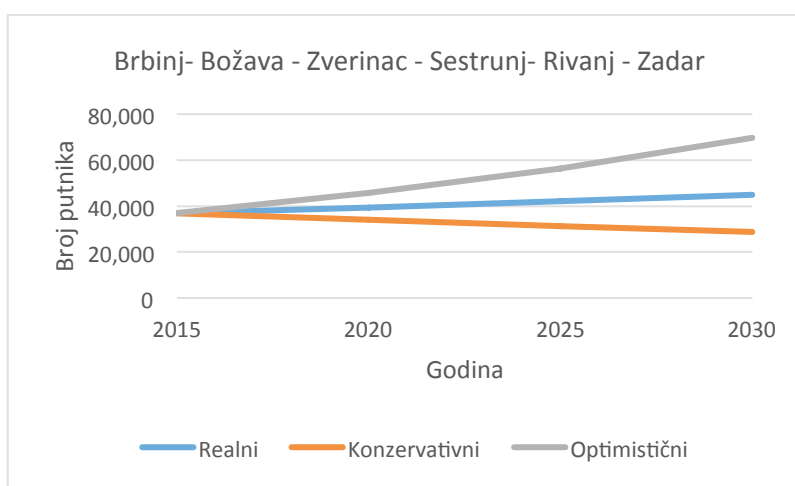


Slika 36 Prognoza tereta na liniji Olib-Silba-Premuda-Zadar

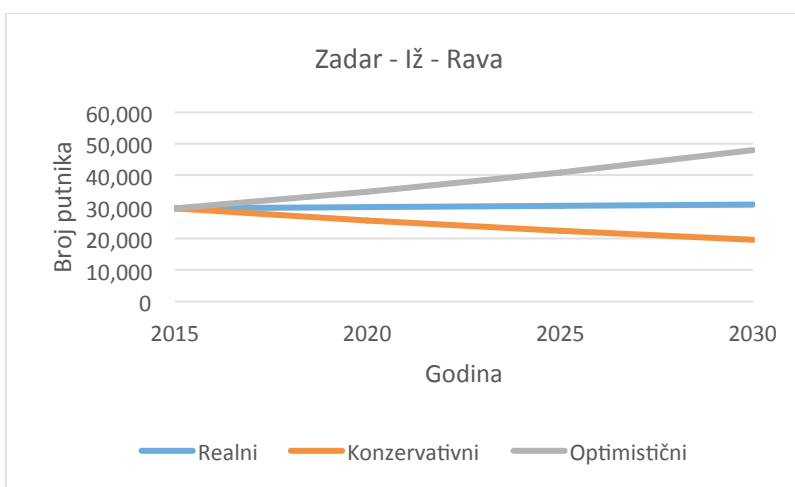




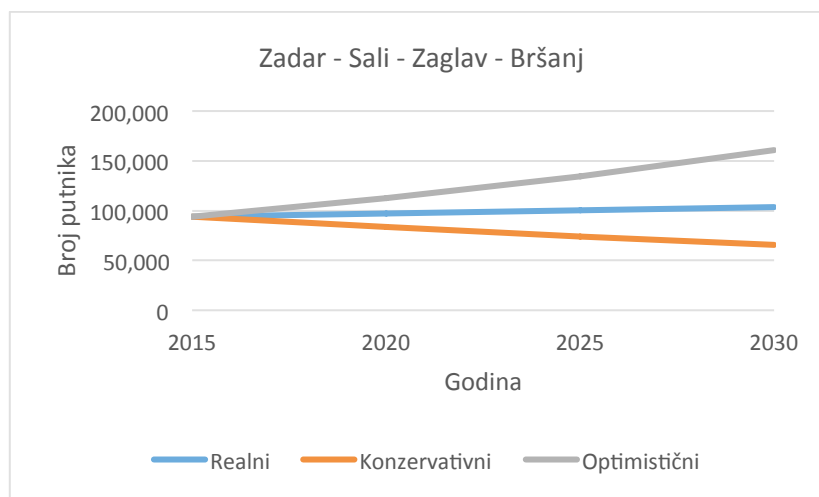
Slika 37 Prognoza tereta na liniji Ist-Molat-Zadar



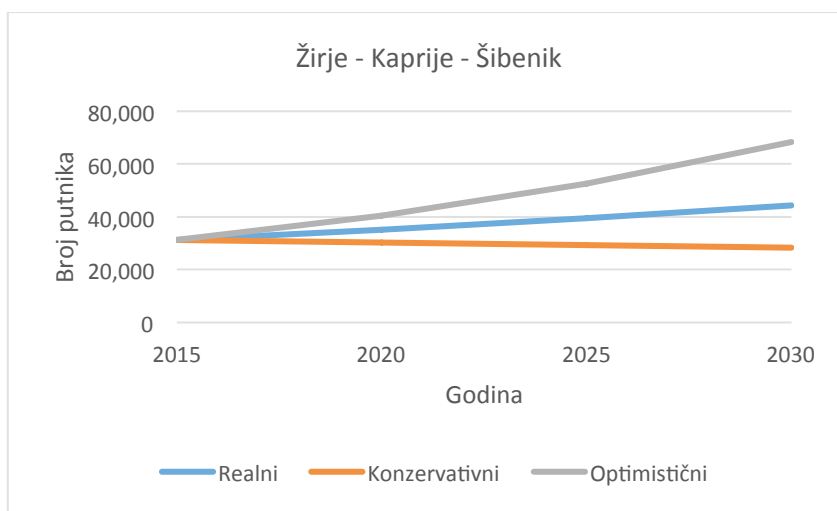
Slika 38 Prognoza tereta na liniji Brbinj-Božava-Zverinac-Sestrunj-Rivanj-Zadar



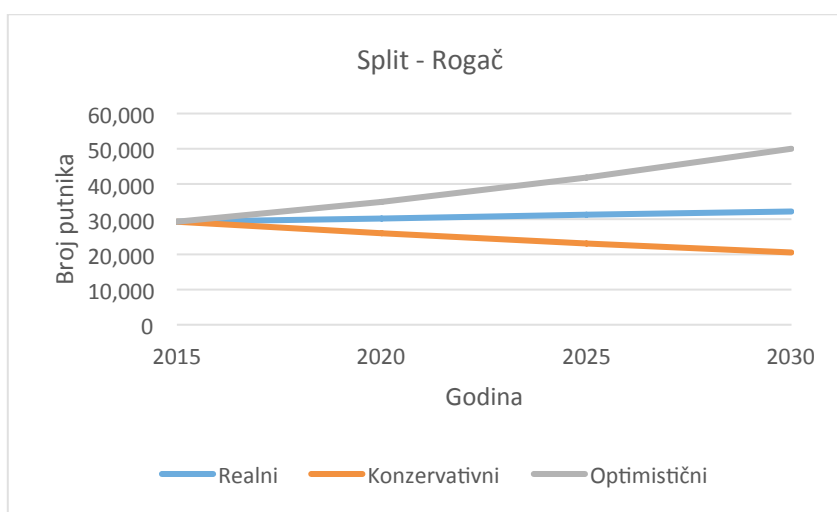
Slika 39 Prognoza tereta na liniji Zadar-Iž-Rava



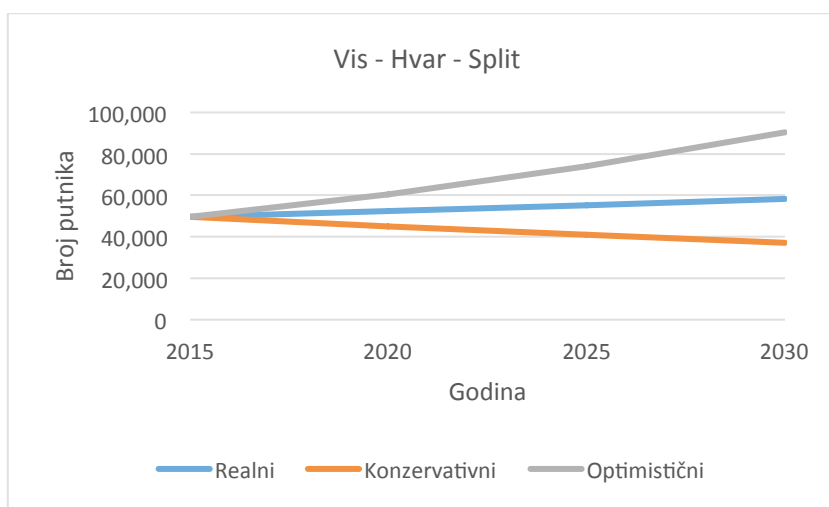
**Slika 40 Prognoza tereta na liniji Zadar-Sali-Zaglav-Bršanj**



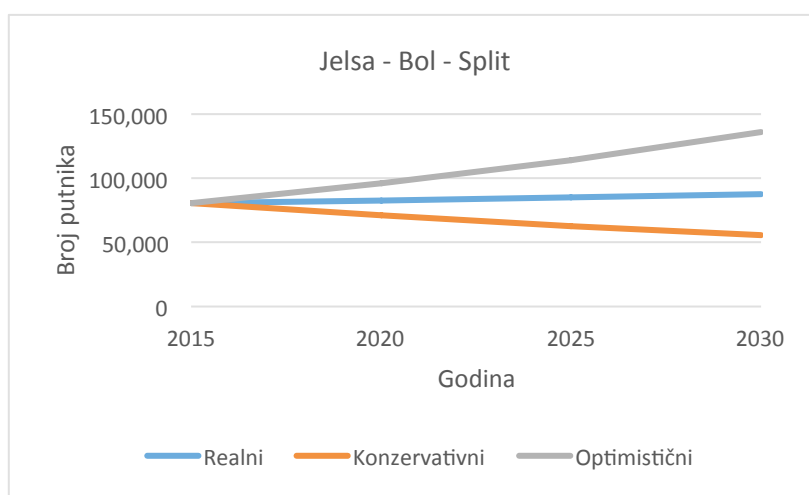
**Slika 41 Prognoza tereta na liniji Žirje-Kaprije-Šibenik**



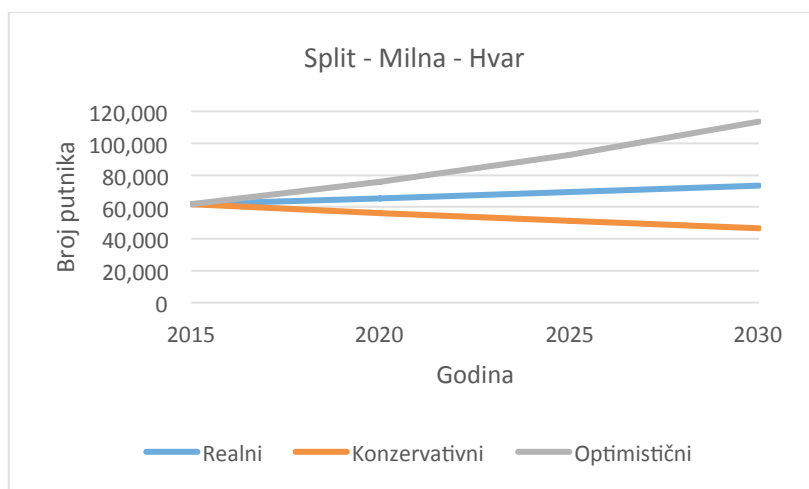
**Slika 42 Prognoza tereta na liniji Split-Rogač**



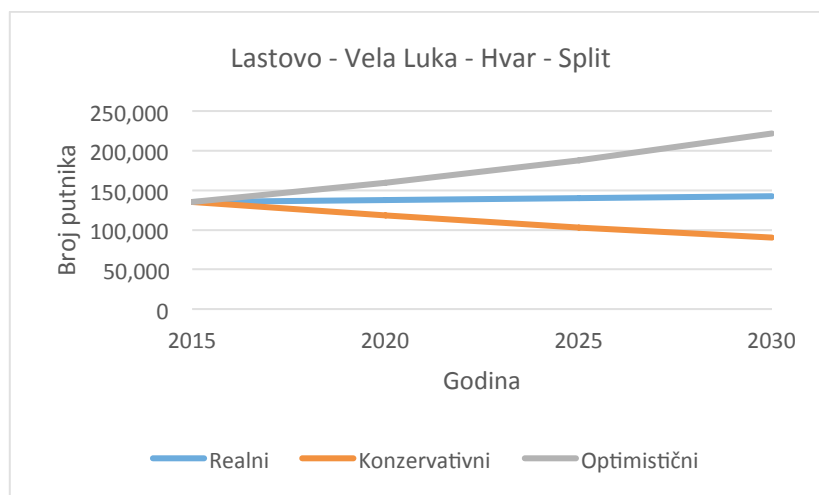
Slika 43 Prognoza tereta na liniji Vis-Hvar-Split



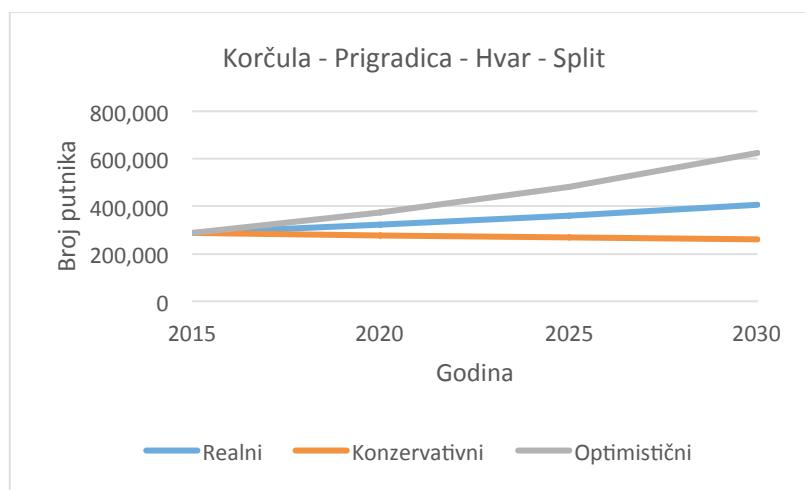
Slika 44 Prognoza tereta na liniji Jelsa-Bol-Split



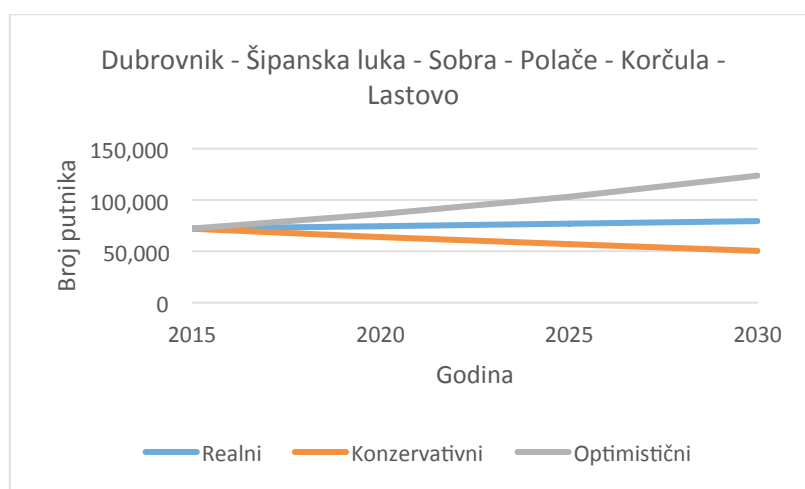
Slika 45 Prognoza tereta na liniji Split-Milna-Hvar



Slika 46 Prognoza tereta na liniji Lastovo-Vela Luka-Hvar-Split

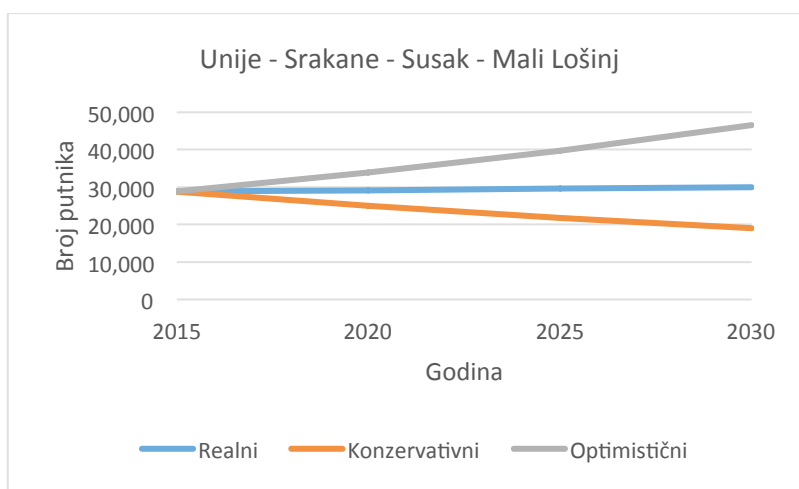


Slika 47 Prognoza tereta na liniji Korčula-Prigradica-Hvar-Split

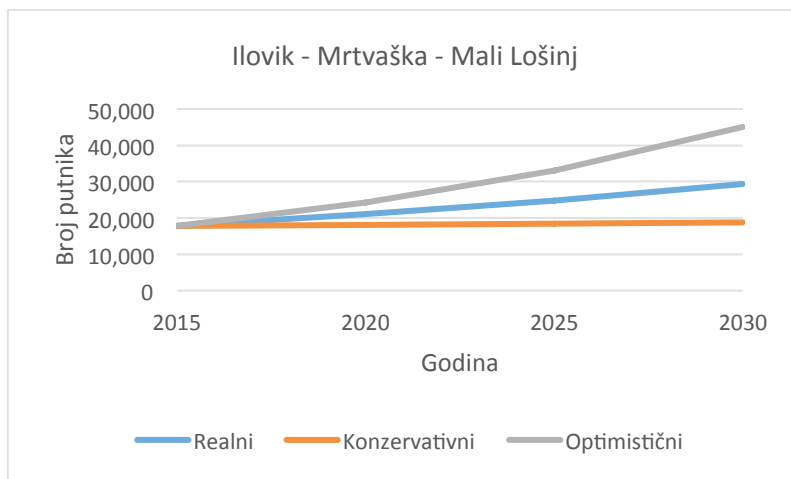


Slika 48 Prognoza tereta na liniji Dubrovnik-Šipanska luka-Sobra-Polače-Korčula-Lastovo

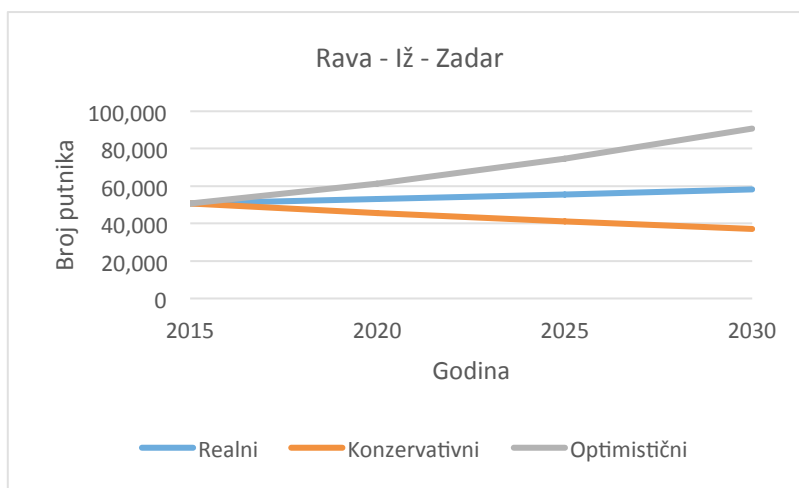
U prometu na brodskim linijama ostvaren je porast prometa 2015. godine u odnosu na 2010. godinu u iznosu 71 posto (1.491.978 putnika 2015. godine u odnosu na 873.637 putnika 2010. godine), te 2015. godine u odnosu na 2014. godinu porast prometa u iznosu 48 posto (1.491.978 putnika 2015. godine u odnosu na 1.002.259 putnika 2014. godine). Toliko velik porast prometa je generirala novo-uvarena brodska linija Zadar-Preko koja je „preuzela“ velik udio putnika (domaćeg stanovništva pretežito) ro-ro putničke linije Zadar-Preko uvedene koja od ožujka 2015. godine pristaje u Gaženici, i time više nije atraktivna domicilnom stanovništvu otoka Ugljana kao linijska veza za grad Zadar. Ukoliko se analizira ostvaren promet 2015. godine zamjećuje se da su najprometnije brodske linije, osim Zadar-Preko, sljedeće linije: Šipan-Lopud-Koločep-Dubrovnik (2015. godine 225.926 putnika), Orebić-Korčula (2015. godine 207.656 putnika) i Vodice-Zlari-Prvić-Šibenik (2015. godine 196.172 putnika). Na većini linija ostvaren je porast prometa 2015. godine u odnosu na 2014. godinu. Ukoliko se analizira ostvaren promet na brodskim linijama zadnjih 10 godina, zamjećuje se godina 2008. sa porastom prometa pretežito na svim linijama te onda od 2009. godine nadalje kontinuitet slab pad prometa te od 2011-2012 prisutan je opet porast prometa. Na pojedinim linijama godišnja stopa porasta prometa, u periodu analiziranim zadnjih 10 godina, je premašila 15 posto. To su iznimke, a ostatak perioda obilježava kontinuitet porasta ili pada. To su sljedeće linije: Ilovik-Mrtvaška-Mali Lošinj: +31.38 posto (2014.), Vrgada-Pakoštane-Biograd: +15.63 posto (2010.) i +23.04 posto (2012.), Brodarica-Krapanj: +22.46 posto (2012.), Trogir-Slatine-Split: +53 posto (2010) i +22 posto (2012.). Radi promjenjivosti trendova porasta i pada prometa, a u cilju analize prometa putnika provedena je analiza godišnjih trendova te je prognoza temeljena na očekivanom kontinuitetu porasta prometa (domaćih putnika i turista).



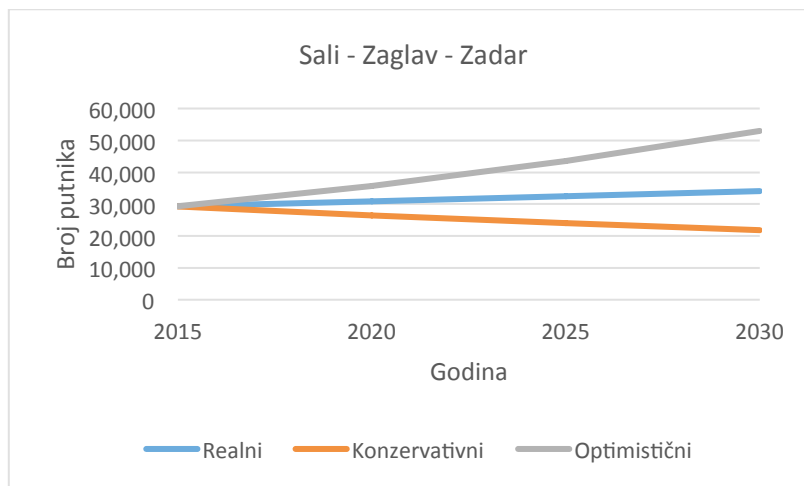
Slika 49 Prognoza tereta na liniji Unije-Srakane-Susak-Mali Lošinj



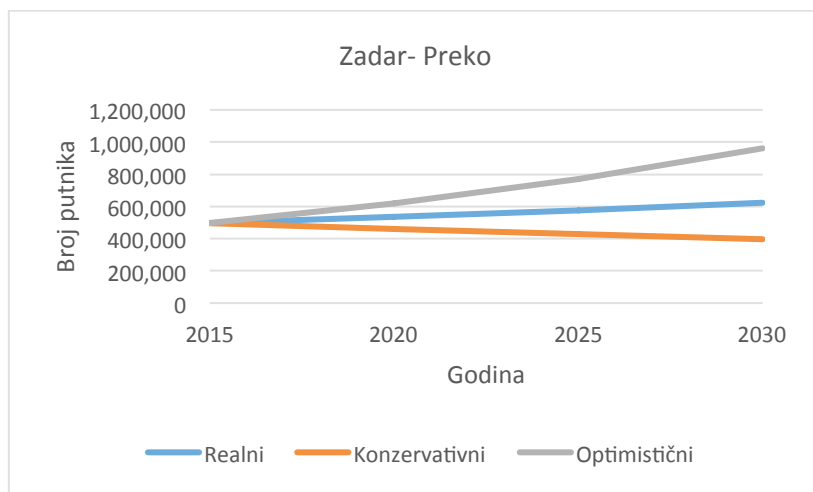
**Slika 50 Prognoza tereta na liniji Ilovil-Mrtvaška-Mali Lošinj**



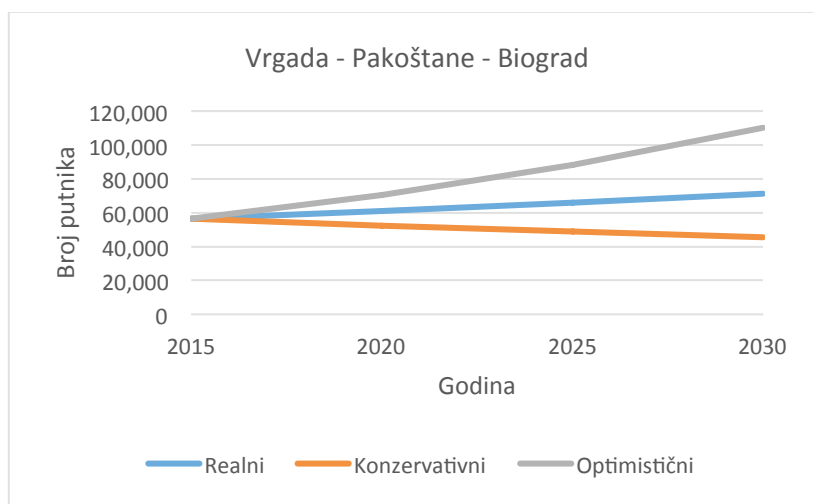
**Slika 51 Prognoza tereta na liniji Rava-Iž-Sestrunj**



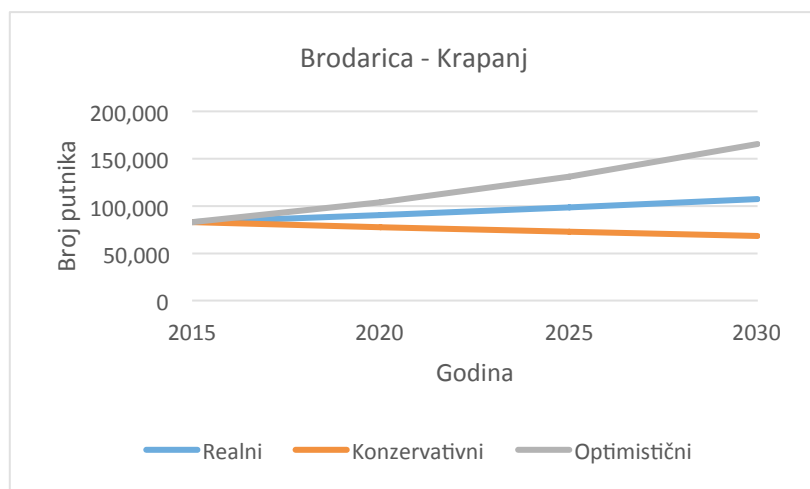
**Slika 52 Prognoza tereta na liniji Sali-Zaglav-Zadar**



**Slika 53 Prognoza tereta na liniji Zadar-Preko**

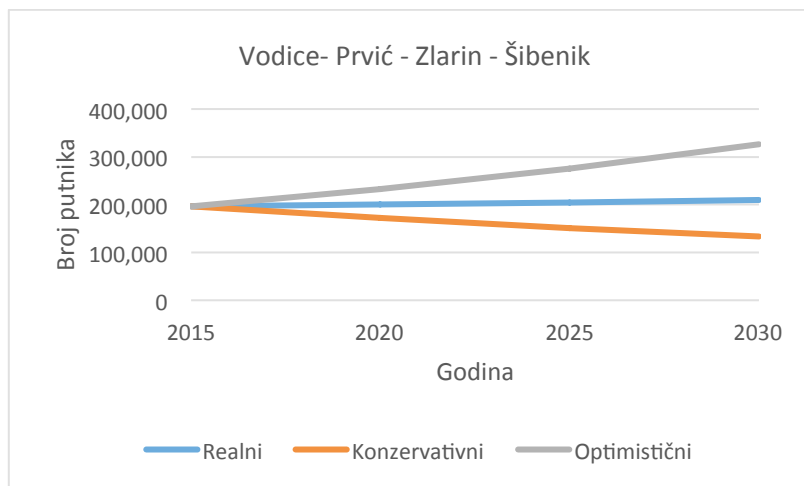


**Slika 54 Prognoza tereta na liniji Vrgada-Pakoštane-Biograd**

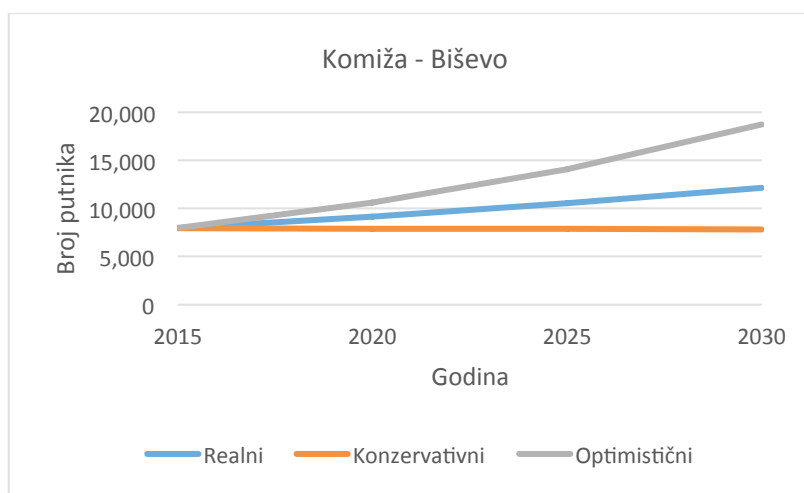


**Slika 55 Prognoza tereta na liniji Brodarica-Krapanj**

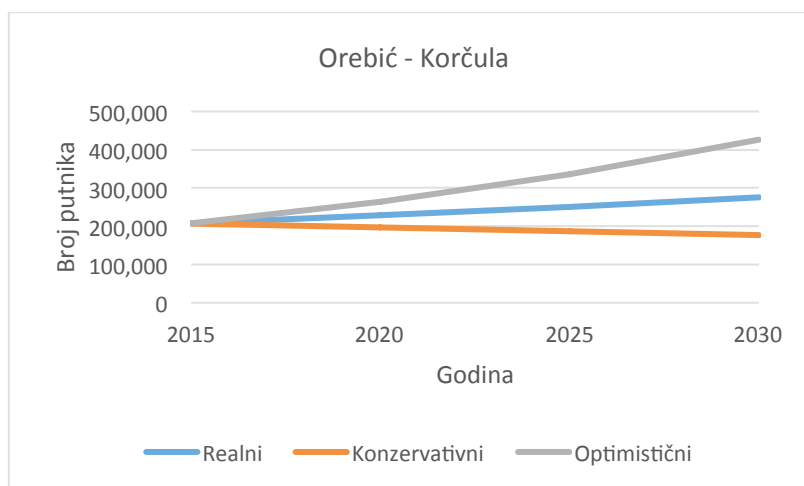




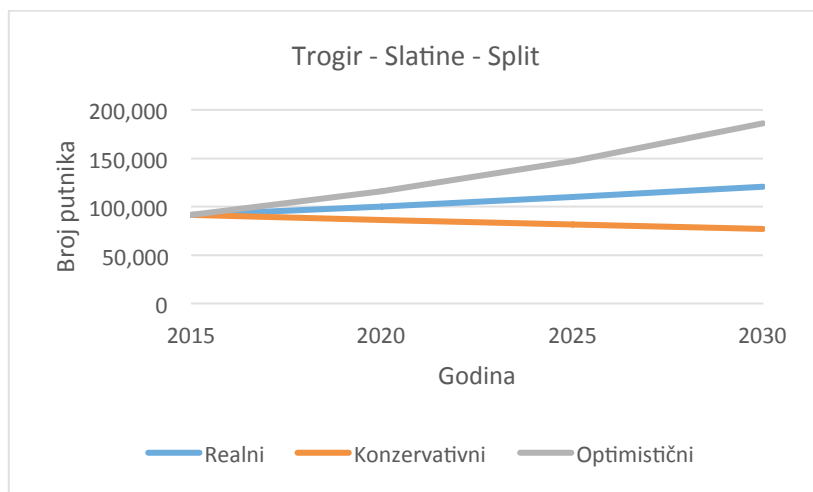
**Slika 56 Prognoza tereta na liniji Vodice-Prvić-Zlarin-Šibenik**



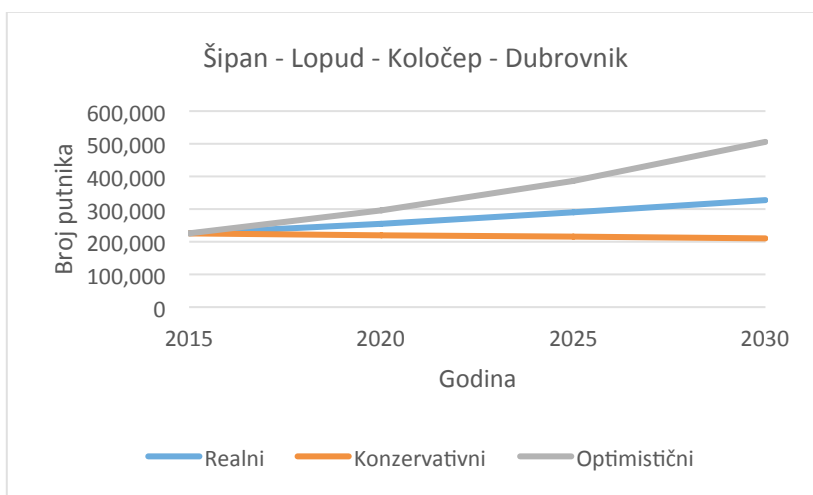
**Slika 57 Prognoza tereta na liniji Komiža-Biševo**



**Slika 58 Prognoza tereta na liniji Orebić-Korčula**



**Slika 59 Prognoza tereta na liniji Trogir-Slatine-Split**



**Slika 60 Prognoza tereta na liniji Šipan-Lopud-Koločep-Dubrovnik**

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 38) U svrhu prognoziranja prometne potražnje ro-ro putničkih, brzobrodskih i brodskih linija u tri scenarija, do 2030. godine pretpostavljeno je da će porast broja stanovnika proizvesti jednaki porast broja putnika odnosno potražnje za uslugama pomorskog putničkog prijevoza. Očekuje se da se ostali čimbenici ne promijene, odnosno uz pretpostavke da neće doći do drastičnih promjena u stilu života ili do promjena prostornog razmještaja stanovništva.
- 39) Prema istraživanju ne očekuju se značajna odstupanja u broju stanovnika pojedinih županija, što se ocjenjuje povoljnim čimbenikom za planiranje i prognoze prometa putnika.
- 40) U budućim procjenama potreba turista preporuka je korištenje točnih i pouzdanih podataka o broju turista. Ove podatke je moguće dobiti iz sustava e-Visitor te se preporuča korištenje podataka za minimalno dvije godine unatrag za procjenu broja turista za buduće godine.

## 2.5 Prijedlog kriterija za kategorizaciju luka od županijskog i lokalnog značaja

### 2.5.1 Analiza i prikaz postojećih mjerila za razvrstaj luka

Postojeća mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet od županijskog značaja propisana su Uredbom Vlade RH o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene i na temelju tih mjerila nadležni ministar donosi posebnu odluku, akt ili naredbu kojom se luke razvrstavaju u razrede. Prema tim mjerilima uvjeti za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke županijskog značaja su:

- prosječan promet preko 50.000 tona tereta godišnje u razdoblju od 1998. – 2003. godine, odnosno prosječan promet putnika preko 100.000 putnika godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika;
- odgovarajuća cestovna povezanost sa zaleđem;
- instalirani lučki kapaciteti za promet tereta 50.000 tona, odnosno gatove i obale za prihvat brodova do 80 m dužine i gaza do 4 m;
- najmanje tri linije mjesečno u domaćem prometu za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

U Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (članak 43/2) propisano je:

*„Kod utvrđivanja mjerila za razvrstaj luka, Vlada RH uzet će u obzir ukupni promet svake luke u proteklom desetogodišnjem razdoblju i njegove osobine; operativni kapacitet luke; stanje lučke podgradnje i nadgradnje; sposobnost uređaja i usluga za opskrbu, održavanje i popravak plovila i luke; kakvoću i značaj prometnih veza sa zaleđem; prostorne i gospodarske mogućnosti daljnjeg razvoja luke i dr.“*

Treba odmah primijetiti da je sustav centraliziran i da ne pruža autonomnost odlučivanja županijskim tijelima u pogledu određivanja drugačijih uvjeta temeljem kojih bi neka luka imala status županijske luke odnosno po kojima bi bio istaknut županijski značaj takve luke. Posebnosti pojedine županije u prostorno-geografskom, prometno-tehnološkom, gospodarskom, kulturno-povijesnom te društveno-razvojnom smislu u potpunosti su izostavljene i zanemarene. Takav ograničeni pristup u određivanju kriterija važnosti županijskih luka u suprotnosti je s funkcijom i ulogom luka koju imaju i koju su imali u društveno-ekonomskom razvoju regija i važnosti koju bi trebali imati u budućem razvoju svih jadranskih županija.

Postojeća mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke županijskog značaja propisuju rigidne i poprilično dvojbene uvjete prema kojima bi luke trebalo razvrstavati. Posebno valja naglasiti da iz zadanog gospodarsko-razvojnog odnosno zakonodavnog okvira nije moguće iščitati poveznice sa društvenim i gospodarskim interesima pojedinih županija odnosno nije moguće dobiti jasnu sliku o ulozi javnih luka u razvoju jedinica lokalne samouprave i osiguravanja prometne funkcije tih luka u odnosu na potrebe lokalnog stanovništva, pogotovo na otocima.

Štoviše, ovakva mjerila u suprotnosti su s osnovnim načelima očuvanja i revitalizacije hrvatskih otoka jer se preferiraju one luke s većim prometom putnika. Dakle, one luke koje pružaju brodske usluge prema nekolicini većih otoka u Hrvatskoj trebale bi imati veće značenje od onih luka koje su u funkciji povezivanja manjih otoka gdje se ostvaruje manji promet, ali nesporno puno važniji za osiguravanje mobilnosti tamošnjeg otočnog stanovništva i očuvanje autohtonih vrijednosti naših otoka.

Nadalje, analizirajući kriterij minimalne količine tereta nije jasno zbog čega bi luka u kojoj se prekrca, primjerice 60.000 tona cementa, bila važnija od luke u kojoj se prekrca 10.000 tona ribe i koja je u funkciji razvoja ribarstva i marikulture.

Osim toga neki od kriterija za razvrstaj su neodređeni i neprecizni. Tako pojam „odgovarajuća cestovna povezanost sa zaleđem“ nije mjerljiv ni u kvalitativnom niti u kvantitativnom smislu. Isto tako kriterij koji se odnosi na instalirane lučke kapacitete u koji glasi: „... gatove i obale za prihvat brodova do 80 m dužine...“ zbog neprecizne formulacije jednostavno nije moguće tumačiti pa je samim tim neprimjenljiv.

Valja još istaći i uvjet kumulativnog udovoljavanja svim navedenim mjerilima što je vrlo dvojbeno za ostvarivanje svrhe kategorizacije.

Ako bi se kao osnovica za razvrstaj uzeli u obzir samo kriteriji kako su danas propisani, ne bi bilo razloga, ali ni zakonske osnove za proglašavanje većine sadašnjih lokalnih luka, lukama županijskog značaja kako je to određeno i planirano prostornim planovima nekih županija (primjerice u Primorsko-goranskoj županiji je na popisu 27 luka županijskog značaja).

Ukoliko bi mjerila za proširenje lučkih područja bila isključivo vezana za ispunjavanje uvjeta propisanih postojećom Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, ne bi bila uvažena neka od važnih načela prostornog planiranja, a koja nesumnjivo vrijede za sve naše obalne županije, a posebice u kontekstu otočnog razvoja. Primjerice, načelo policentričnog razvoja upućuje da bi luke otvorene za javni promet u urbanim i otočnim središtima trebale imati status županijskih luka. Pored toga, status županijskih luka mogao bi se vezati i uz luke vrijedne zbog svog položaja, pomorske tradicije ili povijesnog nasljeđa i koje bi iz tog razloga trebale uživati zaštitu županije u kojoj se nalaze.

Osim mjerila i kriterija za razvrstaj, potrebno se osvrnuti i na sam postupak proglašavanja neke luke, lukom otvorenom za javni promet bilo da se radi o županijskoj ili lokalnoj luci. Tako članak 43/1. ZPDML ovlašćuje Vladu Republike Hrvatske da propiše mjerila za razvrstaj luka, na temelju kojih nadležni ministar donosi propis (Naredbu) o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na prostoru pojedine županije (članak 44. ZPDIML). Prethodno bi županijska skupština trebala utvrditi lučko područje za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske (članak 74. ZPDIML).

Međutim, ovdje se postavlja pitanje kojim aktom i koje tijelo i na temelju kojeg postupka se luka faktički otvara za javni promet, tj. stavlja u funkciju. Stavljanjem luke u funkciju, tj. njenim otvaranjem treba se prije svega potvrditi da luka postoji u tehničko-tehnološkom i prometnom smislu, da je sigurna za pružanje lučkih usluga, da u nju mogu slobodno uplovljavati brodovi i brodice i koristiti lučke usluge, sve u skladu s njenim razvrstajem tj. kategorizacijom. Kako iz propisa to nije jasno, javlja se situacija da se luke koje ne ispunjavaju ni minimum tehničko-tehnoloških uvjeta (faktički ne postoje), samo na temelju prostornih planova razvrstavaju u županijske luke (primjerice luke Surbova i Supetarska Draga u Primorsko-goranskoj županiji).

Prilikom definiranja budućih kriterija treba još spomenuti i odrednicu članka 74/3. u kojem se navodi: „*Lučko područje luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaj obuhvaća područje namijenjeno za obavljanje linijskog pomorskog prometa, komunalni vez koji obuhvaća vez plovnog objekta čiji vlasnik ima prebivalište na područje jedinice lokalne samouprave ili plovni objekt pretežito boravi – upisan je u upisnik brodova nadležne lučke kapetanije odnosno očevidnih*

*brodica nadležne lučke kapetanije ili ispostave, nautički vez za nautička plovila, ribarski vez i privezišta.“*

Navedeni stavak upućuje na sadržaj standarda koji se može očekivati u lukama i na odgovarajući način se treba ugraditi u standarde klasifikacije luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Zaključak je da postojeća klasifikacija luka i mjerila za razvrstaj ne mogu sa stručnog gledišta biti vjerodostojan element za vrednovanje luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značenja za regionalni razvoj. Suprotno ciljevima koje bi trebala slijediti, a koji su utvrđeni u strateškim smjernicama Vlade Republike Hrvatske i nadležnog ministarstva, ovako određena mjerila ugrožavaju njihovo ostvarivanje i onemogućuju provedbu pojedinih mjera. Konkretno, radi se o sljedećim dokumentima i ciljevima s kojima je postojeća klasifikacija neusklađena:

- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine,
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine,
- Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020 – prioritetna os 7,
- Operativni program za pomorstvo i ribarstvo RH za 2014. – 2020.
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.,
- Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva Republike Hrvatske 2013.

Slijedom navedenog, u nastavku će se detaljnije kroz metodološki pristup utvrđivanja relevantnih kriterija klasifikacije, razložiti utjecaj navedenih dokumenata, ali i drugih propisa i strategija koji su presudni za kategorizaciju luka otvorenih za javni promet.

## 2.5.2 Metodologija kategorizacije i vrednovanja razvojnih mogućnosti luka

Kategorizacija luka mora metodološki proizlaziti iz zahtjeva koji su postavljeni u tri smjera:

- utvrđivanje mjerila za standardizaciju funkcionalnosti i tehničke kvalitete lučkih usluga,
- kriterije za klasifikaciju luka po važnosti, te
- utvrđivanje (mogućih) scenarija razvoja luka pojedinačno i u odnosu na cjelokupni lučki sustav županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet.

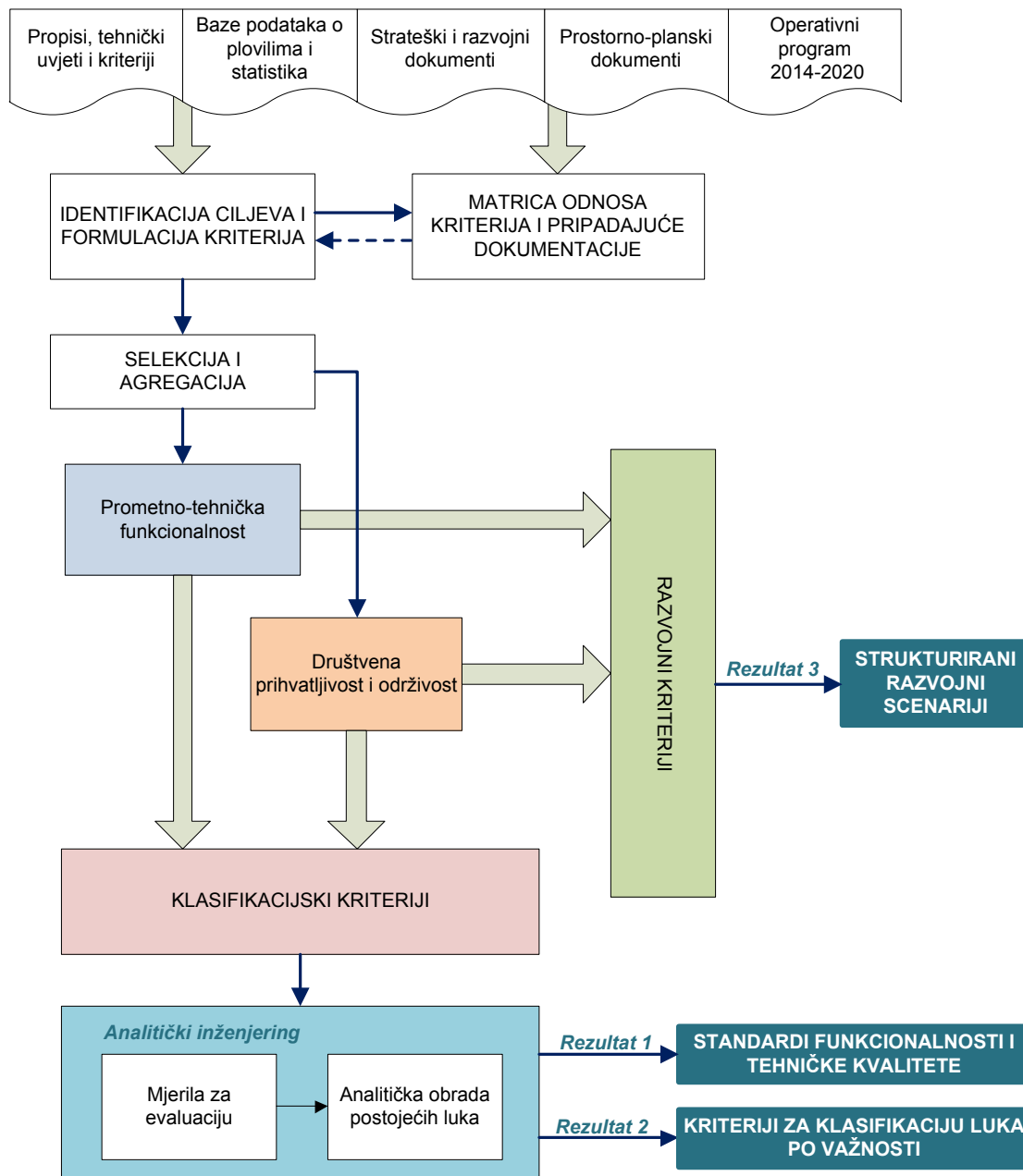
Na taj način moguće je izdvojiti tri različita sustava kriterija koji svaki za sebe jasno daju odgovor na određena pitanja, pri čemu nema pojmovnog preklapanja, a pojedinačni rezultati mogu se prikazati u obliku odgovarajućih grafičkih ili tabličnih prikaza.

Nesumnjivo je da su za kategorizaciju postojećih luka ključni elementi sadašnje stanje funkcionalnosti i tehničke kvalitete lučkih građevina i objekata, kao i prometno-tehnološki uvjeti kojima se ostvaruje prometna povezanost, uglavnom otoka i otočnih mjesta s kopnom. Slijedeći multifunkcionalno obilježje županijskih luka i njihov utjecaj na koncentraciju gospodarskih i društvenih aktivnosti u županijskim urbanim središtima te potrebu ambijentalne zaštite pojedinih lokaliteta u sklopu kojih se nalaze luke, pored zadovoljavanja prometno-tehnoloških uvjeta, neophodno je u mjerila za kategorizaciju uvrstiti i društveno-gospodarske kriterije.

Za utvrđivanje razvojnog potencijala županijskih luka nije prigodno koristiti ista mjerila kao i za klasifikaciju, već je potrebno preurediti kriterije te kvalitativno i kvantitativno ocijeniti potencijal

pojedinih luka u okviru pomorsko-prometnog sustava svake od županija, uzimajući pri tom u obzir regionalne i lokalne specifičnosti. Zbog toga je, sukladno prikazanoj metodologiji, zauzeto stajalište da se izaberu odvojeni skupovi kriterija koji su prema svom osnovnom obilježju nazvani klasifikacijskim kriterijima i razvojnim kriterijima.

*Dokumentacija i izvori*



**Slika 61 Metodologija za kategorizaciju i razvojne scenarije županijskih luka**

Da bi se oba skupa kriterija stavili u odnos prema strateškim i drugim utjecajnim dokumentima i opredjeljenjima analizirani su relevantni strateški dokumenti i propisi iz područja koji reguliraju:

- pomorski i prometni sustav,
- luke i lučku djelatnost,

- obalni linijski prijevoz,
- nautički turizam,
- ribarstvo,
- razvojni i prostorno planski dokumenti pojedinih županija, te
- operativni program za korištenje strukturnih fondova.

Kao temeljni propisi proučeni su: Pomorski zakonik, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu te Zakon o nadzoru državne granice. Osim navedenih, sljedeći propisi su uzeti u obzir:

- Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke,
- Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja,
- Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama,
- Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama,
- Uredba o standardima i uvjetima koje moraju ispunjavati granični prijelazi za učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole.

Za utvrđivanje razvojnog potencijala i razvojnih pravaca luka potrebno je uzeti u obzir ciljeve koji se na nacionalnom i regionalnom području žele dostići, a kojima luke izravno ili posredno doprinose. U tu grupu valja ubrojiti sljedeće dokumente:

- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine,
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine,
- Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020 – prioritetna os 7: Povezanost i mobilnost,
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.,
- Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva Republike Hrvatske 2013.
- Operativni program za pomorstvo i ribarstvo RH za 2014. – 2020.

Dodatno, proučeni su strateški dokumenti i dokumenti prostornog uređenja za svaku pojedinu županiju, posebice u dijelu koji se odnosi na luke otvorene za javni promet. Na temelju analize tih dokumenata, u okviru svakog od njih pojedinačno su identificirani kriteriji koji najbolje opisuju i povezuju ključne uvjete i ciljeve koji se u tim dokumentima navode. Detaljan pregled navedenih izvora i identificiranih kriterija te matrica njihovih međusobnih odnosa nalazi se u Prilogu 3.

### 2.5.3 Utvrđivanje klasifikacijskih kriterija

Kriterije kojima se opisuje opća funkcija i uloga županijskih i lokalnih luka koju trebaju imati na nacionalnoj, ali i regionalnoj razini, valja objediniti u dvije osnovne grupe. To su:

- prometno-tehnička funkcionalnost, te
- društvena prihvatljivost i održivost.

Prva grupa kriterija opisuje postojeće kapacitete, stanje lučkih građevina i postojeću razinu lučkih usluga odnosno potencijal za povećanje kvalitete prometnog povezivanja, prihvata plovila i putnika te opću funkcionalnost luke i kvalitetu lučkih usluga. Druga grupa kriterija opisuje

sigurnosne i ekološke aspekte u luci te ulogu koju luka i lučko područje ima s obzirom na društvene potrebe lokalne zajednice i društveno-gospodarske interese županije. Predloženi kriteriji i izvedeni podkriteriji osnova su za razvrstavanje luka u razrede prema utvrđenim standardima i njihovu klasifikaciju i/ili rangiranje prema važnosti. Svakom od podkriterija pridodana je odgovarajuća oznaka (R1/R2) koja prikazuje kojoj vrsti klasifikacije pripada i prikazana je različitom bojom.

| Klasifikacijski kriteriji        |                                            |                                                                                |          |          |
|----------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|
| Grupa                            | Osnovni kriteriji                          | Podkriteriji                                                                   | R1<br>14 | R2<br>15 |
| PROMETNO-TEHNIČKA FUNKCIONALNOST | Prometna povezanost                        | Postojanje brodske linije                                                      |          |          |
|                                  |                                            | Postojanje hidroavionske linije                                                |          |          |
|                                  |                                            | Postojanje povremenog prijevoza putnika                                        |          |          |
|                                  |                                            | Povezanost na cestovnu prometnu mrežu                                          |          |          |
|                                  |                                            | Granični prijelaz                                                              |          |          |
|                                  | Prometni kapacitet i prometna potražnja    | Duljina operativne obale                                                       |          |          |
|                                  |                                            | Broj vezova – komunalni                                                        |          |          |
|                                  |                                            | Broj vezova – ribarski                                                         |          |          |
|                                  |                                            | Broj vezova – nautički                                                         |          |          |
|                                  |                                            | Prosječni broj dnevnih uplovljavanja plovila                                   |          |          |
|                                  | Raspoloživost osnovne lučke infrastrukture | Raspoloživost komunalne infrastrukture (voda, struja, hidranti, rasvjeta, ...) |          |          |
|                                  |                                            | Postojanje ro-ro veza                                                          |          |          |
|                                  |                                            | Pristupačnost tendera brodova za krstarenja                                    |          |          |
|                                  |                                            | Prihvat hidroaviona                                                            |          |          |
|                                  |                                            | Raspoloživost izvlačišta/dizalice za plovila                                   |          |          |
|                                  |                                            | Raspoloživost opskrbe plovila gorivom                                          |          |          |
|                                  | Kvaliteta osnovne                          | Tehničko stanje naprava za privez                                              |          |          |

14 Standardi funkcionalnosti i tehničke kvalitete

15 Kriteriji za klasifikaciju luka po važnosti

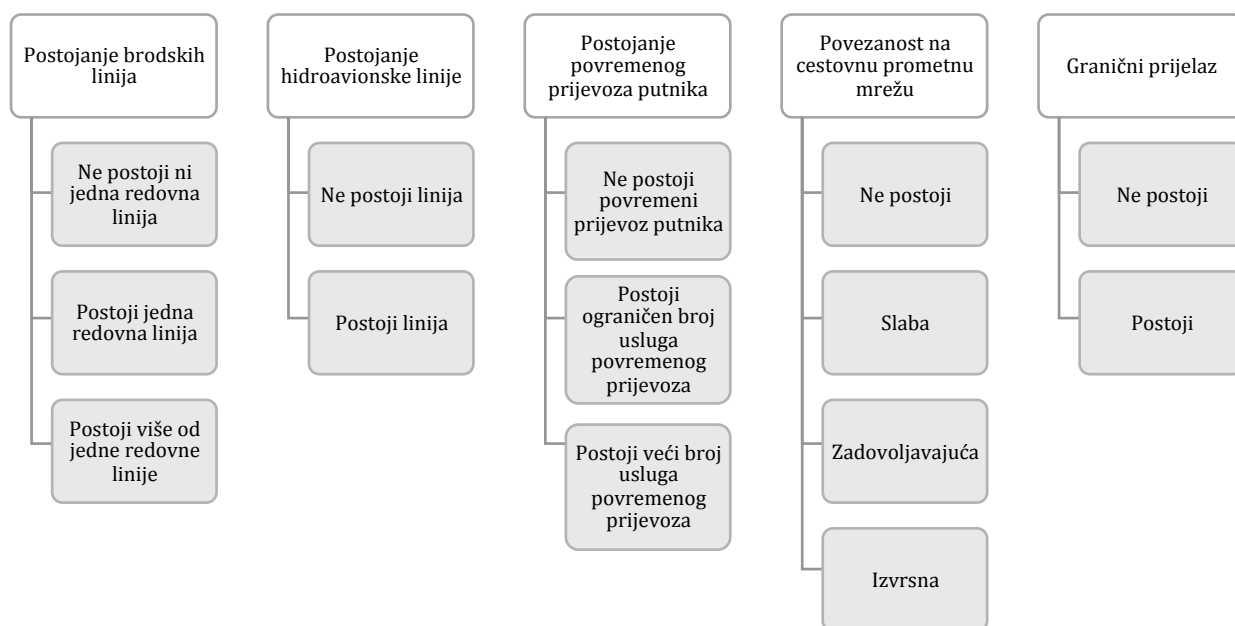


|                                      |                                           |                                                                                   |  |  |
|--------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| DRUŠTVENA PRIHVATLJIVOST I ODRŽIVOST | lučke infrastrukture                      | Funkcionalno stanje infrastrukture                                                |  |  |
|                                      |                                           | Raspoloživ prostor za kretanje osoba i vozila po obali                            |  |  |
|                                      |                                           | Kvaliteta prilaza za vozila                                                       |  |  |
|                                      | Kapacitet dodatnih lučkih sadržaja        | Površina lučkog područja (kopneni dio)                                            |  |  |
|                                      |                                           | Raspoloživost prostora za tehničko održavanje plovila                             |  |  |
|                                      |                                           | Dostupnost opskrbe osnovnim namirnicama                                           |  |  |
|                                      |                                           | Dostupnost bežičnog pristupa Internetu                                            |  |  |
|                                      | Sigurnost, zaštita, ekološka opremljenost | Zaštita plovila od utjecaja valova                                                |  |  |
|                                      |                                           | Postojanje lučkog svjetla                                                         |  |  |
|                                      |                                           | Dubina mora                                                                       |  |  |
|                                      |                                           | Raspoloživost prihvata otpada s plovila                                           |  |  |
|                                      |                                           | Prihvat i zbrinjavanje zauljenih voda                                             |  |  |
|                                      |                                           | Postojanje lučke redarske službe                                                  |  |  |
|                                      |                                           | Dostupnost hitnih interventnih službi                                             |  |  |
|                                      | Smještaj luke                             | Blizina urbanih i gospodarskih centara u županiji (policentrizam)                 |  |  |
|                                      |                                           | Atraktivnost geografskog smještaja                                                |  |  |
|                                      |                                           | Blizina brodoremontnog ili uslužnog centra za plovila                             |  |  |
|                                      |                                           | Lučko područje u sklopu zaštićene urbane cjeline ili pod konzervatorskom zaštitom |  |  |

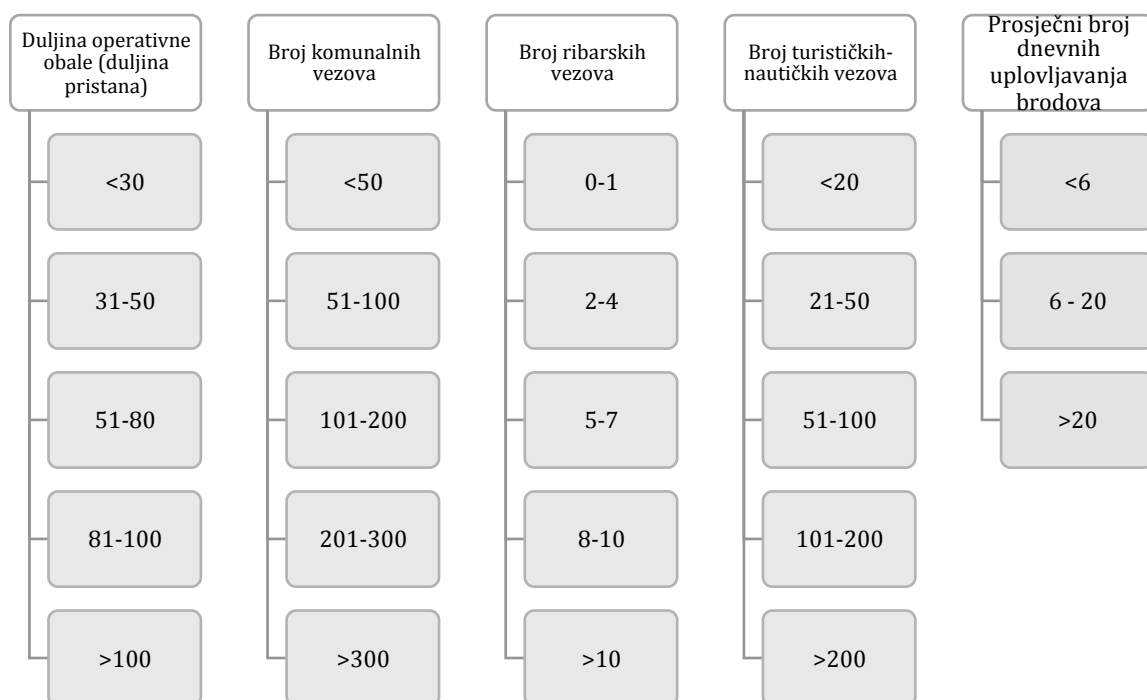
Tablica 13 Klasifikacijski kriteriji

Dvije osnovne grupe kriterija objedinjuju prometno-tehničke i društvene aspekte vrednovanja županijskih luka. Na temelju opisanog postupka utvrđeni su kriteriji i podkriteriji na način da ih je moguće kvalitativno ili kvantitativno iskazati odgovarajućim opisnim ili brojčanim vrijednostima. U nastavku se ukratko daje njihov opis.

**Prometna povezanost** opisuje važnost luke za prometno povezivanje kopna i otoka i otoka međusobno te povezivanje s drugim lukama u širem okruženju. Ovdje se ponajprije razmatra putnički prijevoz i prijevoz vozila, a kao glavno mjerilo uzeto je postojanje i broj brodskih linija te postojanje povremenog putničkog prijevoza. Dakle, važnost luke promatrana je kroz intenzitet usluga javnog prijevoza koje se ostvaruju kroz pojedinu luku. Osim toga u okviru ovog kriterija valorizirana je i kvaliteta povezanosti luke s cestovnom prometnom mrežom tj. njena pristupačnost s kopnene strane.



Slika 62 Razrada kriterija i podkriterija: Prometna povezanost



Slika 63 Razrada kriterija i podkriterija: Prometni kapacitet i prometna potražnja

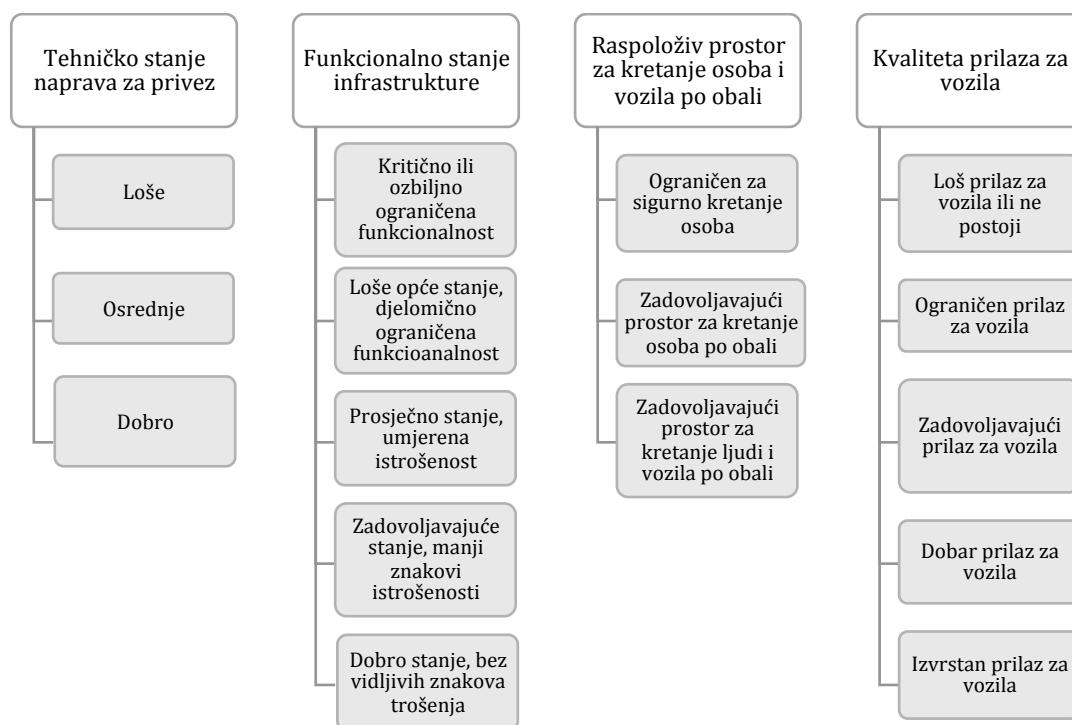
**Prometni kapacitet i prometna potražnja** opisuje sposobnost luke da zadovolji određenu količinu prometne potražnje i iskazuje se kroz duljinu operativnih obala i broj vezova te razinu prometne potražnje za pojedinu luku. S obzirom na različite interesne grupe i specifične zahtjeve

za vezovima, odvojeno su postavljena mjerila vrednovanja kapaciteta za komunalne, ribarske i nautičke vezove te obale-vezove za prihvat plovila u javnom prijevozu.

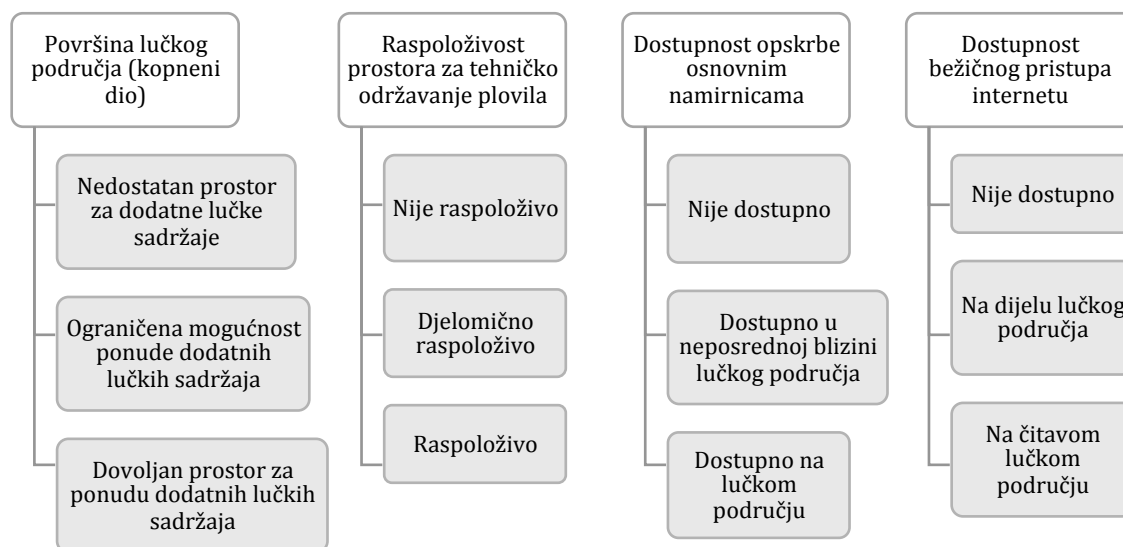
|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Površina lučkog akvatorija                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mala</li> <li>• Umjerena</li> <li>• Velika</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Raspoloživost komunalne infrastrukture (voda, struja, hidranti, rasvjeta) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne postoji komunalna infrastruktura</li> <li>• Ograničena - dio infrastrukture je dostupan</li> <li>• Prosječna - dio vezova je opremljen komunalnom infrastrukturom</li> <li>• Dobra - svaki vez ima pristup komunalnoj infrastrukturi</li> <li>• Izvrsna - komunalna infrastruktura na svakom vezu</li> </ul> |
| Postojanje ro-ro veza                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne postoji</li> <li>• Ograničeni pristup</li> <li>• Postoji</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          |
| Pristupačnost za brodove za krstarenja i njihove tendere                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne postoji</li> <li>• Ograničeni pristup</li> <li>• Postoji</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          |
| Prihvat hidroaviona                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ne postoji</li> <li>• Ograničeni pristup</li> <li>• Postoji</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          |
| Raspoloživost izvlačišta/ dizalice za plovila                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nije raspoloživo</li> <li>• Djelomično raspoloživo</li> <li>• Raspoloživo</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                            |
| Raspoloživost opskrbe plovila gorivom                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nije raspoloživo</li> <li>• Raspoloživo na udaljenosti do 6 nautičkih milja</li> <li>• Raspoloživo unutar udaljenosti od 1 nautičke milje</li> </ul>                                                                                                                                                            |

#### Slika 64 Razrada kriterija i podkriterija: Raspoloživost osnovne lučke infrastrukture

**Raspoloživost osnovne lučke infrastrukture** vrednuje opremljenost luke osnovnim elementima za pružanje prometne usluge i pristupačnost za pojedine kategorije plovila. U okviru ovog kriterija posebno se vrednuje postojanje komunalnih priključaka na vezovima, poput vode, struje, hidrantske mreže te postojanje javne rasvjete. Pristupačnost za pojedine kategorije plovila uključuju mjerila za ocjenjivanje pristupačnosti ro-ro brodova, brodova za kružna putovanja odnosno njihovih tendera i prihvat hidroaviona. Isto tako, sadržani su podkriteriji koji opisuju mogućnost izvlačenja/podizanja plovila te mogućnost opskrbe plovila gorivom u okviru lučkog područja.



Slika 65 Razrada kriterija i podkriterija: Kvaliteta osnovne lučke infrastrukture



Slika 66 Razrada kriterija i podkriterija: Kapacitet dodatnih lučkih sadržaja

**Kvaliteta osnovne lučke infrastrukture** objedinjuje podkriterije kojima se opisuje tehničko i funkcionalno stanje lučkih građevina i uređaja, te kvaliteta pristupa osobama i vozilima obali kao i lučkim vezovima.

**Kapacitet dodatnih lučkih sadržaja** predstavlja kriterij koji opisuje kvalitetu luke kroz raspoloživost kopnenog prostora u okviru lučkog područja, a koje se koristi za dodatne lučke

usluge poput tehničkog održavanja plovila. U ovaj kriterij uključeni su još dostupnost opskrbe osnovnim namirnicama te dostupnost bežičnog pristupa Internetu.

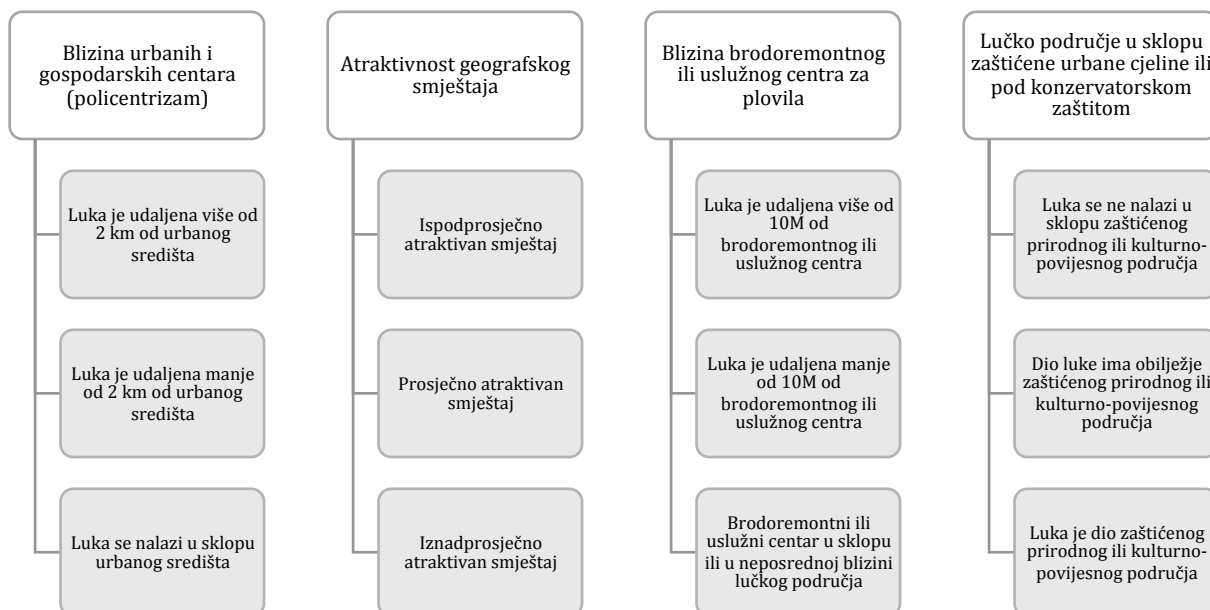
**Sigurnost, zaštita i ekološka opremljenost** predstavljaju osnovni kriterij za vrednovanje stupnja sigurnosti ljudi i plovila te ekološke zaštite. Pod ovim kriterijem svrstani su zaštita plovila od utjecaja valova, sigurnost plovidbe u luci, zatim raspoloživost prihvata otpada i njegovo zbrinjavanje, postojanje redarske službe te dostupnost hitnih interventnih službi što uključuje zdravstvenu uslugu i vatrogasnu službu.

|                                         |                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zaštita plovila od utjecaja valova      | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Osrednja zaštita</li> <li>•Dobra zaštita</li> <li>•Valovi niži od 0.3m</li> </ul>                                                         |
| Postojanje lučkog svjetla               | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ne postoji</li> <li>•Postoji</li> </ul>                                                                                                   |
| Dubina mora                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ograničavajuća</li> <li>•Djelomično zadovoljava</li> <li>•U potpunosti zadovoljava</li> </ul>                                             |
| Raspoloživost prihvata otpada s plovila | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Nije raspoloživo</li> <li>•Djelomično raspoloživo</li> <li>•Raspoloživo</li> </ul>                                                        |
| Prihvat i zbrinjavanje zauljenih voda   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Nije raspoloživo</li> <li>•Djelomično raspoloživo</li> <li>•Raspoloživo</li> </ul>                                                        |
| Postojanje lučke redarske službe        | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ne postoji</li> <li>•Postoji</li> </ul>                                                                                                   |
| Dostupnost hitnih interventnih službi   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•Nisu moguće intervencije unutar 30 min</li> <li>•Moguća intervencija unutar 30 min</li> <li>•Moguća intervencija unutar 10 min</li> </ul> |

**Slika 67 Razrada kriterija i podkriterija: Sigurnost, zaštita i ekološka opremljenost**

**Smještaj luke** predstavlja kriterij koji se sastoji od četiri podkriterija, a koji opisuju društvenu važnost luke. Tu se ocjenjuje atraktivnost luke s obzirom na geografski smještaj, povezanost luke i županijskih urbanih i gospodarskih centara, te važnost s obzirom na potrebu zaštite ambijentalnih vrijednosti luke i područja oko luke. Kao glavni podkriterij ovdje se ističe integriranost luke i većih gospodarskih centara u županiji, primjenjujući načelo policentričnosti. U

ovoj grupi je uključen i podkriterij koji vrednuje postojanje brodoremontnih centara i male brodogradnje u kontekstu tradicionalnih djelatnosti koje se obavljaju u primorskim mjestima.



Slika 68 Razrada kriterija i podkriterija: Smještaj luke

#### 2.5.4 Standardi funkcionalnosti i tehničke kvalitete te kriteriji za razvrstaj luka po važnosti

U ovom se poglavlju sukladno prethodno utvrđenoj metodologiji i na temelju izrađenih klasifikacijskih kriterija formiraju dva temeljna rezultata. To su standardi funkcionalnosti i tehničke kvalitete te kriteriji na temelju kojih je moguće klasificirati luke po važnosti koje imaju u nacionalnom lučkom sustavu. Važan korak u dostizanju ovih ciljeva je analitički postupak kojim su obrađeni prikupljeni podaci iz županijskih lučkih uprava, a temeljem kojeg je izvršena evaluacija i procijenjena tehničko-tehnološka i funkcionalna razina postojećih luka unutar lučkog sustava svake od županija.

U tom smislu vodeći se aktualnim stanjem županijskih i lokalnih luka procijenjena je prikladnost i učinkovitost prethodno razvijenih klasifikacijskih kriterija te je sukladno tome izvršeno usklađivanje i prilagođavanje mjerila za evaluaciju i buduću klasifikaciju kako bi rezultati bili primjenljiviji i realniji. Pri tom se, međutim, nije odstupalo od glavnih kriterija i podkriterija koji su prethodno utvrđeni i elaborirani.

|                          | Kriteriji za utvrđivanje standarda funkcionalnosti i tehničke kvalitete lučkih usluga              | Oznaka standarda |   |   |   |   |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---|---|---|---|
|                          |                                                                                                    | A                | B | C | D | R |
| Prometni kapacitet       | Privez na neuređenu obalu                                                                          |                  |   |   | • |   |
|                          | Postojanje operativne obale duljine min 20 m s dubinom uz obalu min 1.5 m i rasvjetom              |                  |   | • |   |   |
|                          | Postojanje operativne obale duljine min 50 m s dubinom uz obalu min 2 m i rasvjetom                |                  | • |   |   |   |
|                          | Postojanje operativne obale duljine min 80 m s dubinom uz obalu min 3 m i rasvjetom                | •                |   |   |   |   |
|                          | Postojanje izgrađenog i uređenog Ro-Ro veza                                                        |                  |   |   |   | • |
|                          | Privez najmanje 50% brodica na obalnim ili pontonskim vezovima sa standardnom priveznom opremom    | •                | • | • |   |   |
|                          | Postojanje min 20 nautičkih vezova sa standardnom priveznom opremom                                |                  | • |   |   |   |
|                          | Postojanje min 50 nautičkih vezova sa standardnom priveznom opremom s dubinom od min 2 m           | •                |   |   |   |   |
|                          | Postojanje min 50 komunalnih vezova sa standardnom priveznom opremom                               |                  | • |   |   |   |
|                          | Postojanje min 100 komunalnih vezova sa standardnom priveznom opremom                              | •                |   |   |   |   |
| Osnovna infrastruktura   | Dostupnost tekuće vode i električne energije                                                       |                  | • |   |   | • |
|                          | Dostupnost tekuće vode i električne energije na najmanje 50% nautičkih vezova                      | •                |   |   |   |   |
|                          | Dostupnost tekuće vode i električne energije na najmanje 30% komunalnih vezova                     | •                |   |   |   |   |
|                          | Primjerena rasvjeta na najmanje 80% duljine lučkog obalnog ruba                                    |                  | • |   |   |   |
|                          | Primjerena rasvjeta na 100% duljine lučkog obalnog ruba                                            | •                |   |   |   | • |
|                          | Dostupnost izvlačišta ili nekog drugog načina podizanja plovila                                    |                  |   | • |   |   |
|                          | Dostupnost izvlačišta ili nekog drugog načina podizanja plovila mase min 2 tone                    |                  | • |   |   |   |
|                          | Dostupnost izvlačišta ili nekog drugog načina podizanja plovila duljih od 12 m ili težih od 5 tona | •                |   |   |   |   |
|                          | Dostupnost najmanje dvije vrste goriva                                                             | •                |   |   |   |   |
| Kvaliteta infrastruktura | Prosječno tehničko stanje obale, vezova i opreme na min 70% lučkog područja                        |                  |   | • |   |   |
|                          | Zadovoljavajuće tehničko stanje obale, vezova i opreme na 90 % lučkog područja                     |                  | • |   |   |   |
|                          | Dobro tehničko stanje obale, vezova i opreme na 90% lučkog područja                                | •                |   |   |   | • |
|                          | Postojanje izgrađenog i uređenog kopnenog prilaza brodicama na najmanje 80% duljine obale          | •                |   |   |   |   |
|                          | Osiguran pristup cestovnim vozilima do lučkog područja                                             |                  |   | • |   |   |
|                          | Osiguran pristup cestovnim vozilima do obale prometnicom širine min 3 m                            | •                | • |   |   |   |
|                          | Osiguran pristup cestovnim vozilima do obale prometnicom širine min 5 m                            |                  |   |   |   | • |
| Dodatni sadržaji         | Dostupnost prostora za manje popravke i tehničko održavanje brodica                                |                  | • |   |   |   |
|                          | Dostupnost prostora za manje popravke i tehničko održavanje brodica i jahti                        | •                |   |   |   |   |
|                          | Dostupnost opskrbe osnovnim namirnicama                                                            | •                | • |   |   |   |
|                          | Dostupnost bežičnog pristupa internetu najmanje na dijelu lučkog područja                          | •                |   |   |   |   |
| Sigurnost i zaštita      | Osrednja zaštita od utjecaja valova                                                                |                  |   |   | • |   |
|                          | Dobra zaštita svih plovila od utjecaja valova                                                      |                  |   | • |   | • |
|                          | Vrlo dobra zaštita svih plovila od utjecaja valova - valovi niži od 0.3 m                          |                  | • |   |   |   |
|                          | Postojanje lučkog svjetla                                                                          | •                | • | • |   | • |
|                          | Redoviti prihvat i otprema otpada s plovila                                                        | •                | • | • |   | • |
|                          | Prihvat i zbrinjavanje zauljenih voda                                                              | •                | • |   |   | • |
|                          | Postojanje lučke redarske službe                                                                   |                  | • |   |   |   |
|                          | Postojanje stalne lučke redarske službe                                                            | •                |   |   |   | • |
|                          | Postojanje lučke brodice                                                                           | •                |   |   |   |   |
|                          | Dostupnost peljarske službe                                                                        | •                |   |   |   |   |
|                          | Dostupnost hitnih interventnih službi (zdravstvene, vatrogasne službe)                             | •                |   |   |   | • |

**Tablica 14 Standardi funkcionalnosti i tehničke kvalitete lučkih usluga**

Na temelju provedenih analiza i istraživanja postojećeg stanja luka i ponude lučkih usluga predloženo je pet kategorija luka kojima se opisuju zahtjevi u pogledu funkcionalnosti i tehničke kvalitete lučkih usluga koje se u njima pružaju. Kategorije su označene slovima od A-D pri čemu A predstavlja najvišu, a D najnižu kategoriju odnosno najviši i najniži standard funkcionalnosti. Ro-ro putničke luke (tzv. ro-ro putničkapristaništa) izdvojene su u posebnu kategoriju, zbog svoje specifičnosti i primarne funkcije prometnog povezivanja kopna i otoka i otoka međusobno te posljedično bitno različitim zahtjevima u pogledu funkcionalnosti koje imaju u lučkom sustavu.

Pregled kriterija za standarde funkcionalnosti i tehničke kvalitete prikazuje priložena tablica.

Značenje slovnih oznaka opisa standarda je sljedeće:

- (A) luka vrlo visoke razine usluga,
- (B) luka visoke razine usluga,
- (C) luka srednje razine usluga,
- (D) luka niske razine usluga,
- (R) ro-ro putnička luka (pristanište).

Pritom, standard D obuhvaća:

- privez na neuređenu obalu,
- osrednja zaštita od utjecaja valova.

Standard C obuhvaća:

- postojanje operativne obale duljine min 20 m s dubinom uz obalu min 1.5 m i rasvjetom,
- privez najmanje 50% brodica na obalnim ili pontonskim vezovima sa standardnom priveznom opremom,
- dostupnost izvlačilišta ili nekog drugog načina podizanja plovila,
- prosječno tehničko stanje obale, vezova i opreme na min 70% lučkog područja,<sup>16</sup>
- osiguran pristup cestovnim vozilima do lučkog područja,
- dobra zaštita svih plovila od utjecaja valova,
- postojanje lučkog svjetla,
- redoviti prihvat i otprema otpada s plovila.

Standard B obuhvaća:

- postojanje operativne obale duljine najmanje 50 m s dubinom uz obalu najmanje 2 m i rasvjetom,
- privez najmanje 50% brodica na obalnim ili pontonskim vezovima sa standardnom priveznom opremom,
- postojanje najmanje 20 nautičkih vezova sa standardnom priveznom opremom,
- postojanje najmanje 50 komunalnih vezova sa standardnom priveznom opremom,
- dostupnost tekuće vode i električne energije,
- primjerena rasvjeta na najmanje 80% duljine lučkog obalnog ruba,
- dostupnost izvlačilišta ili nekog drugog načina podizanja plovila mase najmanje 2 tone,
- zadovoljavajuće tehničko stanje obale, vezova i opreme na 90 % lučkog područja,
- osiguran pristup cestovnim vozilima do obale prometnicom širine najmanje 3 m,
- dostupnost prostora za manje popravke i tehničko održavanje brodica,
- dostupnost opskrbe osnovnim namirnicama,
- vrlo dobra zaštita svih plovila od utjecaja valova - valovi niži od 0.3 m,
- postojanje lučkog svjetla,
- redoviti prihvat i otprema otpada s plovila,

<sup>16</sup> Prema preporukama za održavanje i ocjenjivanje stanja lučkih građevina od strane PIANC-a (Maritime Navigation Commission, 2008)



- prihvati i zbrinjavanje zauljenih voda,
- postojanje lučke redarske službe.

Standard A obuhvaća:

- postojanje operativne obale duljine najmanje 80 m s dubinom uz obalu najmanje 3 m i rasvjetom,
- privez najmanje 50% brodica na obalnim ili pontonskim vezovima sa standardnom priveznom opremom,
- postojanje najmanje 50 nautičkih vezova sa standardnom priveznom opremom s dubinom od najmanje 2 m,
- postojanje najmanje 100 komunalnih vezova sa standardnom priveznom opremom,
- dostupnost tekuće vode i električne energije na najmanje 50% nautičkih vezova,
- dostupnost tekuće vode i električne energije na najmanje 30% komunalnih vezova,
- primjerena rasvjeta na 100% duljine lučkog obalnog ruba,
- dostupnost izvlačišta ili nekog drugog načina podizanja plovila duljih od 12 m ili težih od 5 tona,
- dostupnost najmanje dvije vrste goriva,<sup>17</sup>
- dobro tehničko stanje obale, vezova i opreme na 90% lučkog područja,<sup>18</sup>
- postojanje izgrađenog i uređenog kopnenog prilaza brodicama na najmanje 80% duljine obale,
- osiguran pristup cestovnim vozilima do obale prometnicom širine najmanje 3 m,
- dostupnost prostora za manje popravke i tehničko održavanje brodica i jahti,<sup>19</sup>
- dostupnost opskrbe osnovnim namirnicama,
- dostupnost bežičnog pristupa Internetu najmanje na dijelu lučkog područja,
- postojanje lučkog svjetla,
- redoviti prihvati i otprema otpada s plovila,
- prihvati i zbrinjavanje zauljenih voda,
- postojanje stalne lučke redarske službe,
- postojanje lučke brodice,
- dostupnost peljarske službe,
- dostupnost hitnih interventnih službi<sup>20</sup> (zdravstvene, vatrogasne službe).

Konačno, standard za ro-ro putničke luke obuhvaća:

- postojanje izgrađenog i uređenog ro-ro veza,
- dostupnost tekuće vode i električne energije,
- primjerena rasvjeta na 100% duljine lučkog obalnog ruba,
- dobro tehničko stanje obale, vezova i opreme na 90% lučkog područja,
- osiguran pristup cestovnim vozilima do obale prometnicom širine najmanje 5 m,
- dobra zaštita svih plovila od utjecaja valova,
- postojanje lučkog svjetla,

<sup>17</sup> Dostupnost u neposrednoj blizini lučkog područja, na udaljenosti do 1 nautičke milje

<sup>18</sup> Prema preporukama za održavanje i ocjenjivanje stanja lučkih građevina od strane PIANC-a (Maritime Navigation Commission, 2008)

<sup>19</sup> Dostupnost u neposrednoj blizini lučkog područja

<sup>20</sup> Dostupnost unutar 30 minuta

- redoviti prihvat i otprema otpada s plovila,
- prihvat i zbrinjavanje zauljenih voda,
- postojanje stalne lučke redarske službe,
- dostupnost hitnih interventnih službi (zdravstvene, vatrogasne službe)

Na temelju navedenog moguće je strukturiranje mogućih scenarija razvoja, razvojnih kriterija i funkcije luka u odnosu na cjelokupni lučki sustav.

Slijedom navedenog u nastavku su prikazani mogući scenariji razvoja i razvojni pravci luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja s prijedlogom kriterija, mjerila i metoda za utvrđivanje funkcije i orijentacije svake od luka u odnosu na cjelokupni lučkih sustav.

### 2.5.5 Teoretski model razrade razvojnih scenarija luka županijskog i lokalnog značaja

Razvoj luka i lučkog sustava, temelji se na njihovoj razvojnoj ulozi u ukupnosti gospodarskog i općedruštvenog života regije i lokalne zajednice. Takav pristup sagledavanju razvojnog pravca kroz ulogu luke u ukupnosti gospodarskog razvoja iziskuje planiranje razvoja luke u skladu s planiranim gospodarskim razvojem okruženja, odnosno lučke gravitacijske zone svake luke.

Temeljni funkcionalni razvojni pravci luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja, odnosno glavni pravci razvoja luka u funkciji unapređenja razvoja lokalne i šire regionalne zajednice su sljedeći:

- luka u funkciji javnog dužobalnog linijskog prijevoza, uključujući i zračni promet,
- luka u funkciji komunalnih potreba (komunalnih vezova),
- luka u funkciji ribarstva (ribarskih luka i ribarskih iskrcajnih mjesta),
- luka u funkciji nautičkog turizma (nautičkih vezova, godišnjih i/ili tranzitnih),
- luka kao ključna točka (poveznica) na prometnom pravcu,
- luka kao središte urbanog mjesta (kulturno povijesna baština),
- luka u industrijskoj funkciji.

**Luka u funkciji javnog dužobalnog linijskog prijevoza**, uključujući i zračni promet, funkcionalni je razvojni pravac luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja usmjeren ka razvoju javnog linijskog prijevoza putnika kroz pomorsko-putnički linijski prijevoz odnosno zračni linijski prijevoz hidroavionima. Ovakva se uloga luke, odnosno njen razvojni pravac, odnosi na ulaganja (materijalna i nematerijalna) u razvoj luke koja će ispunjavati tehničko-tehnološke i organizacijske zahtjeve razvoja linijskog prometnog povezivanja obalnih i otočnih mjesta plovilima i hidroavionima.

**Luka u funkciji komunalnih potreba** pretpostavlja zadovoljenje potreba za komunalnim vezovima ponajprije domaćeg stanovništva. Ovaj razvojni pravac uz sebe veže i sve one druge aktivnosti koje su usko vezane uz život i rad lokalnog stanovništva uz more i na moru, odnosno iskorištavanje obalnog područja i mora, poput ribolova za vlastite potrebe, turističkih djelatnosti, pomorskog prijevoza putnika na kraćim relacijama, razvoj usluga vezanih uz održavanje i popravak brodica, sportskih i drugih djelatnosti.

**Luka u funkciji ribarstva** pretpostavlja zadovoljenje potreba lokalnih profesionalnih ribara za vezovima i pratećim lučkim uslugama u funkciji pružanja odgovarajućeg smještaja i održavanja ribarskih plovila, te prekrcaja ribe i drugih morskih plodova. Ovaj je razvojni pravac usmjeren na ulogu luke u ukupnom gospodarskom razvoju u smislu osiguranja potrebne infra i

suprastrukture, kao i na organizaciju lučkog poslovanja usmjerenog na pružanje cjelovite lučke usluge kao i dodatnih usluga manipulacije ulovom i njegova trženja. Temeljna je svrha ovakvog razvojnog pravca unapređenje konkurentnosti ribarstva te razvoj novih proizvodno-prerađivačkih kapaciteta ribarstva i drugih morskih proizvoda.

**Luka u funkciji nautičkog turizma** (na godišnjoj, sezonskoj i/ili dnevnoj razini) funkcionalni je razvojni pravac usmjeren primarno na pružanje infrastrukturne i suprastrukturne podloge za smještaj turističkih plovila te pružanje dodatnih pratećih usluga nautičarima, korisnicima vezova, u cilju stvaranja više razine dodane vrijednosti same luke kao i njenoga okruženja odnosno turističkog gospodarstva. Ovaj se razvojni pravac vezuje uz smještaj turističkih plovila u čim većem udjelu u ukupnom kapacitetu predmetne luke, s posebnim naglaskom na učinkovito korištenje raspoloživog kapaciteta u ljetnim mjesecima (turističkoj sezoni) za pružanje usluga tranzitnih (dnevni i višednevni) priveza. Nastavno na navedeno, u ovaj se razvojni pravac uključuje i korištenje vezova za smještaj manjih plovila u funkciji iznajmljivanja turistima na poludnevnoj, dnevnoj i/ili višednevnoj osnovi. Ukupno sagledavajući ovaj razvojni pravac može se zaključiti da je on u većini usmjeren na ulogu luke u razvoju nautičkog turizma uz njeno korištenje kao poluge razvoja lokalnog okruženja te podržava druge usluge turizma, poput ugostiteljskih usluga, usluga održavanja i popravka turističkih brodica, dizanja i spuštanja brodica, pranja podvodnog dijela i sl.

**Luka kao ključna točka (poveznica) na prometnom pravcu** odnosi se na razvojni pravac usmjeren na povezivanje kopnenog i otočkog sustava prometnica korištenjem ro-ro brodova. U ovoj je funkcionalno razvojnoj ulozi luka prvenstveno okrenuta ispunjenju potreba redovnog linijskog ro-ro prometa koji prekomorski povezuje ključne županijske prometnice, uz razvoj pratećih dodatnih lučkih i nelučkih usluga prvenstveno usmjerenih na zadovoljenje potreba putnika tijekom čekanja na prijevoz.

**Luka kao središte urbanog mjesta**, odnosno luka kao kulturno povijesna baština urbanog mjesta, odnosi se na razvojni pravac i funkcionalnu ulogu luke sagledanu kroz potrebu očuvanja načina života lokalnog stanovništva u uskoj poveznici s lukom koja je istodobno i središte urbanog mjesta te jedna od ključnih točki društvenog života, kako u smislu vizualne i funkcionalne cjelovitosti mjesta tako i u smislu šireg društvenog konteksta života i rada lokalnog stanovništva, od kulturnih, rekreativnih, sportskih i sl., preko vjerskih do općedruštvenih vrijednosti koje su vezane za ulogu i značaj luke za određeno urbano mjesto. U tom je smislu luku potrebno promatrati kao jednu od ključnih komponenti ukupnog načina života i rada, te je potrebno fokus razvojnog usmjerenja staviti na očuvanje i "pametnu" zaštitu spomenutih općedruštvenih vrijednosti lokalnog stanovništva, odnosno društvene zajednice u cjelini. Naravno, razvojna komponenta je i tu nužna i prijeko potrebna, te "status quo" pristup nije primjeren. Razvoj u tom slučaju valja sagledavati i provoditi kroz očuvanje i zaštitu lučkog područja te oplemenjivanje ukupnosti ponude kao i vizure luke, strogo vodeći računa o poštivanju postojeće funkcionalne cjelovitosti i dugoročne održivosti luke kao središta urbanog mjesta.

**Luka u industrijskoj funkciji** vezana je uz lučki razvoj usmjeren na zadovoljenje potreba lokalne i regionalne industrije, prvenstveno prerađivačke industrije, u pravilu manjih kapaciteta. U ovom je smislu moguće sagledati razvoj luke kao točke spoja pomorskog i kopnenog prijevoza za dovoz sirovina i repromaterijala, te odvoz proizvoda.

**2.5.6 Razvojni kriteriji izvedeni na temelju strateških dokumenata i planova razvoja**

U prethodnim poglavljima navedeni su dokumenti koji su na nacionalnoj i regionalnoj razini prepoznati kao osnova za planiranje budućeg razvojnog pravca luka. U tim dokumentima određeni su ciljevi i mjere koje se trebaju poduzeti u svrhu ostvarivanja nacionalnih i regionalnih strateških ciljeva, a kojima luke izravno ili posredno doprinose. S obzirom na važnost ovih dokumenata nije moguće zanemariti njihov sadržaj, premda ih se može kritički analizirati. U tom smislu ne može se ne primijetiti da, kad je riječ o lukama, iako su ciljevi u osnovi jasni i nedvosmisleni, mjere za njihovu realizaciju većinom su ograničene na povećanje kapaciteta i djelomično kvalitete infrastrukture. Širi kontekst razvoja luka u smislu koristi za različite grupe lučkih korisnika i lokalnu zajednicu te ekonomičnost i održivost nisu u dovoljnoj mjeri prepoznati u tim mjerama.

| <i>Razvojni kriteriji</i>        |                                                 |                                                                                                                                 |
|----------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Grupa</i>                     | <i>Osnovni kriteriji</i>                        | <i>Podkriteriji</i>                                                                                                             |
| PROMETNO-TEHNIČKA FUNKCIONALNOST | Poboljšanje pristupa brodova u javnom prijevozu | Mogućnost/potreba povećanja kapaciteta operativnog dijela luke                                                                  |
|                                  |                                                 | Unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta                                                                                    |
|                                  | Povećanje kapaciteta komunalnih vezova          | Mogućnost/potreba povećanja kapaciteta komunalnog dijela luke                                                                   |
|                                  |                                                 | Unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta                                                                                    |
|                                  | Poboljšanje pristupa ribarskih brodova          | Mogućnost/potreba povećanja kapaciteta ribarskog dijela luke                                                                    |
|                                  |                                                 | Unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta                                                                                    |
|                                  | Poboljšanje pristupa plovila nautičkog turizma  | Mogućnost/potreba povećanja kapaciteta nautičkog dijela luke                                                                    |
|                                  |                                                 | Unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta                                                                                    |
|                                  | Unaprjeđenje prometne povezanosti               | Potencijal za dodatne kapacitete radi uvođenja novih redovnih brodskih linija                                                   |
|                                  |                                                 | Unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta za prihvat ro-ro brodova                                                           |
|                                  |                                                 | Potencijal za povećanje kapaciteta radi povremenog broskog prijevoza putnika i prijevoza hidroavionima                          |
|                                  |                                                 | Unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta za prihvat brodova koji obavljaju povremeni prijevoz putnika i prihvat hidroaviona |
|                                  |                                                 | Procijenjena prometna potražnja za putničkim prijevozom                                                                         |

|                                      |                                                                    |                                                                                                          |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      |                                                                    | radi povezivanja otoka                                                                                   |
|                                      | Geografski smještaj i prometno-tehnički uvjeti lokacije            | Prirodni i fizikalni utjecaji na razvoj luke                                                             |
|                                      |                                                                    | Geografski smještaj i pristupačnost kopnene prometne mreže                                               |
|                                      | Kvaliteta lučke usluge                                             | Mogućnost opskrbe plovila gorivom                                                                        |
|                                      |                                                                    | Potencijal za razvoj usluga s dodanom vrijednosti na lučkom području                                     |
| DRUŠTVENA PRIHVATLJIVOST I ODRŽIVOST | Zaštita okoliša, sigurnost i učinkovitost                          | Osiguravanje infrastrukture za prihvat otpada s plovila                                                  |
|                                      |                                                                    | Ublažavanje rizika od nezgode i onečišćenja                                                              |
|                                      |                                                                    | Osiguravanje alternativnih energetske sustava u svrhu unaprjeđenja energetske učinkovitosti i održivosti |
|                                      | Agregacija i policentričnost                                       | Utjecaj na razvitak gravitacijskog prostora - potencijal za privlačenje gospodarskih aktivnosti          |
|                                      | Zaštita prirodnih, kulturno-povijesnih i ambijentalnih vrijednosti | Procjena potrebne razine zaštite lučkog područja u odnosu na osnovne lučke usluge                        |
|                                      | Procjena složenosti i efektivnosti ulaganja                        | Procjena složenosti zahvata i efektivnosti ulaganja                                                      |

Tablica 15 Razvojni kriteriji - izvedeni prema strateško-planskoj dokumentaciji

U skladu s prethodnom metodologijom i ovdje je primijenjeno načelo grupiranja kriterija u dvije osnovne grupe (prometno-tehnička funkcionalnost i društvena prihvatljivost i održivost) te je na temelju poznatih elemenata i na temelju identificiranih ciljeva i mjera iz strateško-planske dokumentacije napravljena tablica tzv. razvojnih kriterija. Naglašavamo da su ovi razvojni kriteriji ograničeni u smislu sagledavanje šireg razvojnog konteksta u odnosu na krajnje koristi i koristi za krajnje korisnike te u odnosu na društvene koristi te su isključivo izvedeni iz spomenute dokumentacije. Prikaz razvojni kriterija naveden je u priloženoj tablici (13).

**Poboljšanje pristupa brodova u javnom prijevozu** ocjenjuje mogućnost i potrebu povećanja postojećih lučkih kapaciteta, prije svega u odnosu na prihvat brodova, dakle lučkih vezova, operativnih obala, izgradnju ili dogradnju lučke infrastrukture i opremanje luke uređajima i drugom opremom. Važno je naglasiti da se trebaju postaviti odvojeni kriteriji vrednovanja kojima se ocjenjuje mogućnost povećanja kapaciteta i mogućnost unaprjeđenje kvalitete postojećih kapaciteta. Na ovaj način je moguće točnije utvrditi u kojem smjeru je potrebno napraviti poboljšanja u odnosu na pristupačnost brodova.

**Povećanje kapaciteta komunalnih vezova, poboljšanje pristupa ribarskih brodova te poboljšanje pristupa plovila nautičkog turizma** slijedi istovjetnu metodologiju vrednovanja koja je prethodno opisana u dijelu za brodove u javnom prijevozu. I ovdje su za svaki pojedini

kriterij mogu izvesti dva podkriterija koji odvojeno vrednuju potencijal povećanja kapaciteta, a odvojeno mogućnost unaprjeđenja kvalitete postojećih kapaciteta.

**Unaprjeđenje prometne povezanosti** izdvojen je kao zasebni kriterij zbog svog značaja posebno u smislu razvoja otoka i kvalitete života na otocima, što je kao cilj istaknuto u svim važnijim strateškim dokumentima na državnoj i lokalnoj razini. Stoga se u okviru ovog kriterija dodatno može vrednovati mogućnost uvođenja novih brodskih linija, povećanja kvalitete pristupa za ro-ro brodove, te prihvat hidroaviona za koje se u posljednje vrijeme bilježi porast potražnje za prijevozom.

**Geografski smještaj i prometno-tehnički uvjeti lokacije** predstavljaju temeljni tehnički kriterij kojim se osigurava prihvatljivost pojedine lokacije s obzirom na prirodne utjecaje. Kroz podkriterije posebno je moguće procijeniti prihvatljivost u odnosu na vjetar, morske mijene, valove, morske struje, geotehničke te hidrološke uvjete. Također je moguće procijeniti geografski smještaj lokacije i pristupačnost na kopnenu prometnu mrežu.

**Kvaliteta lučke usluge** u dijelu razvojnih kriterija uključuje podkriterije kojima se vrednuje mogućnost osiguravanja opskrbe plovila gorivom te potencijal razvoja usluga s dodanom vrijednosti na lučkom području. Kroz razvoj različitih uslužnih djelatnosti u kopnenom dijelu lučkog područja moguće je utjecati na rast gospodarstva, prvenstveno malog poduzetništva te posljedično povećati značenje pojedine luke u gospodarskom segmentu.

**Zaštita okoliša, sigurnost i učinkovitost** objedinjuju podkriterije kojima se vrednuje mogućnost povećanja sigurnosti i smanjenje rizika od onečišćenja te se ocjenjuje mogućnost razvoja energetske samoodrživosti luka kroz koncepte korištenja energetske neovisnih izvora.

**Agregacija i policentričnost** predstavlja kriterij u skladu s načelima i ciljevima razvoja pojedine županije, a sve s ciljem privlačenja gospodarskih aktivnosti u šire područje oko luke. Za svaku luku ocjenjuje se mogući utjecaj na razvitak gravitacijskog prostora.

**Zaštita prirodnih, kulturno-povijesnih i ambijentalnih vrijednosti** predstavlja kriterij koji je primjenljiv na one luke ili lučka područja za koje je očito da postoji potreba zaštite na županijskoj razini zbog posebnosti lokaliteta i njegovih kulturno-povijesnih, arheoloških, krajobraznih ili drugih ambijentalnih posebnosti.

**Procjena složenosti i efektivnosti ulaganja** predstavlja kriterij kojim je potrebno procijeniti razinu složenosti predviđenih zahvata na lučkom području kao i djelotvornost takvih ulaganja, a sve u svrhu kako bi se olakšalo donošenje odluke o pokretanju razvojnog ciklusa.

### 2.5.7 Razvoj na temelju izabranog scenarija – županijske luke

S obzirom na praktične okolnosti i sveobuhvatnost života i rada lokalnih i regionalnih sredina u kojima se luke nalaze, kao i na različite razine potrebnih investicija u lučku infra i suprastrukturu, moguća je strukturirati četiri pravca razvoja koje je nadalje moguće izvesti iz prethodno navedenih teorijskih smjerova i iz razvojnih kriterija prema strateško-planskom dokumentaciji. Ta četiri razvojna pravca odgovaraju tzv. razvojnim scenarijima i to:

- Scenarij 1: Razvoj usmjeren na osiguravanje prometnog povezivanja i javni linijski prijevoz putnika i/ili tereta, uključujući zračni promet,
- Scenarij 2: Razvoj usmjeren na turističke djelatnosti i osiguravanje pristupa plovila nautičkog turizma,

- Scenarij 3: Razvoj usmjeren na tradicionalne djelatnosti i osiguravanje veće kvalitete usluga za lokalno stanovništvo,
- Scenarij 4: Razvoj u funkciji zaštite prirodnih kulturno-povijesnih i ambijentalnih vrijednosti.



Slika 69 Razvojni scenariji

Različiti razvojni scenariji usmjereni su na zadovoljavanje potrebe različitih grupa korisnika lučkih usluga za određeni scenarij i to:

- Scenarij 1: **putnici** – korisnici usluga javnog linijskog prijevoza bez obzira na osnovno ishodište (lokalno stanovništvo, gospodarstvenici, turisti, i sl.) te **prijevoznici tereta**,
- Scenarij 2: **turisti** – korisnici nautičkih vezova, korisnici izletničke turističke ponude i povremenog prijevoza, putnici-turisti na brodovima za kružna putovanja, korisnici drugih gospodarskih djelatnosti vezanih uz turizam na lučkom području,
- Scenarij 3: **lokalno stanovništvo, ribari** i ostali mali i srednji poduzetnici u tradicionalnim djelatnostima vezanim uz korištenje lučkog područja,
- Scenarij 4: **lokalna samouprava** te šira društvena zajednica.

Za ova četiri razvojna scenarija valja odrediti elemente za evaluaciju i procjenu mogućnosti realizacije pojedinog scenarija. U tom kontekstu potrebno je uzeti u obzir funkcionalno-tehničke čimbenike te ekonomske razvojne čimbenike. Ovi čimbenici mogu se koristiti kao kriteriji za vrednovanje pojedinih razvojnih pravaca za svaku luku u okviru lučkog sustava ili za hijerarhijsko vrednovanje prioriteta razvoja luka u okviru lučkog sustava. U oba slučaju moguće je primijeniti neku od metoda višekriterijskog odlučivanja radi dobivanja optimalnog rezultata i izbora scenarija koji najbliže odgovara ciljevima pojedine županije. U sljedećoj tablici navedeni je 10 glavnih kriterija koji se mogu koristiti u tu svrhu.



U nastavku se daje objašnjenje pojedinačnih kriterija:

**Dosegnuta funkcionalno-tehnička razina usluge.** Ovaj kriterij opisuje funkcionalnost lučke infrastrukture, kapacitet i kvalitetu vezova, pristupačnost za različite veličine plovila ciljanih krajnjih korisnika, sigurnosne i ekološke elemente te pristupačnost kopnene prometne mreže. Također, pod ovim kriterijem vrednuje se i razina ponude dodatnih usluga ili djelatnosti na lučkom području koje utječu na ukupno podizanje kvalitete ponude lučkih usluga. Mjeri se dosegnuta funkcionalno-tehnička razina usluge nakon predviđenih investicijskih zahvata odnosno nakon ostvarenja plana razvoja bez obzira na početno stanje.

**Procijenjena potražnja za relevantnim lučkim uslugama.** Odnosi se na procjenu potražnje za uslugama od strane krajnjih korisnika u ovisnosti prema pojedinom scenariju. U slučaju scenarija 1 procjenjuje se potražnja za linijskim prijevozom, u slučaju scenarija 2 turistička potražnja uključujući nautički turizam i izletnički turizam te potražnju za prostorom za komplementarne djelatnosti, zatim u slučaju scenarija 3 potražnja za komunalnim i ribarskim vezovima te potražnja za prostorom za razvoj komplementarnih lučkih djelatnosti te u slučaju scenarija 4 procjena potrebne razine zaštite.

**Generirane koristi za krajnje korisnike.** Ovaj se kriterij odnosi na veličinu (intenzitet) ukupne generirane koristi i/ili potencijalne uštede u troškovima za sve ciljane krajnje korisnike kroz ostvarenje određenog razvojnog scenarija. U tom se smislu ovaj kriterij ogleda kroz direktne učinke ostvarene u vidu povećanja koristi koju imaju ciljani krajnji korisnici u svakome pojedinom scenariju i/ili uštede troškova za krajnje korisnike.

**Proračunski utjecaj na lučku upravu i javni sektor.** Djelovanje se očekuje kroz povećanje veličine (intenzitet) ukupnih neto financijskih utjecaja određenog scenarija na proračun nadležne lučke uprave kao i na javni sektor općenito. Pod neto učincima podrazumijevaju se ukupni priljevi u referentne proračune umanjeni za ukupne odljeve. Kod proračuna lučke uprave to se ponajprije odnosi na uvećanja vlastitih prihoda lučke uprave po osnovi lučkih pristojbi i lučkih naknada, odnosno, u slučajevima mogućih koncesija, po osnovi koncesijskih naknada, te na moguće promjene u smislu smanjenja općih troškova i/ili troškova održavanja, odnosno materijalnih i nematerijalnih rashoda poslovanja u vidu rashoda za radnike, rashoda amortizacije, te financijskih rashoda. U tom je smislu važno sagledati moguća ostvarenja viškova prihoda od pružanja usluga nad rashodima redovnog poslovanja. Proračunski učinak na javni sektor odnosi se na neto utjecaj (priljevi umanjeni za odljeve) od poreza na dodanu vrijednost obračunat, u slučaju mogućih koncesija, na osnovi mogućih ostvarenja oporezivih prihoda te na osnovi mogućih ostvarenja oporezivih rashoda u razdoblju iskorištavanja.





**Slika 70 Kriteriji za vrednovanje razvojnih scenarija**

**Utjecaj na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice.** Odnosi se na postojanje pozitivnog ukupnog utjecaja određenog scenarija na život i rad lokalnog stanovništva, prvenstveno u smislu očuvanja općedruštvenih i kulturnih vrijednosti lokalne zajednice. Posebice se to odnosi na navike korištenja određenog lučkog područja u najširem smislu u funkciji šetnice, rekreacije, sporta, kulture, javnih manifestacija, vjerskih događaja itd.

**Utjecaj na ukupan gospodarski razvoj (županije).** Prepoznaje se kroz veličinu, odnosno intenzitet ukupnih multiplikativnih neto utjecaja ostvarenja određenog razvojnog pravca/scenarija na ubrzanje i povećanje razvoja ukupnog gospodarstva županije. U smislu evaluacije neto učinaka procjenjuje se razlika između potencijala za pozitivne u odnosu na potencijalne negativne gospodarske učinke određenog pravca razvoja.

**Negativan utjecaj na postojeće korisnike.** Suprotno od smjera djelovanja novostvorene koristi (za krajnje korisnike) djeluje mogući negativan utjecaj na već postojeće korisnike. U tom smislu ovaj kriterij mjeri direktne učinke zahvata prema postojećim korisnicima. Smanjenje koristi

obuhvaća moguća smanjenja materijalnih i nematerijalnih koristi, odnosno gubitke u odnosu na postojeće stanje.

**Razina investicije / tehnička složenost zahvata.** Ovaj se kriterij prvenstveno odnosi na veličinu investicije svih ili većine zahvata potrebnih za ostvarenje određenog zahvata. U najvećoj mjeri odnosi se na financijske zahvate u lučku infra- i suprastrukturu. Kriterij u velikoj mjeri korelira sa tehničkom složenošću zahvata građenja, rekonstrukcije, prenamjene, sanacije ili modernizacije lučkih građevina i objekata, ugradnje opreme, nabavke uređaja, sustava i sl. Stavlja se u odnos tehnička složenost i razina investicije čime se nastoji procijeniti opseg i zahtjevnost investicije u financijskom i izvedbenom smislu uz načelnu pretpostavku da veća tehnička složenost zahtijeva i veće ukupne materijalne, ljudske i financijske resurse.

**Financijska održivost / apsorpcijska sposobnost.** Obilježava ju mogućnost, odnosno, sposobnost i modaliteti zatvaranja financijske konstrukcije potrebne za ostvarenje ukupnosti zahvata nužnog za provedbu nekog razvojnog pravca/scenarija, bilo iz vlastitih i/ili tuđih izvora, a uz procjenu mogućnost pridobivanja bespovratnih financijskih sredstava iz vanjskih izvora. Apсорpcijska sposobnost određenog razvojnog pravca/scenarija važna je komponenta ovog kriterija koja govori u prilog onim razvojnim aktivnostima za koje je vjerojatnije da će moći pribaviti i opravdati bespovratna poticajna sredstva iz vanjskih izvora ili ona koja će uz veću vjerojatnost omogućiti povrat uložених sredstava. U tom je pogledu važna procjena prihvatljivosti cijene zahvata odnosno troškova te usklađenost s temeljnim strateškim dokumentima, kao i javnim politikama Županije, države i EU. Važan sastojak ovog kriterija je i procjena ekonomskih učinaka pojedinog zahvata te njegova "strateška atraktivnost" i osobitost kao podloga za procjenu mogućnosti pridobivanja sredstava iz vanjskih izvora.

**Rizičnost – izloženost utjecaju vanjskih rizika.** Odnosi se prvenstveno na izloženost određenog razvojnog pravca utjecaju eksternih rizika. U tu grupu spadaju: financijski, troškovni, tržišni, institucionalno-politički, pravni, sigurnosni rizik i sl.

### 2.5.8 Razvoj na temelju izabranog scenarija – lokalne luke

Većina lokalnih luka predstavljaju lučka područja koja imaju komunalno obilježje. Osim komunalnog obilježja čija je namjena prvenstveno privez brodica lokalnog stanovništva, dijelovi pojedinih luka koriste se i kao privezna mjesta za plovila nautičkog turizma u ljetnim mjesecima.

Kriteriji za vrednovanje razvojnih mogućnosti luka lokalnog značaja ne moraju nužno slijediti načela temeljem kojih su određeni razvojni kriteriji luka županijskog značaja. Obzirom da su luke lokalnog značaja uobičajeno luke slabije infrastrukturne izgrađenosti, niže razine opremljenosti priveznom opremom, luke koje su ponajprije namijenjene za prihvat brodica, a tek sekundarno za prihvat i boravak brodova, razvoj uvelike ovisi o zahtjevima za unapređenjem prometno-tehnoloških uvjeta u luci te društveno-gospodarskim potrebama lokalne zajednice. Dodatno, razvoj luka lokalnog značaja ovisi o razvoju susjednih luka od županijskog značaja te općenito cijelog lučkog sustava na pojedinoj mikro lokaciji.

Prema navedenom, predloženo je pet kriterija kojima valja analizirati razvojne mogućnosti luka lokalnog značaja:

**Prometno povezivanje** - za luke koje imaju ili bi mogle imati brodsku liniju. Važnost prometnog povezivanja ogleda se u potencijalu luke i potrebama zajednice za uspostavljanjem putničke linije kojim bi se odvijale lokalne, županijske ili međужupanijske brodske linije, posebice glede mogućeg uspostavljanja novih lokalnih linija.

**Satelitska luka** - za luke koje bi mogle biti u funkciji dodatnih kapaciteta za županijske luke koje se nalaze u neposrednoj blizini. Značenje satelitske luke ogleda su u mogućnosti da luka lokalnog značaja koja se nalazi u neposrednoj blizini luke županijskog značaja ili s njom čini zajednički lučko tehničko-tehnološki sustav preuzme dio djelatnosti i usluga koje se odvijaju u županijskoj luci ili za koje nema opravdanja razvijati u županijskoj luci. U navedenom slučaju razvoj luke županijskog značaja i njezine satelitske luke lokalnog značaja treba sagledavati u zajedničkom razvojnom ciklusu.

**Izletničko-turistički potencijal** - za luke koje imaju potencijal pružati usluge prihvata brodova za povremeni prijevoz u sklopu izletničko-turističkog programa. Razvoj luka lokalnog značaja u cilju prihvata manjih putničkih brodova ogleda se u potrebi za izgradnjom, povećanjem ili dodatnim opremanjem postojeće operativne obale (ako postoji) za prihvata brodova. Izletničko-turistički potencijal postoji isključivo u lukama u kojim postoji turistička potražnja, primjerice u lukama koje se nalaze u mjestu ili blizu mjesta s povijesnim znamenitostima ili u lukama koje se nalaze blizu atraktivnih plaža.

**Nautički potencijal** - za luke koje imaju značajan potencijal pružanja usluge prihvata plovila nautičkog turizma. Nautički potencijal ogleda se u mogućnostima da luka svojim položajem, kako sa stajališta maritimne sigurnosti tako i sa stajališta turističke atraktivnosti, omogućuje izgradnju novih ili povećanje postojećeg broja vezova plovila nautičkog turizma u mjeri u kojoj je to gospodarski opravdano.

**Komunalno obilježje** - za luke kojima je buduća funkcija ograničena na ponudu vezova za lokalno stanovništvo. Većina luka lokalnog značaja namijenjena je prvenstveno privezu brodica lokalnog stanovništva zbog čega se značenje komunalnog obilježja ogleda ponajprije u potrebama dodatnih priveznih mjesta za lokalno stanovništvo, ali i mogućnostima izgradnje ili poboljšanja postojeće lučke infrastrukture, opreme i same kvalitete i kapaciteta priveza.

Temeljem navedenih scenarija odnosno valorizacijom mogućih scenarija u odnosu na neposredno okruženje pojedine lokalne luke i mogućnosti dogledne provedbe pojedinog razvojnog modela moguće je izabrati optimalni scenarij razvoja, ili u pojedinim slučajevima i dva moguća alternativna scenarija razvoja (kada nije razvidno koji od scenarija ima jasnu prednost pa je konačni izbor ovisi o mogućnostima provedbe).

### 2.5.9 Klasifikacija luka po važnosti

Na temelju svih prethodnih teoretskih modela i pridruženih kriterija moguće je predložiti i klasifikaciju luka po važnosti.

Sagledavanje važnost pojedine luke po svim prethodno navedenim kriterijima (R2) daje složen odgovor koji uzima u obzir brojne čimbenike pa stoga odgovor nije jednoznačan – uspoređuju se vrlo raznoliki kriteriji kojima se ovisno o okolnostima i svrsi klasifikacije mogu dodijeliti različiti težinski koeficijenti. Stoga usporedba važnosti po svim ovim kriterijima i opsezima vrijednosti ima smisla ponajprije kada se promatra određeni lučki sustav (primjerice, kada se uspoređuju sve luke unutar jedne županije) kako bi se utvrdilo koja luka ima veći značaj za cijeli sustav.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Metodologija usporedbe po svim kriterijima korištena je pri izradi Master plana županijskih i lokalnih luka Primorsko-goranske županije i dala je brojne odgovore na pitanja međusobnog odnosa i budućeg razvoja cijelog županijskog sustava.

Za praktičnu primjenu vjerojatno veću važnost ima pojednostavljena klasifikacija po važnosti prema kojoj se sve luke otvorene za javni promet na nekom području klasificiraju kao luke županijskog ili lokalnog značaja. Pri tom se lukama županijskog značaja pridaje bitno veća važnost od luka lokalnog značaja.

Osnovni kriterij za razlikovanje luka županijskog i lokalnog značaja je opseg lučkih djelatnosti - gravitacijsko područje luke županijskog značaja jest veće od gravitacijskog područja lokalne luke odnosno uključuje prometne funkcije važne za veći broj korisnika odnosno korisnike s većeg područja pojedine županije. U tom smislu gravitacijskim područjem smatra se područje iz kojeg pristižu uobičajeni korisnici luke, kako kopnom tako i morem. Iako gravitacijsko područje nije jednostavno jednoznačno odrediti, nesumnjivo je da manja raznolikost lučkih djelatnosti odnosno korištenje luke od strane korisnika koji ponajviše dolaze iz neposrednog okruženja upućuje na lokalnu luku.<sup>22</sup>

Izravna tehnička posljedica određivanja važnosti luke kroz veličinu njezina gravitacijskog područja je zahtjev da luka raspolaže operativnom obalom na koju se može privezati brod iz bližeg ili daljeg okruženja te koja je na raspolaganju svim korisnicima prema istim uvjetima (nije zauzeta stalno privezanim brodovima i/ili brodicama).<sup>23</sup>

Iz navedenog slijedi pitanje može li se određeno područje koje uopće nema operativnu obalu odnosno u kojem uopće nije moguće sigurno vezati brodove, ma kako oni bili mali, već samo brodice (komunalne ili nautičke vezove), smatrati lukom? U hrvatskoj stvarnosti brojne su manje luke u kojima je skoro cijeli kapacitet zauzet brodicama na stalnom vezu tako da nema slobodnih kapaciteta niti za brodice, a kamo li za brodove. Jedno od mogućih rješenja ove dvojbe je da se takva područja, kada njima upravlja nadležno tijelo, dobiju poseban status (primjerice, izdvojeno lučko područje) odnosno da ga se u upravljačkom smislu pridruži nekoj od obližnjih luka koje to stvarno jesu<sup>24</sup> te da ga se ne smatra samostalnom lukom. Čini se da bi takav pristup značajno pojednostavnio odnose koji danas postoje u postojećim lukama zauzetim isključivo komunalnim vezovima.

Također, u pogledu standarda kvalitete izvedene u prethodnim poglavljima očito je da luke koje zadovoljavaju standard D ne bi mogle biti smatrane lukama županijskog značaja.

Pored operativnog veza kao temeljnog uvjeta, da bi se neka obalna struktura odnosno zaštićeno područje moglo smatrati lukom, nužno je da u tom prostoru postoji određena lučka djelatnost. Temeljna lučka djelatnost je prekrcaj ljudi i tereta pa bi slijedom toga osnovni kriterij za proglašavanje neke luke lukom od županijskog značaja bio prekrcaj ljudi i/ili tereta pri čemu valja pretpostaviti stalnu djelatnost odnosno djelatnost koja se u više ili manje pravilnim razmacima odvija barem kroz višegodišnje razdoblje. Pritom, to višegodišnje razdoblje ne treba biti predugo jer se time gubi smisao prepoznavanja neke luke kao luke od županijskog značaja. Temeljem provedenih analiza čini se opravdanim uzeti u obzir trogodišnje razdoblje, pri čemu se kao indikator opsega prometa valja uzeti prosjek prethodnog trogodišnjeg razdoblja.

<sup>22</sup> Vrijedi istaći da se isti način zaključivanja može primijeniti i na državne luke kao luke u koje zalaze brodovi i tereti kojima su ishodišta odnosno odredišta u najširem, međunarodnom području.

<sup>23</sup> Pretpostavlja se prednost korištenja brodova u redovnim linijama, bez obzira bile one državne, županijske ili lokalne.

<sup>24</sup> U brojnim takvim lučicama, posebice na otocima, tijekom ljetnog razdoblja dijelovi takvih luka postaju kupališta iako bi formalno prema pravilima o redu u lukama to bilo stroga zabranjeno. Na predloženi način moglo bi se tu nedosljednost ukloniti ako bi se izričito zabranilo plivanje i slične djelatnosti u lukama, a dopustile na izdvojenim lučkim područjima.

U pogledu vrsta prometa valja razlikovati promet koji je presudan za lokalno stanovništvo u nekom razdoblju od prometa koji slijedi tržišne zakonitosti ili uvjete drugih gospodarskih grana pa se može značajno promijeniti u obimu tijekom vremena ili tijekom različitih godišnjih razdoblja. Čini se prirodnim da luke u kojima se odvija promet redovitih linija slijedom navedenog budu prepoznate kao luke županijskog značaja. U tom pogledu ne treba praviti razliku između državnih, županijskih ili lokalnih linija. Naravno, ukoliko se kao mjera važnosti uzima broj putnika tada zahtijevani broj putnika u lukama koje imaju cjelogodišnje redovne pruge treba biti manji od broja koji se zahtjeva u lukama u kojima postoji samo privremeni odnosno povremeni promet (primjerice, samo tijekom ljetnog razdoblja).

U izračunu valja uzeti ukupan zbroj putnika (ukrcanih i iskrcanih) bez obzira na broj putnih karata koje su oni kupili (putnike koji su krenuli na kružna putovanja temeljem jedne kupljene putne karte valja smatrati kao jednog ukrcanog i jednog iskrcanog putnika, bez obzira na činjenicu da je taj putnik kupio samo jednu kartu).

Kada je riječ o teretnom prometu tada valja uzeti u obzir ukupni teretni promet, bez obzira na vrstu tereta ili način na koji je on ukrcan ili iskrcan. Pritom se predlaže ro-ro teret pretvoriti u težinske jedinice.<sup>25</sup>

Konačno, u obzir valja uzeti i kriterij društvene važnosti. Ovaj kriterij je vrlo teško numerički odrediti pa se stoga predlaže da se županijskim lukama smatraju sve urbane luke koje se nalaze u središtima gradova ili jesu glavne gradske luke. Na taj način osigurava se da luke u gradovima koje su tijekom vremena izgubile prometnu (putničko-teretnu) funkciju, no zadržale svoju važnost za život većih urbanih središta zadrže takav status.

Slijedom prethodnih analiza, predlaže se županijskim lukama smatrati luke u kojima se:

- prihvaća cjelogodišnja ro-ro putnička linija, ili
- prihvaća cjelogodišnja putnička linija kojom se prosječno godišnje u prethodne tri godine prevezlo najmanje 50.000 putnika, ili
- ukrcao i iskrcalo prosječno najmanje 100.000 putnika godišnje u prethodne tri godine, ili
- prekrcao prosječno najmanje 50.000 tona tereta ili odgovarajući broj vozila godišnje u prethodne tri godine, ili
- privezalo prosječno najmanje 1.000 brodova godišnje u prethodne tri godine, ili
- jesu glavna luka naselja sa statusom grada.

Posebno valja naglasiti da zahtjevi nisu kumulativni već je ispunjavanje bilo kojeg od navedenih zahtjeva dovoljno za stjecanje statusa luke od županijskog značaja.

Mišljenja smo da status luke od županijskog značaja nameće određene obaveze tijelu koje upravlja tom lukom. U tom pogledu predlaže se obvezati tijelo koje upravlja lukom od županijske važnosti da izradi dokumente kojima će osigurati pružanje zadovoljavajuće usluge korisnicima luke te stabilan i predvidljiv razvoj. U tom pogledu predlaže se obvezati tijelo koje upravlja županijskom lukom da svakih 5 godina izrade i dostave ministarstvu nadležnom za pomorstvo te ministarstvu nadležnom za prostorno planiranje odnosno županiji nadležnoj za tu luku najmanje dva dokumenta:

<sup>25</sup> Predlaže se osobno vozilo uzeti teškim jednu tonu dok teretna i velika putnička vozila valja smatrati teškima 10 tona.

- Ocjenu rada luke od županijskog značaja
- Plan razvoja luke od županijskog značaja

Na taj način bi nadležne institucije kontinuirano imale na raspolaganju informaciju o potrebama korisnika i planovima njihovog razvoja za sljedeće petogodišnje razdoblje što bi omogućilo značajno bolje planiranje sredstava, posebice onih koje se tiču održavanja lučke podgradnje i nadgradnje.

Podrobnije, Ocjena zadovoljavanja prometnih potreba trebala bi sadržavati najmanje:

- ocjenu stanja podgradnje i nadgradnje za cijelo lučko područje,
- opseg pruženih usluga u prethodnom petogodišnjem razdoblju (po godinama),
- prihode od pružanja lučkih usluga odnosno koncesionara u proteklom petogodišnjem razdoblju (po godinama),
- rashode, posebice troškove rada, troškove kapitalnog održavanja te troškove razvoja u proteklom petogodišnjem razdoblju (po godinama).

Ocjenom rada luke pružili bi se nužni podaci nadležnim tijelima o radu luke u proteklom razdoblju te bi se njima na neki način opravdao status luke od županijskog značaja.

Plana razvoja luke od županijskog značaja trebao bi sadržavati najmanje sljedeće:

- opis planiranih zahvata na lučkoj podgradnji i nadgradnji u sljedećem desetljetnom razdoblju, po godinama i po statusu provedbe,
- planirani troškovi rada, kapitalnog održavanja i razvoja u sljedećem petogodišnjem razdoblju, po godinama,
- očekivani prihodi po vrstama korisnika u sljedećem petogodišnjem razdoblju, po godinama i korisnicima.

Konačno, predlaže se da se državne potpore ograniče samo na luke od županijskog značaja odnosno samo na luke koje imaju oba prethodna dokumenta prihvaćena od nadležnog tijela odnosno ministarstva.

Također, predlaže se da temeljem odluke pojedine županijske skupštine luka koja zadovoljava jedan ili više od prethodno navedenih uvjeta može zadržati status luke lokalnog značaja. Time se za nju ne bi trebali izrađivati prethodni dokumenti, no tada ne bi trebala imati pravo na državne potpore.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 41) Postojeća klasifikacija luka i mjerila za njihov razvrstaj ne mogu sa stručnog gledišta biti vjerodostojan element za vrednovanje luka otvorenih za javni promet i usmjeravanje njihovog razvoja te otežavaju provedbu pojedinih strateških smjernica i nacionalnih strategija, pogotovo u odnosu na otočna lučka središta.
- 42) U odnosu na lučki sustav županijskih i lokalnih luka predlaže se vrednovati luke sa tri različita stajališta: prema standardu funkcionalnosti i tehničke kvalitete, prema vrednovanju mogućih razvojnih scenarija, te razvrstaj po važnosti.
- 43) Zajednička poveznica za vrednovanje luka županijskog i lokalnog značaja trebaju biti prometno-tehnička funkcionalnost te društvena prihvatljivost i održivost, te kojima se opisuju opća funkcija i uloga luka sada i u buduću.



- 44) Predlaže se prihvaćanje kriteriji za utvrđivanje standarda funkcionalnosti i tehničke kvalitete luka te njihov razvrstaj u razrede od A do D, s posebnim razredom za ro-ro putničke luke koje zbog bitno različite tehnologije prijevoza valja razmatrati odvojeno.
- 45) Za potrebe klasifikacije luka valja prethodno razmotriti i ocijeniti sljedeće skupine kriterija: prometna povezanost, prometni kapacitet i prometna potražnja, raspoloživost i kvaliteta osnovne lučke infrastrukture, kapacitet dodatnih lučkih sadržaja, sigurnost, zaštita i ekološka opremljenost te Smještaj luke.
- 46) Predlaže se razrada strateških smjernica i razvojnih planova pojedinih luka ili lučkih sustava u obliku četiri razvojna scenarija i usmjerenih na zadovoljavanje pojedinih korisnika lučkih usluga (putnici i prijevoznici tereta, turisti, lokalno stanovništvo i ribari, lokalna samouprava) za svaku županiju u obliku Strateškog plana razvoja županijskih i lokalnih luka u njezinoj nadležnosti.
- 47) Kriteriji za razvrstaj luka po važnosti trebaju biti usklađeni s razvojnim i planskim dokumentima jedinica lokalne samouprave pri čemu naglasak treba biti na povezivanju i razvoju otoka te razvoju otočnih i obalnih županijskih središta i gradova.
- 48) Predlaže se pojednostavljeni razvrstaj luka po važnosti na temelju: postojanje cjelogodišnje putničke odnosno ro-ro putničke linije, prosječni broja putnika, tereta ili broja brodova odnosno smještaja u okviru najvažnijih obalnih i otočnih urbanih cjelina (županijski gradovi). Također, predlaže se da luke od županijskog značaja moraju zadovoljiti najmanje standard funkcionalnosti i tehničke kvalitete C razine.
- 49) Predlaže se obvezivanje nadležnih lučkih uprava da za luke od županijskog značaja izrade Ocjenu rada te Plan razvoja za desetogodišnje razdoblje, te da ti dokumenti budu uvjet za dobivanje državnih potpora za razvoj.

### 3. Analiza i planiranje integralnog prijevoza

#### 3.1 Analiza postojećeg stanja razvijenosti integralnog prijevoza u lukama

##### 3.1.1 Utvrđivanje obilježja integralnog prijevoza u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja sa ro-ro putničkim linijama

Brod linijskog putničkog prometa većinom prevozi putnike samo dio njihovog putovanja. Izuzeci su slučajevi kada je konačna destinacija putnika pozicionirana u neposrednoj blizini luke što omogućava putniku da prošeta do iste. U ostalim slučajevima, u svrhu pružanja usluge prijevoza

Dostupnost sustava *park and ride* parkirališta, *feeder* autobusnih linija, prijevoza autobusa ro-ro putničkim brodovima te prijevoza željeznicom<sup>26</sup> (npr. u New Yorku, San Franciscu, Vancouveru) omogućava pružanje intermodalne usluge u pomorskom putničkom prometu. U Vancouveru<sup>27</sup> red plovidbe *SeaBus* usluge, koja pruža samo prijevoz putnika brodom, sadrži i podatke o vremenu hodanja putnika u svrhu transfera na drugi mod prijevoza (autobus, željeznica). Ova usluga omogućava putniku da isplanira svoje putovanje od ishodišta do odredišta uz dostupnost svih informacija na jednom mjestu. Geoprometni položaj luke pri tome ima važnu ulogu, jer upravo dostupnost različitih prometa u blizini luke predstavlja preduvjet za uvođenje intermodalne usluge prijevoza u kojoj sudjeluje i luka.<sup>28</sup>

Važnost integriranih putnih karata prepoznao je Europski parlament i Vijeće koje su unutar Uredbe o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima definirali da „Države članice trebale bi promicati korištenje javnog prijevoza i korištenje integriranih putnih karata kako bi optimizirale korištenje i interoperabilnost raznih načina prijevoza i operatera.”<sup>29</sup>

Kako bi osiguralo bez diskontinuitetno putovanje sljedeći temeljni elementi/problemi, su identificirani u projektu Towards Passenger Intermodality in the EU:<sup>30</sup>

- Mreže i čvorovi (dostupnost infrastrukture određene kvalitete, npr. fizička međupovezanost i interoperabilnost, integracija različitih usluga prijevoznih usluga - integrirani vozni redovi, prosječno vrijeme čekanja i sl.).
- Intermodalne usluge (integrirane karte i tarife, rukovanje prtljagom, pružanje informacija prije i tijekom putovanja).
- Promicanje intermodalnosti (na individualnoj razini, razini mjesta i općoj javnoj razini).

<sup>26</sup> TCRP Report 165: Transit capacity and quality of service manual, 3rd ed., Transportation Research Board of the National Academies, Washington, DC, USA, 2013. Dostupno na: <http://www.trb.org/main/blurbs/169437.aspx>, 20.4.2014., pp. 9-4 do 9-5

<sup>27</sup> <http://tripplanning.translink.ca/hiwire?a=iScheduleLookupSearch&LineName=998&LineAbbr=998>, 21.04.2014.

<sup>28</sup> Stupalo, V.: Metode vrednovanja kapaciteta i kvalitete usluge u trajektnoj luci, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2015., pp. 9-10.

<sup>29</sup> UREDBA (EU) br. 1177/2010 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004. Dostupno na: <http://www.agencija-zolpp.hr/Pravnikutak/UredbaEU11772010/tabid/3839/Default.aspx>, 13.7.2016., st. 5

<sup>30</sup> Report 1 Analysis of the Key Issues for Passenger Intermodality: Towards Passenger Intermodality in the EU, DG TREN, Dortmund, 2004.



Optimizacija intermodalnog prijevoza i integracija tržišta postavljene su kao jedni od ciljeva Bijele knjige iz 2011.,<sup>31</sup> promicanje kolektivnog prijevoza i multimodalnog putovanja kao jednostavne i pouzdane alternative privatnom prijevozu kroz osiguranje jednakih uvjeta pristupa za putnike, osiguranje kvalitete usluga na osnovnoj razini, te kroz bolje planiranje mobilnosti. bolje osiguravanje prava putnika u svim prijevoznim sredstvima i pristup infrastrukturama Novim pravilima o pravima putnika, jedan od ciljeva Bijele knjige 2001.,<sup>32</sup> definiran je skup „osnovnih” prava koja su zajednička svim prijevoznim sredstvima a zalaže se za nediskriminaciju, posebnu zaštitu putnika sa smanjenom pokretljivošću, informiranje putnika, nacionalna nadzorna tijela i sustavi za obradu pritužbi. Parlament se također zalaže za poboljšanje postojećih prava, posebno u vezi s nepoštenim uvjetima u prijevoznim ugovorima ili kako bi bolje jamčio pristup prijevozne infrastrukture putnicima sa smanjenom pokretljivošću te za uvođenje novih prava kao što su minimalni standardi kvalitete ili pravila za učinkovitu zaštitu putnika u multimodalnom prijevozu. Ta posljednja točka podrazumijeva da države članice neće koristiti mogućnost odstupanja od primjene propisa o željezničkom ili cestovnom prijevozu.<sup>33, 34</sup>

Učinkovita integracija sustava pomorskog prijevoza putnika i sustava kopnenog i zračnog prijevoza putnika zahtijeva dobre međusobne povezanosti omogućene integriranim mrežama i uslugama koje su atraktivne za potencijalne korisnike.

Učinkovitost integralnog prijevoza obilježavaju sljedeći pokazatelji:

- veća iskoristivost postojeće prometne infrastrukture,
- smanjenje zagušenja,
- poboljšanje učinkovitosti aktivnosti, procedura i procesa zaštite okoliša,
- poboljšanje ukupne kvalitete prijevozne usluge, čime se povećava pokretljivost i utječe na izbor putnika.

Analiza postojećeg stanja razvijenosti integralnog transporta u lukama obuhvaća istraživanjem održive multimodalna mobilnosti podrazumijevajući multimodalnu mobilnost kao sinonim za transport pri kojem se koriste različita prijevozna sredstva u određenom vremenskom razdoblju.

Provedena je terenska SWOT analiza koja je temelj prepoznavanja potreba provedbe aktivnosti u ovom području. Identifikacija elemenata integralnog transporta prema potrebama korisnika lučkog sustava obuhvatila je funkcionalna svojstva kvalitete integralnog transporta s posebnim naglaskom na kvalitetu usluge.

Prepoznate snage su sljedeće:

- kontinuitet povećanja obujma prometa putnika,
- očekivani pozitivni trendovi porasta obujma prometa putnika,
- povećanje industrije prijevoza putnika,

<sup>31</sup> COM 144. 2011. White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels: European Commission

<sup>32</sup> COM 370. 2001. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels: Commission of the European Communities

<sup>33</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.2.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.2.html), 13.7.2016.

<sup>34</sup> COM 898 (2011) A European vision for Passengers: Communication on Passenger Rights in all transport modes. Relevant EU Regulations in waterborne transport: 1. Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004, and 2. Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents.

- visoka kvaliteta prometne infrastrukture - visoka kvaliteta u smislu tehničkih objekata i turističke ponude,
- razvijenost mreže cestovnih, željezničkih, autobusnih i zračnih veza,
- aktivnosti ulaganja,
- relativno visoka razina korištenja javnog prometa u glavnim lučkim gradovima
- dostupnost programa i fondova EU za razvoj putničkog prometa (prekogranični programi suradnje, raspoloživi EU programi kao što su primjerice OP konkurentnost i kohezija 2014-2020, FP7, CIP, Horizon i sl.),
- u većini luka postoje i drugi načini prijevoza dostupni putnicima, tj. najam vozila, najam bicikla, najam brodica, taxi usluge, itd.),
- marine koje su dostupne u blizini velikih luka i budući da se većina luka nalazi unutar ili u neposrednoj blizini središta grada,
- postoji niz različitih usluga dostupnih putnicima za vrijeme čekanja na ukrcaj, kao i za putnike koji posjećuju grad (hoteli, restorani, barovi, trgovački centri, banke, putničke agencije, turistički informacijski centar, internet sadržaji i sl.).

Prepoznate slabosti su sljedeće:

- manjak u potpunosti dostupne prometne infrastrukture drugih prometnih grana i usluga,
- vanjski troškovi integralnog prijevoza nisu dovoljno analizirani i uključeni / integrirani u politikama cijena transporta i razvoja prijevoza,
- informacijski sustav izdavanja karata nije razvijen, niti integriran u jadranskoj regiji,
- integracijski turistički aranžmani temeljeni na putničkoj više modalnoj mobilnosti bez korištenja automobila nisu uvedeni, niti su dostupni na jadranskom području,
- većina luka ne nudi integrirani prijevoz, tako da putnici moraju čekati u redu i kupiti ulaznicu svaki put kada promijene način prijevoza ili prijevoznika, a vozni redovi različitih prometnih grana još uvijek nisu sinkronizirani,
- nedovoljna upotreba IT tehnologija i nepostojanje posebnih službi za osobe s invaliditetom.

Prepoznate prilike su sljedeće:

- kontinuirano povećanje potražnje u posljednjih 10 godina u obalnom linijskom pomorskom prijevozu na Jadranu,
- potrebno je razviti integrirani javni prijevoz i izdavanje karata (multimodalna putnička karta),
- optimalizacija djelatnosti željeznice i razvoja cesta te daljnje usklađivanje s prostornim planovima i nedostatnost ulaganja u zemljišta prometne infrastrukture i turističke ponude dodane vrijednosti (biciklističke staze i sl.).

Prepoznate prijetnje su sljedeće:

- nedovoljno kapitala i / ili prihoda,
- smanjenje broja turista (putnika), kao rezultat recesije i globalne ekonomske krize,
- depopulacija stanovništva na otocima - to je izuzetno važno kako bi se osiguralo odgovarajuće prometne veze između otoka i kopna nedostatan osiguranje kvalitete usluge (vrijeme, pouzdanost, dostupnost, fleksibilnost, sigurnost, zaštićenost, usluge u cjelini i učestalost).

### 3.1.2 Ocjena postojećeg stanja razvijenosti integralnog prijevoza

Za učinkovitu procjenu postojećeg stanja razvijenosti integralnog prijevoza provedeno je terensko istraživanje i provedena je obrada podataka dobivenih iz popunjenih upitnika.

Rezultati istraživanja pokazuju da preko 95 posto luka ima vezu sa linijskim autobusnim prijevozom, u preko 75 posto luka je dostupna taxi služba. U neznatnom broju luka dostupna su sredstva javnog gradskog prijevoza, budući da ti gradovi (ovo se odnosi na luke koje su pozicionirane u naseljenim gradovima ili općinama) nemaju organiziran i uveden javni gradski prijevoz. U preko 75 posto luka dostupna je usluga najma vozila i najma bicikla. Kao što je već prije rečeno, analizirane su luke sa ro-ro putničkim linijama, i to kao odredišne luke ili tranzitne luke. Odredišnima se smatraju luke koje se nalaze u gradu ili općini, dok se tranzitnima smatraju luke koje se ne nalaze u gradu ili u naselju (primjerice Merag).

Prema podacima dobivenim terenskim istraživanjem zaključuje se da je stupanj razvijenosti integralnog prijevoza u lukama sa ro-ro putničkim linijama na razini koja trenutačno zadovoljava minimalne zahtjeve domaćeg stanovništva i turista. Nadalje, povezanost sa javnim gradskim prometom, mogućnost najma automobila, bicikla, motora i brodova je zadovoljavajuća prema trenutnim zahtjevima i željama domaćeg stanovništva i turista. Posebno se uočava nepostojanje integriranog sustava upravljanja informacijama o drugim oblicima prijevoza. Pri tome se posebno naglašava potreba turista koji provode godišnji odmor u više dinamičnom ritmu nego što je to bilo prije 10-ak i više godina, mijenjajući i nekoliko turističkih odredišta tijekom svog boravka u Republici Hrvatskoj. Terenskim istraživanjem i anketiranjem domaćeg stanovništva i turista u lukama zaključuje se da je prisutno zadovoljstvo sa mogućnosti promjene modaliteta prijevoza u lukama, posebno povezanost sa autobusnim prijevozom, taxijem, te dostupnost usluga najma automobila, broda, motora, bicikla.

Za učinkovitu procjenu postojećeg stanja razvijenosti integralnog prijevoza provedena je obrada podataka dobivenih popunjenim upitnicima. Pri tome je samo 15 luka sa redovitim ro-ro putničkim linijskim servisom popunilo ankete, pri čemu sve od njih nisu odgovorile na sva pitanja. Temeljem obrađenih podataka iz popunjenih upitnika, popunjenih od strane lučkih uprava, zaključuje se da lukama sa ro-ro putničkim linijama razvijenost integralnog prijevoza i povezanost sa drugim oblicima transporta nisu prioritetna područja niti se smatraju presudnima za daljnji razvoj i povećanje obujma prometa. U skladu s time luke ne smatraju da će u bliskoj budućnosti uvoditi dodatne usluge u lukama, posebno usluge za osobe sa invaliditetom, osobe sa djecom i starije osobe. To se prvenstveno odnosi na dodatne usluge koje bi olakšale pristup i dostupnost.

## 3.2 Analiza budućeg razvoja integralnog putničkog prijevoza i dimenzioniranje potreba razvoja integralnog prijevoza

### 3.2.1 Metodološki pristup

Sljedeći pokazatelji kvalitete - kriteriji definiraju se i valoriziraju što je važno za donositelje odluka i putnike:

- karakteristike potražnje putnika (intenzitet) tijekom godine i prema opterećenju u vršnom danu;
- učestalost usluga (fleksibilnost putnika u organizaciji putovanja u lukama koje imaju razvijen integralni prijevoz ili imaju planove razvoja integralnog prijevoza);
- kapacitet luke;
- dostupnost (povezanost sa drugim granama prijevoza ) mogućnost uvođenja usluge s dodanom vrijednošću (pristupačnost osobama s posebnim potrebama, dostupnost sanitarnih čvorovima, restoranima i sl.).

Metodološki okvir za analizu budućeg razvoja integralnog putničkog prijevoza i dimenzioniranje potreba razvoja integralnog prijevoza obuhvaća metodološke smjernice koje lukama trebaju poslužiti kao alat prilikom planiranja razvoja. Razvoj integralnog putničkog prijevoza treba razmatrati kao složenu razvojnu aktivnost i prioritetno područje lokalne odnosno županijske uprave iz razloga što luke same u okviru svojih nadležnosti, razvojnih mogućnosti i financijskih sredstava ne mogu poticati razvoj takvoj koncepta niti višemodalitetnog prijevoza. Prvi korak razmatranja mogućnosti razvoja integralnog putničkog prijevoza mora biti analiza postojećeg i očekivanog prognoziranih obujma prometa. Ovo je detaljno napravljeno u ovom Nacionalnom planu i kao takvo može biti korišteno za daljnje analize. Autori smatraju da treba odrediti kategorije luka prema obujmu prometa, na način da prvu kategoriju imaju luke sa preko 250.000 putnika godišnje a drugu kategorije luke sa manje od 250.000 prevezenih putnika godišnje. Kategorizacija se treba temeljiti na broju putnika po lukama kao mjeri prometne potražnje luka, a ne na broju prevezenih putnika po linijama.

Drugi korak razmatranja mogućnosti razvoja integralnog putničkog prijevoza je analiza prometa u vršnom danu odnosno vršnom satu.

Treći korak razmatranja mogućnosti razvoja integralnog putničkog prijevoza je analiza prostornih mogućnosti proširenja i izgradnje dodatne lučke suprastrukture na lučkom području.

### 3.2.2 Definiranje i vrednovanje pokazatelja kvalitete mogućnosti razvoja integralnog putničkog prijevoza i kriterija za dimenzioniranje potreba razvoja integralnog prijevoza

Vrlo važan pokazatelj kvalitete mogućnosti razvoja integralnog sata je mjerodavan vršni sat odnosno mjerodavan vršni dan izračuna temeljem obujma prometa i putnika tijekom cijele godine. Izračun ovog pokazatelja daje mogućnost procjene kapaciteta dodatnih integriranih usluga i njihovo dimenzioniranje.

Mjerodavno vršno opterećenje označava prometnu potražnju za koju će se planirati/analizirati prometni objekt. U praksi se koriste različite metode određivanja vremenskog razdoblja tijekom kojeg se javlja mjerodavno vršno opterećenje. Odabir metode ovisi o svrsi

planiranja/prognoziranja, kao i o pristupačnosti, potrebnom vremenu, naporu i trošku prikupljanja i obrade podataka.

Metode određivanja mjerodavnog vršnog opterećenja, analizom dostupne literature, identificirane su u priručnicima za planiranje objekata u zračnom i cestovnom prometu. Svrha ovih metoda je definirati količinu prometa tijekom kraćeg vremenskog razdoblja, na primjer tijekom jednog sata, na temelju godišnjih podataka o prometu koji su najčešće jedino dostupni.

Duljina vremenskog razdoblja analize ovisi o svrsi promatranja i vrsti promatranog objekta te o prosudbi prometnog planera. Kod detaljnijih planova izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture poželjnija je upotreba satnih i dnevnih vrijednosti nego godišnjih vrijednosti, budući da se kapacitet svakog pojedinog prostora određuje s obzirom na broj korisnika koji će istovremeno biti na tom određenom prostoru.

Na temelju podataka o prometu te pregledom literature identificirane su metode izračuna mjerodavnog vršnog dana i mjerodavnog vršnog sata prometnog objekta. Umjesto naziva mjerodavni vršni dan, u daljnjem tekstu: MVD, u literaturi se još koristi i naziv projektni dan,<sup>35</sup> dok se umjesto naziva mjerodavni vršni sat, u daljnjem tekstu: MVS, koriste sljedeći nazivi:<sup>36</sup> tipični vršni sat, projektni sat, projektni vršni sat, vršni sat, projektno vremensko razdoblje, mjerodavni vršni sat i slično. Kod većine planiranja svrha određivanja MVD-a i MVS-a je ista, a to je prikazivanje reprezentativnog perioda koji obilježava mogućnost luke da osigura odgovarajući kapacitet veći dio godine izbjegavajući izgradnju infrastrukture i suprastrukture za najprometniji period unutar godine.<sup>37</sup>

Ukoliko se pretpostavlja da se MVS javlja tijekom MVD-a, vrijednost MVS-a izračunava se analizom MVD-a. Vršno satno razdoblje MVD-a ne smije biti najprometnije satno razdoblje u godini te se uobičajeno usvaja vrijednost MVS-a koja je 20 % manja od najprometnijeg satnog razdoblja u godini. Prema dokumentu ACRP WOD 14<sup>38</sup> kod izrade nacionalnog plana u većini prognoza pretpostavlja se da se MVS javlja tijekom MVD-a.

Analizom dosadašnjih razvojnih planova preporuča je sljedećih sedam metoda izračuna MVD-a:

- prosječan dan vršnog mjeseca
- prosječan radni dan vršnog mjeseca
- prosječan dan tijekom dva vršna mjeseca
- drugi vršni dan tijekom prosječnog tjedna u vršnom mjesecu
- prosječan dan u godini
- sedmi ili petnaesti vršni dan u godini
- metoda 90 % ili 95 % vršnog dnevnog opterećenju u godini.

<sup>35</sup> 1) ACRP Report 82: op. cit.; 2) ACRP Web-Only Document 14: Guidelines for preparing peak period and operational profiles, Airport Cooperative Research Program, Transportation Research Board of the National Academies, 2012.

<sup>36</sup> Neki od engleskih naziva u literaturi: design peak hour, typical peak hour, design hour, peak hour [cf. 1) Ashford, N.J., Stanton, H.P., Moore, C.A., Coutu, P., Beasley, J.R.: Airport operations, 3rd ed., McGraw Hill, SAD, 2012.; 2) De Neufville, R., Odoni, A.R.: op. cit.; 3) ACRP Report 82: op. cit.; 4) ACRP Web-Only Document 14: op. cit.]

<sup>37</sup> Cf. 1) ACRP Report 82: op. cit., p. E-4; 2) ACRP Web-Only Document 14: op. cit., p. 2

<sup>38</sup> ACRP Web-Only Document 14: op. cit., p. 12

Ove metode pretpostavljaju da se MVS javlja unutar MVD-a te kao MVS identificiraju najprometniji sat unutar dobivenog MVD-a. Međutim, uvjet je da identificirani sat nije apsolutni sat u godini.

Najprometniji sat unutar pojedinog dana može imati vrijednost od 6,25 % (teoretski apsolutni najniži) do čak 12 - 20 % ukupnog dnevnog prometa. Vrijednost teoretski apsolutnog najnižeg sata od 6,25 % pretpostavlja ujednačenu distribuciju operacija domaćeg prometa tijekom 16 h, što se u praksi skoro nikada ne događa. U praksi uvijek dolazi do vršnih razdoblja ili s obzirom na varijacije u prometu prijevoznih sredstava koje nude uslugu prijevoza ili, još vjerojatnije, s obzirom na varijacije u prometu putnika čije se vrijednosti obično povećavaju tijekom „udarnih“ sati, čak i u slučajevima kada u tim satima ne dolazi do povećanog broja prijevoznih sredstava, budući da u praksi tada često uslugu prijevoza nude prijevozna sredstva većeg kapaciteta. Smanjenje izraženosti prometa tijekom najprometnijeg sata uobičajeno se javlja prilikom rasprostiranja vršnih razdoblja duž dana, npr. pri povećanju broja prijevoznih sredstava tijekom dana.

Posebna pozornost pri definiranju kriterija za dimenzioniranje potreba razvoja integralnog prijevoza jest analiza i procjena potreba domaćeg stanovništva i potreba turista po županijama koja je provedena u okviru analize obujma prometa putnika i terete u lukama.

Izračun mjerodavnog vršnog dana i mjerodavnog vršnog sata izuzetno je važan pri planiranju dodatnih lučkih usluga namijenjenih putnicima sa djecom, invalidima, starijim osobama i drugim skupinama. Upravo razvoj integriranog prijevoza mora obuhvatiti sve parametre iskorištenosti lučke infrastrukture i suprastrukture i buduće dimenzioniranje treba biti u skladu sa projekcijama prometa i potražnjom za lučkim uslugama.

### 3.2.3 Prijedlozi budućeg razvoja integralnog prijevoza multimodalnih servisa po županijama

Budući razvoja integralnog prijevoza i multimodalnih servisa po županijama, prema zaključcima analize popunjenih anketa i terenskog istraživanja, nije prepoznat od strane luka kao prioritetno područje razvoja i kao takav najvjerojatnije neće biti ostvaren u dugoročnom razdoblju od budućih pet godina. No, trendovi porasta broja turista i prognozirane/očekivane količine prometa putnika i vozila će inicirati ulaganja u područje razvoja integralnog prijevoza. Posebnu važnost pri tome luke trebaju prepoznati u potrebama modernizacije i usklađivanjem sa svjetskim trendovima, koji u stvarnosti nisu potrebni radi povećanja količine prometa u ro-ro putničkim lukama, ali su potrebne radi usklađenog, integriranog razvoja prometnog sustava u cjelini, turističkog sektora i konačno gospodarstva Republike Hrvatske. Ulaganjem u razvoj integralnog prijevoza i uspostavu multimodalnih servisa putnici u pomorskom prometu će dobiti mogućnost korištenja kvalitetnije lučke usluge i njihova razina zadovoljstva sa pruženom uslugom će biti veća. Razvidno je da u uvjetima sadašnjem poslovanja luke ne smatraju prioritetom ulaganje u ovaj sektor jer su prisutna prioritetnija područja razvoja (infrastrukturni i suprastrukturni problemi). U uvjetima poslovanja u liberaliziranom tržištu usluga javnog putničkog prometa jedan od važnih kriterija daljnjeg razvoja pojedinih luka će zasigurno biti mogućnost uspostave integriranog putničkog prometa i multimodalnih putničkih servisa. Time će pojedine luke, koje već budu promišljale o mogućnostima integriranosti pomorskog prijevoza sa autobusnim prijevozom, hidroavionskim prijevozom i drugim *shuttle* prijevozima, imati veliku prednost i atraktivnost u odnosu na druge luke, za uspostavu novih linija i povezivanje s lukama na drugim otocima i na kopnu.



Uvažavajući prisutnost nezainteresiranosti luka za razvoj integralnog prijevoza, a s namjerom praćenja europskih trendova razvoja integralnog prijevoza, posebno s aspekta potencijala pomorski luka koje ima RH, prijedlog očekivanih pokazatelja planiranog razvoja integriranog putničkog prometa u lukama:

- veća iskoristivost postojeće lučke infrastrukture i izgradnje dodatne suprastrukture (čekaonice, natkriveni prostori za čekanje, sanitarni čvorovi...);
- povećanje broja putnika u lukama;
- poboljšanje učinkovitosti aktivnosti, procedura i procesa zaštite okoliša u lukama;
- poboljšanje ukupne kvalitete prijevozne usluge, čime se povećava mobilnost i utječe na putnikov odabir odredišta;
- povećanje broja turista koji svoj odmor provode na nekoliko turističkih destinacija, pri tome boraveći u jednoj destinaciji samo nekoliko dana;
- uspostava reorganiziranih linijskih servisa koji međusobno spajaju otoke koji nisu izravno spojeni, ovaj potreba je posebno izražena na Sjevernom i Južnom Jadranu;
- pri izgradnji novih lučkih objekata namijenjenih turistima posebno treba razmatrati mogućnosti korištenja zelenih tehnologija, radi očuvanja okoliša, praćenja europskih i svjetskih trendova razvoja luka i budućih mogućnosti apliciranja na energetske europske programe iz kojim se može financirati izgradnja i opremanje lučke suprastrukture
- posebno treba uspostaviti sustav sufinanciranja uspostave integriranog putničkog prijevoza od strane lokalne uprave, na način da se definiraju modeli sufinanciranja autobusnih linija duž otoka povezujući sva (koliko je to moguće) naseljena mjesta na otocima sa otočkom lukom koja povezuje otok sa kopnom. Ovo je posebno važno jer luke nemaju nadležnost niti mogućnost ovakvog poticaja i ovise o drugim prijevoznicima u prometnom sustavu.

Zaključno, valja istaknuti sljedeće:

- 50) Prepoznate prednosti i prilike koje razvoj integralnog prijevoza pruža u lukama nisu iskorištene nisu razmatrane u budućim planovima razvoja, što predstavlja neiskorišten potencijal buduće konkurentnosti pojedinih luka i lučkog sustava u cjelini.
- 51) Prema podacima dobivenim terenskim istraživanjem zaključuje se da je stupanj razvijenosti integralnog prijevoza u lukama sa ro-ro putničkim linijama na razini koja trenutačno zadovoljava minimalne zahtjeve domaćeg stanovništva i turista. Nadalje, povezanost sa javnim gradskim prometom, mogućnost najma automobila, bicikla, motora i brodova je zadovoljavajuća prema trenutnim zahtjevima i željama domaćeg stanovništva i turista. Posebno se uočava nepostojanje integriranog sustava upravljanja informacijama o drugim oblicima prijevoza.
- 52) Preporuka je uspostava reorganiziranih linijskih servisa koji međusobno spajaju otoke koji nisu izravno spojeni, ovaj potreba je posebno izražena na Sjevernom i Južnom Jadranu.
- 53) Preporuka je uspostava sustava sufinanciranja uspostave integriranog putničkog prijevoza od strane lokalne uprave, na način da se definiraju modeli sufinanciranja autobusnih linija duž otoka povezujući sva (koliko je to moguće) naseljena mjesta na otocima sa otočkom lukom koja povezuje otok sa kopnom.

## 4. Upravljanje lukama županijskog i lokalnog značaja - administrativni model

### 4.1 Analiza upravljanja županijskim lučkim upravama u Republici Hrvatskoj

U ovome dijelu prikazani su sumarni rezultati i temeljni zaključci financijske analize poslovanja županijskih lučkih uprava. Cjelovita analiza po županijama je prilog ovog plana.

Za analizu su uzeti podaci zaprimljeni od županijskih lučkih uprava čime je uvjetovana i točnost prikazanih rezultata. Analiza je provedena na način da se zasebno prikazalo upravljanje pojedinom lučkom upravom, pri čemu su uzeti u obzir i nefinancijski uvjeti pod kojima one posluju (broj luka i lučica, površina lučkog područja i dr.), a u skladu sa raspoloživim i dobivenim podacima od nadležnih lučkih uprava. Stoga se pored analize koja obrađuje poslovanje svih županijskih lučkih uprava, izradila i separata analiza za svaku lučku upravu. Odvojene analize omogućile su uvid u poslovanje pojedinih lučkih uprava.

Provedena je analiza obuhvatila:

- strukturnu analizu prihoda,
- strukturnu analizu rashoda,
- analizu ostvarenja prihoda od pružanja usluga i prodaje robe, te ostalih prihodovnih kategorija,
- analizu rashoda poslovanja,
- analizu imovine,
- analizu zaposlenosti i analiza ljudskih potencijala,
- analizu produktivnosti rada i sredstava,
- analizu produktivnosti imovine i prostora,
- analizu investicijske aktivnosti,
- analizu aktivnosti koncesioniranja,
- analizu sustava upravljanja.

Za metodološko pojašnjenje bitno je navesti da su u cilju dobivanja usporedivih veličina i razmatranja promatrani financijski i nefinancijski podaci, te da su financijski podaci agregirani.

Tako su izvori ukupnih prihoda promatrani kao vlastiti ili proračunski, a unutar vlastitih prihoda posebno su analizirani prihodi od pružanja usluga, kao i ostali sastavni dijelovi ukupnih prihoda iz vlastitih izvora. Posebno su analizirani i prihodi po osnovi komunalnih, odnosno nautičkih vezova.

Na rashodovnoj su strani analizirani ukupni rashodi i njihova struktura na način da se posebno analiziralo amortizaciju, zatim troškove tekućeg i investicijskog održavanja, troškove zaposlenih, te troškove upravljačkih usluga (rashodi za usluge promidžbe i informiranja, rashodi za intelektualne usluge, računalne usluge te ostale usluge - grafičke, objavljivanje, zaštita imovine i sl.). Rashodi koji nisu sadržani u prethodno navedene četiri glavne rashodovne skupine agregirani



su skupno u petu opću troškovnu kategoriju – ostali troškovi. U nastavku su sumarno prikazani glavni zaključci provedene analize.

U svrhu izrade ovog plana obuhvaćeno je višegodišnje razdoblje, uključivši u analizu i rezultate prethodnih istraživanja. Na prethodna je istraživanja, a u cilju dobivanja najsvježijih podataka, konzultant nadodao i analitičko istraživanje poslovanja i upravljanja županijskih lučkih uprava u posljednje dvije godine.

Komparativna analiza upravljanja županijskim lučkim upravama te analiza njihova poslovanja od osnutka do danas izrađena je na osnovi službenih, obrađenih i relevantnih podataka, pokazatelja koji se nalaze u dokumentima i izvješćima predmetnih lučkih uprava te relevantnih županijskih i državnih tijela. Posebna je pozornost u analizi upravljanja posvećena zadnjim dvjema financijskim godinama na temelju dobivenih podataka o poslovanju predmetnih županijskih lučkih uprava te na temelju njihovih financijskih i drugih pratećih izvješća o poslovanju.

Prethodno dobiveni analitički i sintetički podaci agregirani su po odgovarajućim skupinama i u nastavku su tablično iskazani kako bi se stekao bolji uvid.

| <b>Pokazatelj</b>                                            | <b>Lučke uprave</b> | <b>Istarska županija</b> | <b>Primorsko-goranska županija</b> | <b>Ličko-senjska županija</b> | <b>Zadarska županija</b> | <b>Šibensko-kninska županija</b> | <b>Splitsko-dalmatinska županija</b> | <b>Dubrovačko-neretvanska županija</b> |
|--------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>Broj lučkih uprava</b>                                    |                     | 5                        | 8                                  | 2                             | 1                        | 1                                | 1                                    | 4                                      |
| <b>Broj luka</b>                                             |                     |                          |                                    |                               |                          |                                  |                                      |                                        |
| - županijskog značenja                                       |                     | 8                        | 27                                 | 7                             | 8                        | 2                                | 6                                    | 7                                      |
| - lokalnog značenja                                          |                     | 48                       | 76                                 | 13                            | 103                      | 23                               | 48                                   | 76                                     |
| <b>Površina obalnog i morskog područja (u m<sup>2</sup>)</b> |                     |                          |                                    |                               |                          |                                  |                                      |                                        |
|                                                              |                     | 92.213                   | 712.386                            | 47.000                        | 42.476                   | 65.017                           | 29.652                               | 60.002                                 |
| - kopnena površina                                           |                     | 1.932.872                | 1.972.885                          | 426.900                       | 487.273                  | 204.640                          | 340.776                              | 878.936                                |
| - morska površina                                            |                     | 2.026.706                | 2.685.271                          | 473.900                       | 529.749                  | 269.657                          | 370.428                              | 938.938                                |
| - ukupno                                                     |                     |                          |                                    |                               |                          |                                  |                                      |                                        |
| <b>Dužina obalne linije (u m)</b>                            |                     | 7.746                    | 14.588                             | 2.217                         | 2.529                    | 3.159                            | 2.617                                | 4.674                                  |

|                                                  |        |        |                 |        |        |        |        |
|--------------------------------------------------|--------|--------|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Broj vezova</b>                               | 1385   | 3985   |                 | 723    | 277    | 829    | 1.014  |
| - komunalni                                      | 461    | 881    | 670<br>(komun.) | 74     | 75     | 249    | 87     |
| - nautički                                       | 1846   | 4654   |                 | 797    | 352    | 1.078  | 1.101  |
| - ukupno                                         |        |        |                 |        |        |        |        |
| <b>Prihodi lučkih uprava u tis. kuna (2015.)</b> |        |        |                 |        |        |        |        |
| - ukupni                                         | 54.524 | 69.986 | 10.270          | 30.860 | 21.038 | 41.319 | 26.847 |
| - vlastiti                                       | 53.927 | 63.179 | 10.120          | 20.796 | 17.925 | 35.280 | 25.245 |
| - iz proračuna*                                  | 597    | 6.807  | 150             | 10.064 | 3.113  | 6.039  | 1.602  |
| <b>Rashodi lučkih uprava u tis. kuna (2015.)</b> |        |        |                 |        |        |        |        |
| - ukupni                                         | 22.182 | 29.622 | 3.642           | 17.562 | 15.254 | 33.835 | 17.608 |
| - amortizacija                                   | 3.332  | 9.622  | 237             | 637    | 526    | 15.612 | 494    |
| - održavanje                                     | 2.553  | 4.417  | 558             | 14.731 | 5.278  | 1.104  | 5.219  |
| - upravljačke usluge                             | 1.296  | 2.381  | 286             | 275    | 5.082  | 10.691 | 675    |
| - zaposleni                                      | 7.610  | 6.824  | 1.065           | 1.289  | 1.787  | 4.288  | 5.414  |
| - ostalo                                         | 7.392  | 6.378  | 1.495           | 629    | 2.582  | 2.139  | 5.805  |
| <b>Struktura prihoda</b>                         |        |        |                 |        |        |        |        |
| - vlastiti                                       | 98,9%  | 90,3%  | 98,5%           | 67,4%  | 85,2%  | 85,4%  | 94,0%  |
| - iz proračuna                                   | 1,1%   | 9,7%   | 1,5%            | 32,6%  | 14,8%  | 14,6%  | 6,0%   |
| <b>Struktura rashoda</b>                         |        |        |                 |        |        |        |        |
| - amortizacija                                   | 15,0%  | 32,5%  | 6,5%            | 3,6%   | 3,5%   | 46,1%  | 2,8%   |
| - održavanje                                     | 11,5%  | 14,9%  | 15,3%           | 83,9%  | 34,6%  | 3,3%   | 29,6%  |
| - upravljačke usluge                             | 5,8%   | 8,0%   | 7,9%            | 1,6%   | 33,3%  | 31,6%  | 3,8%   |
| - zaposleni                                      | 34,3%  | 23,0%  | 29,2%           | 7,3%   | 11,7%  | 12,7%  | 30,8%  |
| - ostalo                                         | 33,3%  | 21,5%  | 41,0%           | 3,6%   | 16,9%  | 6,3%   | 33,0%  |
| <b>Struktura zaposlenih**</b>                    |        |        |                 |        |        |        |        |
| - VŠS, VSS i više                                | 23,3%  | 16,8%  | 40,0%           | 19,0%  | 50,0%  | 61,9%  | 56,7%  |
| - KV, SSS                                        | 71,7%  | 83,2%  | 60,0%           | 81,0%  | 50,0%  | 38,1%  | 43,3%  |
| - NKV, OSS                                       | 5,0%   | 0,0%   | 0,0%            | 0,0%   | 0,0%   | 0,0%   | 0,0%   |

\* Prihodi iz proračuna županijskih lučkih uprava sastoje se pretežito od prihoda od donacija iz javnih proračuna (Republike Hrvatske, županije (osnivača), te jedinica lokalne samouprave), a podaci o veličini ostvarenih prihoda u razmatranom razdoblju su preuzeti iz financijskih izvještaja dostavljenih od strane županijskih lučkih uprava za potrebe izrade ovog plana, te bi, sukladno računovodstvenim propisima i standardima, u dijelu koji se odnosi na nefinancijsku imovinu trebali sadržavati onaj dio donacija koji je razmjernan realnim troškovima uporabe nefinancijske imovine (kapitalnih investicija) financirane donacijama.

\*\* Obradeni i prikazani podaci o zaposlenima prikupljeni su prema dostavljenim podacima županijskih lučkih uprava, a s obzirom da dostavljeni podaci nisu uvijek bili cjeloviti, te budući da neke lučke uprave nisu dostavile potrebne podatke, prikazani su podaci morali jednim dijelom biti aproksimirani.

Napomena: Obradeni i prikazani financijski podaci u ovoj tablici uzeti su iz financijskih izvještaja dostavljenih od strane županijskih lučkih uprava za potrebe izrade ovog plana

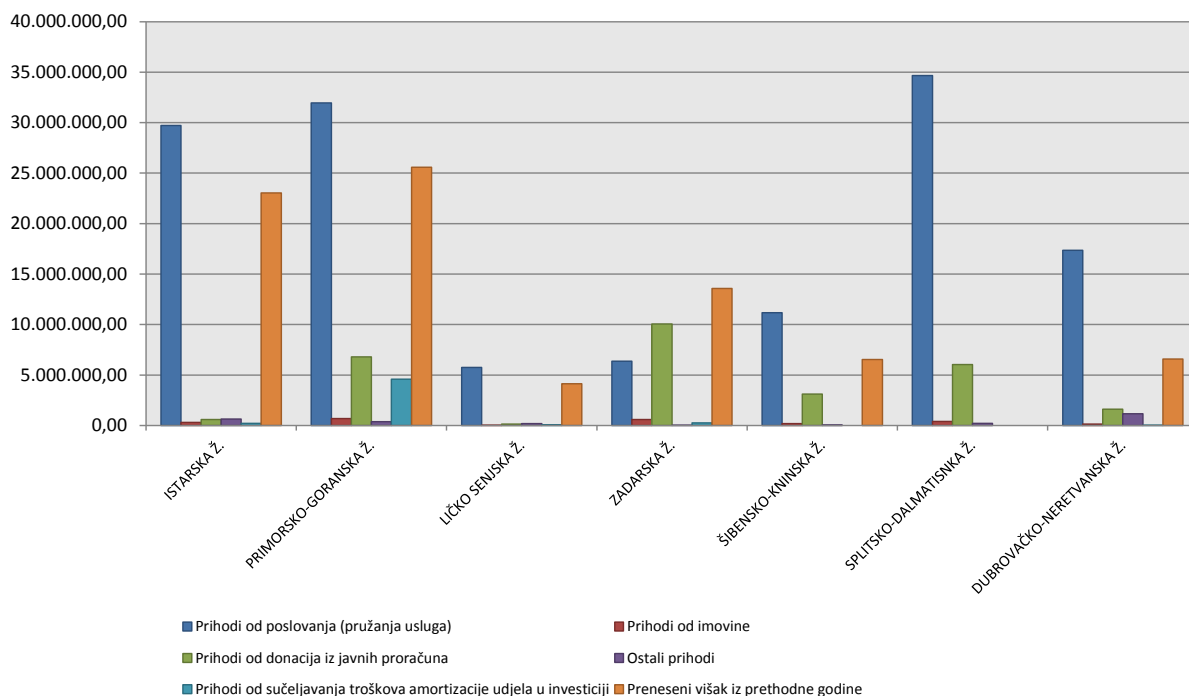
**Tablica 16 Komparativna analiza upravljanja županijskim lučkim upravama po županijama u Republici Hrvatskoj**

Usporedbom rezultata iz provedene analize, a što je sumarno prikazano u prethodnoj tablici tablice te izabranim grafikonima uviđa se da Splitsko-dalmatinska županija kao jedinica s najvećom površinom obalnog i morskog područja i s jednom od najdužih obalnih linija ima samo jednu lučku upravu koja ostvaruje relativno velike prihode i rashode. U tom smislu primjetno je da Splitsko-dalmatinska županija primjenjuje svojevrzni centralizirani sustav upravljanja županijskim i lokalnim lukama posredstvom jedinstvene županijske lučke uprave. Na određeni način valja posebice naglasiti činjenicu da se u toj županiji ostalo na centraliziranom upravljanju samo jednom lučkom upravom unatoč tome što se radi o relativno velikoj obalnoj liniji.

S druge strane pak, županije s puno manjom površinom obalnog i morskog područja te manjom ili približno jednakom dužinom obalne linije (Istarska, Primorsko-goranska i Ličko-senjska županija) odlučile su se na osnivanje dviju ili više lučkih uprava radi upravljanja lučkim područjem. U Istarskoj se županiji primjenjuje decentralizirani sustav upravljanja županijskim i lokalnim lukama kroz 5 županijskih lučkih uprava, a u Primorsko-goranskoj kroz 8 županijskih lučkih uprava.

Uz Splitsko-dalmatinsku županiju, većim prihodima županijskih luka izdvajaju se županije Primorsko-goranska i Istarska. Primorsko-goranska županija ostvaruje najveće ukupne prihode, ali i najveće vlastite prihode. U ukupnim prihodima Primorsko-goranske županije relativno veliki udio otpada na vlastite prihode, što na određeni način ukazuje na poslovanje koje ima izražen stupanj neovisnosti u odnosu na županijske i državne potpore. Ipak, po kriteriju veličine udjela vlastitih prihoda u ukupnim prihodima na prvom je mjestu Istarska županija, no tu značajnu ulogu imaju prihodi LU Pula koje ista ostvaruje na temelju odluke o "privremenom upravljanju" nad dvjema lukama posebne namjene – nautičkom lukom Bunarina i sportskom lukom Bunarina. Zbog toga bi na određeni način prilikom razumijevanja tih rezultata poslovanja trebalo uzeti u obzir distorzivne učinke koje stvara takvo upravljanje, značajno povećavajući prihodovne mogućnosti za tu lučku upravu, a time značajno utječući na nerealno povećanje ukupnih prihoda od pružanja usluga lučkih uprava agregirano na razini čitave županije.

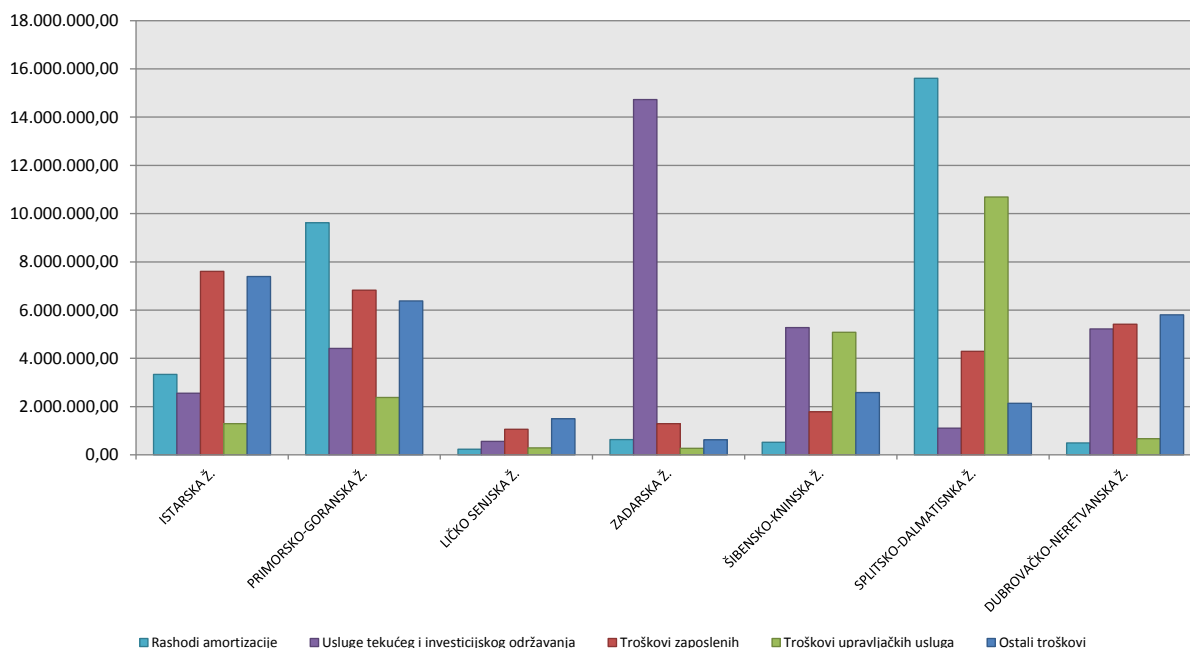
Potrebno je ukazati na prihode od pružanja usluga gdje je na prvom mjestu Splitsko-dalmatinska županija, koja ujedno nema evidentiranih prenesenih viškova iz prošlih godina. S druge strane, Primorsko-goranska županija je druga po redu po kriteriju ostvarene veličine prihoda od pružanja usluga, ali istovremeno u 2015. godini ima i najveću agregatnu veličinu prenesenih viškova iz prošlih godina, dok u 2014. godini je Istarska županija na prvom mjestu prema veličini prenesenih viškova iz prošlih godina. Ove dvije županije prednjače po toj prihodovnoj veličini.



**Slika 71 Ostvareni prihodi županijskih lučkih uprava po županijama prema glavnim prihodovnim grupama u 2015. godini**

Podaci iz analize ukazuju i da županije s vrlo velikim brojem vezova ne moraju nužno imati i najveće prihode u kategoriji prihoda od vlastitih djelatnosti budući da veliki broj vezova može otpadati na komunalne vezove za lokalno stanovništvo koje vezove često plaća po simboličnim cijenama, odnosno cijenama bitno nižima od onih tržišnih.

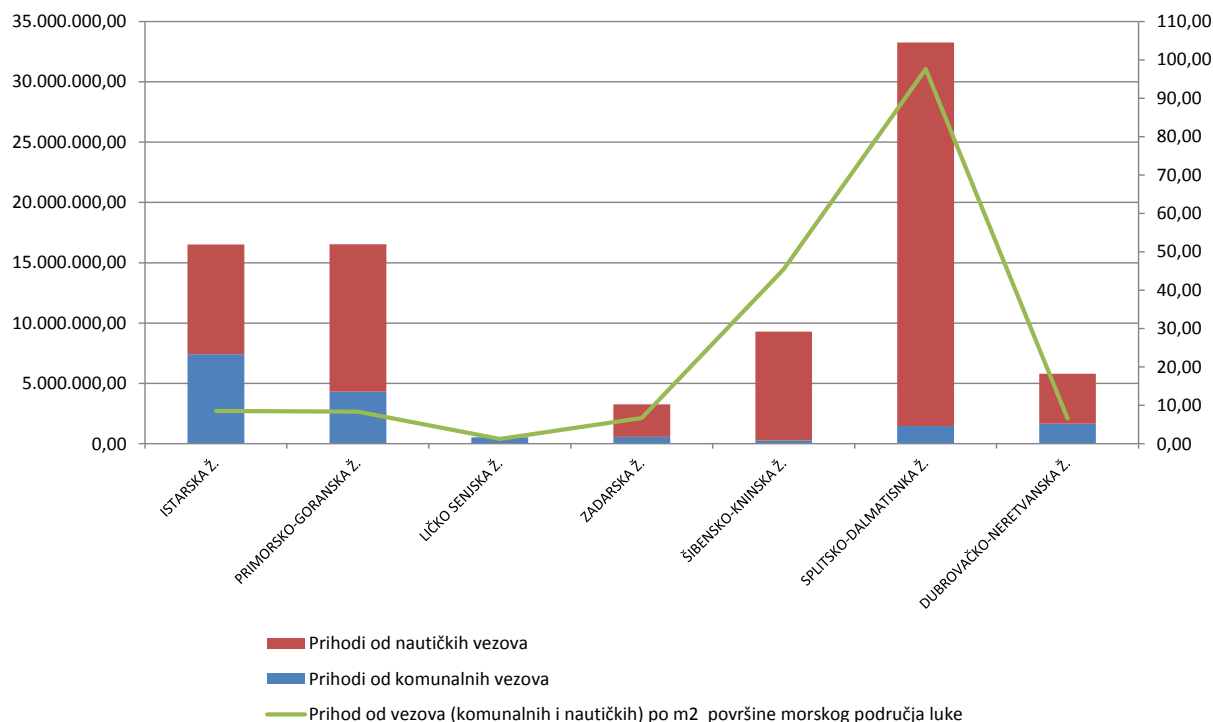
Analiza strukture rashoda lučkih uprava ukazuje da županije s većim brojem lučkih uprava imaju i veće izdatke za plaće i ostale usluge (knjigovodstvo, pravni savjeti, putovanja i slično), a što može korelirati s brojem zaposlenih. Ti su troškovi bitno viši, kako u apsolutnom tako i u relativnom smislu, kod županija koje imaju centralizirane sustav upravljanja (Šibensko-kninska i Splitsko-dalmatinska) u odnosu na županije sa decentraliziranim sustavom upravljanja (Istarska, Primorsko-goranska, Dubrovačko-neretvanska), izuzev Zadarske županije kod koje su oni u strukturi ukupnih rashoda bitno manje zastupljeni na račun iznimno velikog udjela rashoda za usluge tekućeg i investicijskog održavanja koji dominira u strukturi rashoda ove županije i njene županijske lučke uprave. S druge pak strane troškovi rada kod županija sa decentraliziranim sustavom upravljanja (Istarska, Primorsko-goranska, Dubrovačko-neretvanska) su bitno veći u odnosu na županije sa centraliziranim sustavom upravljanja (Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska).



**Slika 72 Rashodi poslovanja županijskih lučkih uprava po županijama u 2015. godini**

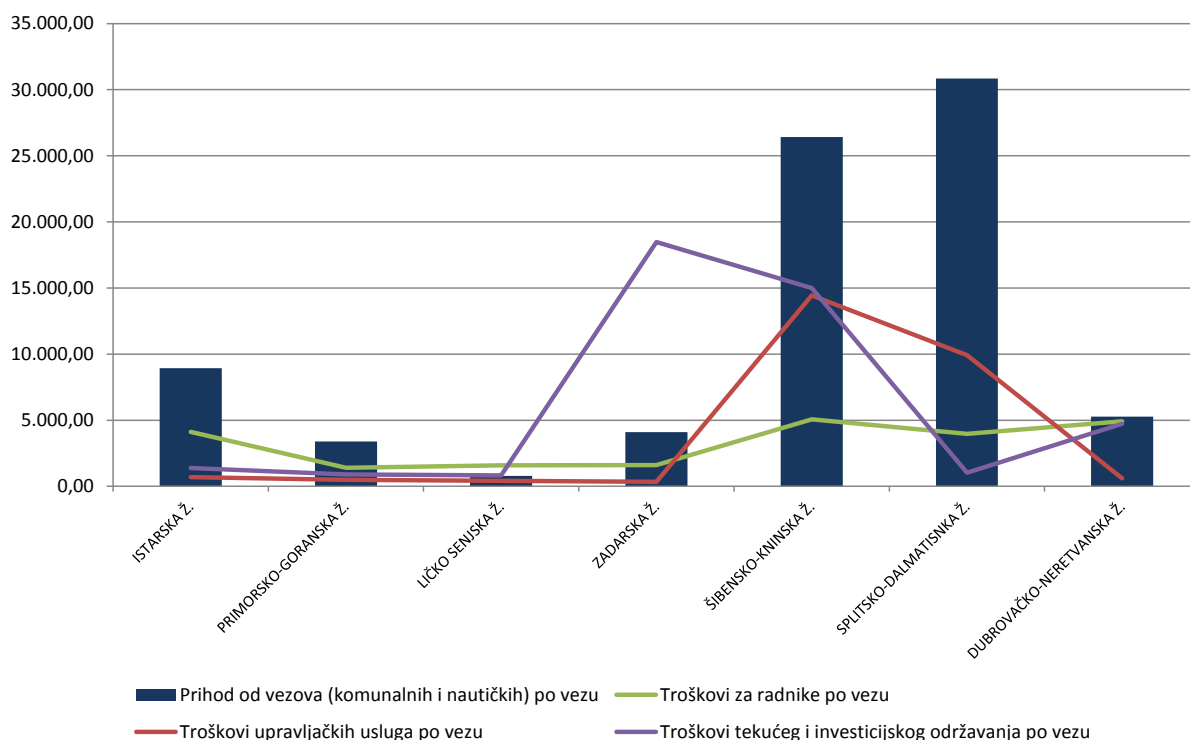
S obzirom na prisutnu i izraženu različitost u financijskom poslovanju nadležnih lučkih uprava te činjenicu da lučke uprave svoje poslovne knjige i evidencije još uvijek ne vode u potpunosti na metodološki istovjetan način, treba uzeti u obzir i određenu rezervu naspram dobivenih usporednih rezultata poslovanja i sustava upravljanja. Također važno je istaći evidentnu i značajnu različitost po pitanju pristupa pojedine županije centralizaciji/decentralizaciji u modeliranju sustava upravljanja županijskim i lokalnim lukama. Svakako, bitno je istaći da je broj lučkih uprava u pojedinoj županiji ponajprije uvjetovan željom regionalne i lokalne uprave, ali i realnim financijskim mogućnostima, a u slučajevima kada su lokalne zajednice suosnivači, oni bi trebali i snositi određene troškove osnivanja i poslovanja predmetnih lučkih uprava.

Analizirajući sadržajne kategorije unutar prihoda od poslovanja (obavljanja usluga) po važnosti se posebice ističu prihodi po osnovi komunalnih i nautičkih vezova, a posebice u ovisnosti o ukupnom raspoloživom kapacitetu vezova u obje navedene kategorije. U 2015. godini Splitsko-dalmatinska županija uvelike prednjači po veličini prihoda po osnovi nautičkih vezova, a iza nje slijedi Primorsko-goranska županija, te potom Istarska županija koja pak prednjači po veličine ostvarenih prihoda po osnovi komunalnih vezova, dok je i ovdje Primorsko-goranska županija na drugom mjestu, Dubrovačko-neretvanska na trećem, a Splitsko-dalmatinska tek na četvrtom.



**Slika 73 Prihodi od nautičkih i komunalnih vezova županijskih lučkih uprava po županijama u 2015. godini**

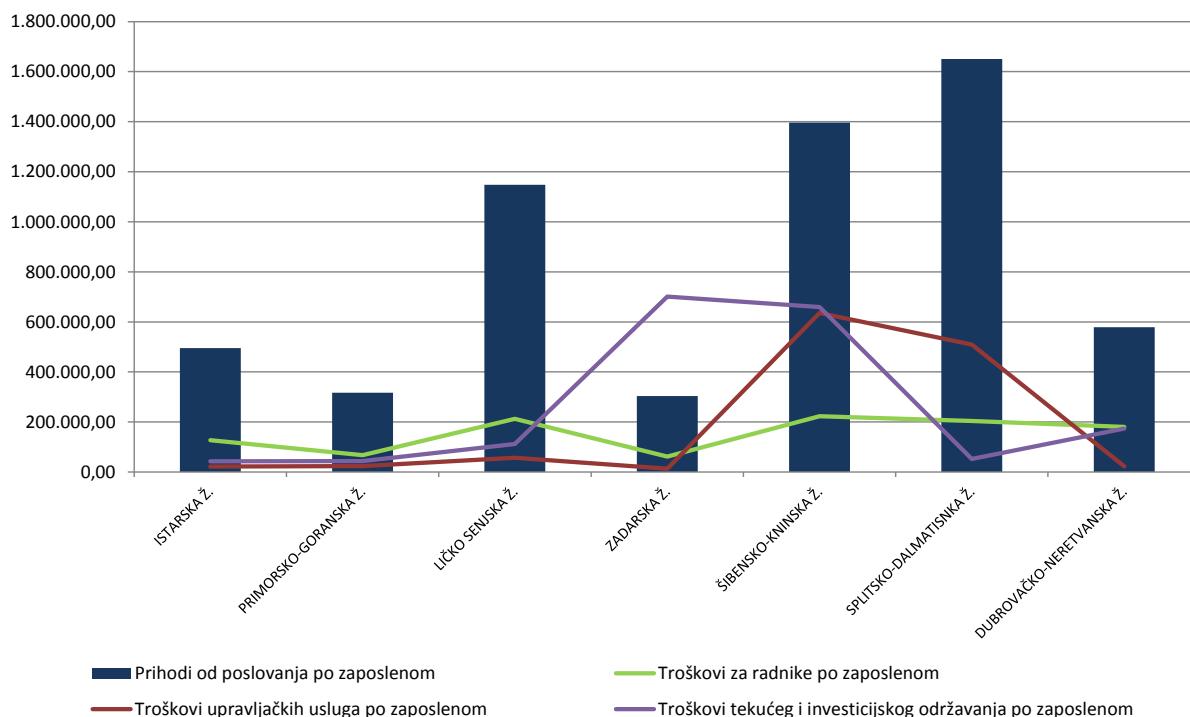
Također, važno je promotriti jedinični prihod od komunalnih i nautičkih vezova. Prvenstveno važno je sagledati prihode od vezova (komunalni i nautički) po m<sup>2</sup> površine morskog područja luke, kao jednoj od objektivnih naturalnih mjera prostranosti lučkog akvatorija. Po tom je pokazatelju Splitsko-dalmatinska županija na prvom mjestu, a na što uvelike utječe činjenica da kod nje od ukupnog prihoda po osnovi komunalnih i nautičkih vezova preko 97% otpada na prihod po osnovi nautičkih vezova, a u toj su kategoriji vezova jedinične cijene veza višestruko veće u odnosu na cijene komunalnih vezova. Šibensko-kninska je županija na drugom mjestu, a iza nje slijedi Istarska, te potom i Primorsko-goranska županija.



**Slika 74 Prihodovni i rashodovni učinci po vezu županijskih lučkih uprava po županijama u 2015. godini**

Pored ostvarenja prihoda po površini morskog akvatorija luke važno je sagledati i ostvarenje ukupnih prihoda od vezova (komunalnih i nautičkih) po jediničnom vezu. I sa tog aspekta moguće je istaknuti kako prednjači Splitsko-dalmatinska županija, iza koje slijedi Šibensko-kninska te na trećem mjestu Istarska županija, potom Dubrovačko-neretvanska, Zadarska, Primorsko-goranska i Ličko-senjska županija. S druge pak strane, kod Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije troškovi za radnike po vezu i troškovi za upravljačke usluge po vezu značajno su viši u odnosu na primjerice Primorsko-goransku županiju koja ima vrlo velik broj vezova.

Nastavno na analizirane prihodovne i rashodovne učinke po vezovima, potrebno je analizirati i ekonomsko-financijske učinke po zaposlenom. Tu je prvenstveno važno analizirati prihode od poslovanja (pružanja usluga), kao najvažniju prihodovnu kategoriju unutar ukupnih prihoda lučkih uprava. Najvišu razinu ostvarenih prihoda od poslovanja (pružanja usluga) u 2015. godini bilježi Splitsko-dalmatinska županija iza koje slijedi Šibensko-kninska županija. Obje ove županije spadaju u skupinu jedinica regionalne samouprave koje primjenjuju centralizirani sustav upravljanja. S druge pak strane Istarska i Primorsko-goranska županija primjenjuju decentralizirani sustav upravljanja te u ostvarenju veličine prihoda od poslovanja (pružanja usluga) po zaposlenom značajno zaostaju za prethodno navedenim dvjema županijama koje primjenjuju centralizirani sustav.



**Slika 75 Prihodovni i rashodovni učinci po zaposlenom županijskih lučkih uprava po županijama u 2015. godini**

Ipak, za donošenje cjelovitih i konzistentnih zaključaka važno je sagledati i rashodovnu stranu. Naime, unatoč tome što županije koje primjenjuju centralizirani sustav upravljanja pozitivno odskoču po visini ostvarenih prihoda od pružanja usluga, istovremeno imaju višestruko veće troškove po zaposlenom (prvenstveno troškove za radnike po zaposlenom i troškove upravljačkih usluga po zaposlenom, kao i troškove tekućeg i investicijskog održavanja po zaposlenom). Bitno je istaknuti kako županijske lučke uprave u županijama koje primjenjuju centralizirani sustav upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja u načelu zapošljavaju bitno manji broj osoba u odnosu na županijske lučke uprave u županijama sa decentraliziranim sustavom upravljanja. S druge pak strane u centraliziranim sustavima koji imaju manje zaposlenih javlja se problem nedostatak radne snage za kvalitetno upravljanje županijskim i lokalnim lukama, te se lučke uprave odlučuju za pribavljanje vanjskih usluga tzv. upravljanja i vođenje luka i vodenih putova, odnosno vanjskih usluga pružanja ispomoći pri provođenju reda u luci i naplate lučkih pristojbi, što na ugovorne subjekte – pružatelje usluga (pretežito komunalna trgovačka društva, ali i druge) dijelom prebacuje temeljne poslove lučke uprave. Stoga prihodovne i rashodovne učinke po zaposlenom, treba uzimati u obzir oprezno i s dozom rezerve imajući na umu činjenicu da je sustav upravljanja, a time i količina zaposlene radne snage, uvelike različit, a posebice kada govorimo o usporedbi županija koje imaju jednu ili pak više županijskih lučkih uprava.

Slijedom prethodno izvršene i prikazane analize moguće je na temelju dobivenih rezultata zaključiti da poslovanje županijskih lučkih uprava ima sljedeća obilježja:

**Raznolikost subjekata koji gospodare lukama, njihovog društvenog i pravnog statusa te posebno njihovih ekonomskih interesa.** Kao subjekti koji na neki način upravljaju ili sudjeluju u upravljanju lukama otvorenima za javni promet na području županija pojavljuju se gradovi, općine, trgovačka društva u javnom vlasništvu (gradska i općinska komunalna poduzeća) te privatna trgovačka društva. Razumljivo je da su interesi tih subjekata vrlo različiti, ponekad i vrlo



suprotstavljeni, pa se da zaključiti da veliki dio neujednačenosti u gospodarenju županijskim lukama proizlazi iz različitosti tih interesa.

**Neujednačenost metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi i drugih izvora prihoda namijenjenih održavanju i unapređenju infrastrukture i suprastrukture luke.** Dok se u nekim lukama otvorenima za javni promet uopće ne naplaćuju nikakve pristojbe, u drugim se to čini paušalno, a u trećima po svakom pristajanju broda ili po dužnom metru broda, pri čemu se iznos po dužnom metru od luke do luke bitno razlikuje. U pojedinim lukama lučke se pristojbe naplaćuju po ukrcanom putniku, a neke od tih luka imaju diferencirane cijene za brodove strane zastave te za brodove hrvatske državne pripadnosti. Ro-ro putničke luke, u pravilu, lučke pristojbe naplaćuju određenim iznosom po putniku i po vozilu, pri čemu se razvrstavanje vozila u pojedine tarifne razrede, kao i visine pristojbi također razlikuju među pojedinim lukama. Subjekti koji gospodare tim lukama naplatu vrše od brodara koji iznos lučke pristojbe pridodaje cijeni prijevoza i naplaćuje ju od putnika prigodom prodaje putne karte. U lukama koje dotiču različiti brodovi koji ne posluju u linijskoj plovidbi, takav način naplate, naravno, nije moguć pa se upravljački subjekti snalaze na različite načine.

**Rizik od nenamjenskog trošenja sredstava namaknutih upravljanjem lukama otvorenima za javni promet.** S obzirom da među subjektima koji su u proteklom razdoblju upravljali lukama otvorenima za javni promet ima i takvih kojima održavanje pomorskog prometa nije primarni interes, a često im nedostaje sredstava za financiranje drugih, za njih važnijih funkcija, postojeći način gospodarenja sadrži značajan rizik od nenamjenskog trošenja sredstava prikupljenih na osnovi gospodarenja lukama.

**Nedosljednost u povratu uložених sredstava.** Pojedine jedinice lokalne samouprave ulažu sredstva u unapređenje luka otvorenih za javni promet, a da u toj luci uopće nisu organizirali naplatu lučkih pristojbi kako bi povratili barem dio uložених sredstava (što ne znači da ti subjekti nisu određeni iznos sredstava vratili neizravno – putem različitih posrednih korisnih efekata što su ih imali od postojanja uređene i funkcionalne luke na svom području).

**Nepostojanje sustavnog pristupa u određivanju prioriteta i usmjeravanju ulaganja u pojedine luke.** Financijska izvješća ukazuju na to da se kod pojedinih lučkih uprava javlja nedostatak sredstava za razvitak, obnovu i održavanje lučke podgradnje i nadgradnje. Uglavnom je riječ je o lukama odnosno lučkim upravama koje ostvaruju manje prihode od samostalnog rada odnosno od naplate lučkih pristojbi kao najvažnije stavke u ukupnim prihodima luke. To je ponajprije posljedica manjeg prometa što ga te luke imaju, u pravilu značajno manjeg u odnosu na druge luke kojoj one pripadaju, a koje ostvaruju i višak sredstava. To je posebno izraženo kod onih lučkih uprava kojima pripadaju ro-ro putničke luke koje zahvaljujući većem prometu ostvaruju veće prihode. S tim u svezi nameće se pitanje prioriteta ulaganja u luke, odnosno pitanje sustavnog pristupa kojim bi se sredstva trebala usmjeravati na način da i luke koje ostvaruju manje prihode imaju priliku poboljšati svoju lučku infrastrukturu i suprastrukturu, uslugu i sl., što bi onda trebalo rezultirati boljom uslugom, povećanim prometom, a time i prihodom. Koliko je taj nedostatak izražen, vidljivo je iz stajališta pojedinih lučkih uprava.

**Financijsko izvještavanje je nedovoljno transparentno i oskudno u informacijama o osnovnim financijskim kategorijama.** Nejasno je kako se tretiraju financijski prihodi, a kod rashoda nailazi se na problem vođenja evidencija o rashodima plaća koje su u nekim lučkim upravama izražene bez doprinosa, za razliku od drugih. Značajan problem predstavlja različit

sustav financijskog izvještavanja među samim lučkim upravama i netočnost podataka iskazanih u nekim od izvještaja.

**Na nesustavan i nejasan način sistematiziraju se prihodovne i rashodovne kategorije.**

Posebice su nejasne kategorije redovnih i izvanrednih prihoda koji nisu navedeni i sistematizirani, te rashodovna kategorije investicija koja po svojoj biti ne spada u rashode. Nadalje, u prihodovnim kategorijama u nekim lučkim upravama prenesena sredstva iz prošlog vremenskog razdoblja ne iskazuju se u prihodima, dok se kod drugih to iskazuje kao sastavni dio prihoda, što dodatno otežava mogućnosti sustavnog praćenja, kontrole i financijskog upravljanja te pridonosi netransparentnosti izvještavanja.

**Neujednačenost u upravljanju.** Postoji značajna neujednačenost u rashodovnoj i prihodovnoj stavci među pojedinim lučkim upravama i to u apsolutnim i vrijednosnim pokazateljima. Neujednačena struktura prihoda najviše dolazi do izražaja pri usporedbi dviju najizraženijih prihodovnih stavki svih lučkih uprava – sredstva iz županijskih ili lokalnih proračuna i lučke pristojbe. Dok neke lučke uprave oko 70 do 80% sredstava ostvaruju putem lučkih pristojbi, druge više od trećine prihoda dobivaju iz proračunskih sredstava.

**Neučinkovitost.** U svim županijskim lučkim upravama prihodi od koncesija za korištenje objekata ili od lučkih djelatnosti su razmjerno mali, što znači da koncesijski sustav još ne daje očekivane učinke. Nadalje, u stavci prihoda, preneseni prihodi iz prethodne godine često su veći od 15%, što znači da postoje neiskorištena sredstva koja treba koristiti kao poticaj u nova ulaganja ili razvoj lučkih djelatnosti. Ovi podaci nisu vidljivi iz generalnih i objedinjenih financijskih pokazatelja nadležnog Ministarstva iz razloga što se prikazuju u stavci ostali prihodi.

Temeljem navedenog očito je da se u poslovanju županijskih lučkih uprava na dosadašnji način očituje više nedostataka nego prednosti. Naime, ovakav način gospodarenja lukama pokazuje se kao raznolik i upitne učinkovitosti te kao takav teško može poslužiti kao osnova na kojoj bi se nadograđivanjem određenih elemenata mogao graditi novi način gospodarenja lukama utemeljen na postavkama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Može se zaključiti da je upravljanje županijskim lukama općenito neujednačeno te lišeno organiziranosti i sustavnosti.

Iz navedenih razloga potrebno je racionalizirati oblik upravljanja lukama od županijskog i lokalnog značenja za Republiku Hrvatsku, ali vodeći se činjenicom (i zakonskom odredbom) da se sredstva moraju vraćati ondje gdje su ostvarena.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 54) Potrebno je dodatno poraditi na sustavu evidentiranja poslovnih događaja po pitanju prihoda od donacija iz javnih proračuna povezanih sa nefinancijskom imovinom koje treba iskazivati u bilanci kao odgođeno priznavanje prihoda na odgovarajućim računima prema računskom planu za neprofitne organizacije. Prihodi od donacija povezanih sa nefinancijskom imovinom koja se amortizira ne priznaju se kao prihodi razdoblja, već u ostvarene prihode u financijskoj godini valja priznavati onaj dio koji je razmjeran realnim troškovima uporabe te nefinancijske imovine u razdoblju korištenja, a sukladno računovodstvenim načelima nastanka događaja i objektivnosti. Priznavanje proračunskih donacija za kapitalne investicije kao prihoda tekućeg razdoblja dovelo bi do nerealnosti prikazanih poslovnih događaja, stoga ih valja prikazivati kao ostvarene prihode tekućeg razdoblja samo u onom djelu koji je razmjeran realnim troškovima uporabe te imovine.

- 55) Pojedine lučke uprave iskazuju relativno velike rashode za tekuće i investicijsko održavanje te oni dominiraju u strukturi ukupnih poslovnih rashoda, dok s druge strane kod nekih je lučkih uprava stanje stvari suprotno. Stoga je nužno potrebno usuglasiti poslove održavanja odnosno unificirati sustav vođenja poslovnih evidencija, posebice o dugotrajnoj imovini i investicijama u lučku podgradnju i nadgradnju.
- 56) U strukturi prihoda od pružanja usluga uglavnom dominiraju prihodi od lučkih pristojbi. S obzirom da ova kategorija prihoda predstavlja svojevrstni "parafiskalni" prihod lučke pristojbe nisu predmetom oporezivanja PDV-om budući da proizlaze iz posebnih propisa. Valjalo bi usmjeriti napore u povećanje prihodovne kategorije lučkih naknada, te rasterećenje kategorije lučkih pristojbi za sve ono što je iznad adekvatnog udjela u troškovima korištenja i održavanja lučke podgradnje. Naime, ukoliko nije jasno i jednoznačno za koji se dio realnih troškova naplaćuje lučka pristojba postoji opasnost da se lučke pristojbe povećavaju na uštrb lučkih naknada te se u njih "skriva" i pružanje različitih lučkih usluga što bi trebalo biti naplaćeno kroz lučku naknadu. Treba stimulirati lučke uprave da ulaze u sustav PDV-a za prihode po osnovi lučkih naknada u cilju čim veće razine zaštite tržišnog natjecanja.
- 57) Posebnu pozornost valja usmjeriti uspostavi jedinstvenog i unificiranog (standardiziranog) vođenja poslovnih knjiga i evidencija. Posebice treba poticati vođenje statističkih podataka te u to uključivati što više podataka, a posebice naturalnih pokazatelja. Zbog primjetnog nedostatka ovih podataka otežane su i moguće analize kao podloge donošenju kvalitetnih upravljačkih odluka.
- 58) Kada je lučkim upravama povjereno određeno "privremeno upravljanje i korištenje" nad lukama posebne namjene u kojima je iz određenih razloga prestala koncesija, a do izbora novog koncesionara, bilo bi uputno organizirati izdvojeno vođenje poslovnih evidencija, a posebice knjigovodstva, u cilju održavanja sustava upravljanja lukama otvorenim za javni promet izvan utjecaja tih privremenih upravljačkih poslova, te u cilju zaštite svih stečenih i budućih prava kako lučke uprave tako i korisnika luke. Otvaranje zasebnog računa za prikupljanje sredstava od korisnika i izvještavanje nadležnog Ministarstva nije dovoljno već bi bilo uputno voditi izdvojene evidencije o ukupnom poslovanju na tim dijelovima budući se priznaju i određeni troškovi provedbe privremenog upravljanja što zahtijeva transparentno sučeljavanje prihodovne i rashodovne strane. Posebice se predlaže razliku prihoda iznad onih potrebnih za održavanje naplaćivati kao lučku naknadu, a ne pristojbu, i oporezovati je PDV-om kako državni proračun ne bi gubio zbog "privremenog upravljanja".
- 59) Za uspješno upravljanje županijskim morskim lukama Republike Hrvatske te za formiranje skladnog, inkorporiranog i cjelovitog lučkog sustava nameće se formiranje (osnivanje) lučkih uprava kao poslovnih središta.

## 4.2 Europska iskustva/oblici i značajke u upravljanju županijskim (regionalnim) i lokalnim lukama

S obzirom na posebnosti lučkog sustava u gospodarskom i prometnom sustavu te s obzirom na individualnost svake luke, već iz okvirnog pogleda na modele upravljanja lukama u Europi očito je da ne postoji jednak i jedinstven model upravljanja morskom lukom. Analizom većeg broja luka ustanovljeno je da postoje razni modeli upravljanja lukama.

U nastavku ovog poglavlja prikazani su osnovni rezultati analize modela upravljanja lukama u europskim državama, posebice manjih luka koje odgovaraju pojmu županijske odnosno lokalne luke. Konačno, rezultati analize uspoređeni su s bitnim elementima upravljanja županijskim i lokalnim lukama u Hrvatskoj.

Upravljanje lukom valja promatrati s tri osnovna polazišta:

- sa stajališta učinkovitosti onoga koji gospodari ili upravlja lukom,
- sa organizacijskog stajališta odnosno potrebe osnivanja centara/poslovnih jedinica/lučkih uprava.
- sa stajališta administrativnog upravljanja lukama odnosno zadovoljstva krajnjeg korisnika.

### Upravljanje lukom sa stajališta učinkovitosti upravitelja

Po pitanju vlasništva nad lukom odnosno titulara koji upravlja lukom (upravitelja) u Europi postoje sljedeći modeli upravljanja lukom: A) nacionalno upravljane luke, B) luke pod upravom regije/pokrajine ili grada, C) luke koje kontrolira država, a upravljanje provodi pokrajina/grad, D) autonomna uprava luka, E) djelomično ili potpuno privatizirane luke.

**A. Nacionalno upravljane luke** (tzv. državne luke) imaju takav sustav pri kojem država putem svojih tijela izravno upravlja lukom. Osnovni nedostatak ovog načina upravljanja je što često postaje previše birokratizirana i nefleksibilna te nerijetko ne dopušta racionalno i ekonomično poslovanje. Prednosti su u tome:

- što dopušta racionalno usklađivanje razvoja kopnenih prometnica i luka,
- što nije ponajprije motivirana profitom i
- što osigurava slobodu izbora lokacije pri izgradnji nove luke.

Državno upravljanje u okvirima Europe danas postoji još u talijanskim (osim luka Genova, Trst, Venecija i Livorno) te u nekim francuskim lukama.

**B. Luke pod upravom regije/pokrajine ili lučkog grada** nalaze se izravno pod kontrolom lučkoga grada ili regije. Za razliku od nacionalnog modela upravljanja lukom, ovaj model je ipak primjetno elastičniji u poslovanju zbog veće angažiranosti lokalnih čimbenika. Takve luke su, primjerice, Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Oslo, Göteborg, Copenhagen i Helsinki, u Velikoj Britaniji to je luka Bristol.

**C. Luke koje kontrolira država, a upravljanje nad lukom provodi pokrajina, provincija, regija, županija**, a ne centralna državna administracija. Takav sustav upravljanja lukom srednji je oblik između nacionalno kontroliranih i gradskih luka, a u njemu se ogledaju obilježja nacionalne uprave i interesa grada. Primjer takvih luka u Europi su luke u Njemačkoj gdje one najveće, Hamburg i Bremen, imaju takav oblik lučke uprave. Pri takvu obliku upravljanja prednost je u tome što je luka neovisna u većini svojih djelatnosti, osim u pogledu najvažnijih pitanja

(financiranje, zaštita okoliša i sl.). Ovakav sustav najčešće zahtijeva velik broj administrativnog osoblja i standardizirane procese upravljanja, čime se može umanjiti djelotvornost, adaptabilnost i fleksibilnost luke.

**D. Autonomna uprava luka** se sve više prihvaća u Europi i svijetu jer se smatra da će luka najbolje zadovoljiti zahtjeve ako njome upravljaju oni koji je koriste i koji su najviše zainteresirani za njezin uspješan rad. U takvom obliku upravljanja korisnici nerijetko osnivaju posebno udruženje ili tijelo zaduženo za upravljanje lukom. Takva udruženja ili tijela su u pravilu neovisna, lako se prilagođavaju promjenama na tržištu, lakše zapošljavaju potrebno osoblje, osjetljiva su na konkurenciju, a kako vlastitim prihodima moraju pokrivati troškove poslovanja, nastoje pružati usluge koje korisnici traže. Ovakav način upravljanja može se organizirati na razne načine, ovisno o sudjelovanju korisnika u upravljanju. Najzastupljenije su sljedeće dvije varijante:

- Korisnici direktno sudjeluju u upravljanju. U tom slučaju udruženje koje eksploatira luku predstavlja interesnu zajednicu upravljanja. Upravljačko vijeće zajednice sačinjavaju najčešće predstavnici koncesionara, trgovačke komore, grada te upravnog osoblja luke.
- Stvaranje udruge između društva koje upravlja lukom i korisnika odnosno izravno zainteresiranih za uspjeh poslovanja luke. Posljedica ovakva pristupa je izvjestan gubitak autonomije onih koji stvaraju svojevrsan konzorcij za upravljanje lukom.

Autonomnu upravu imaju, primjerice, luke London (Port of London Authority), Liverpool, Glasgow, Trst (Port Authority del Porto di Trieste), Venecija i Genova (Consorzio Autonomo del Porto di Genova).

**E. Djelomično ili potpuno privatizirane luke** podrazumijeva prijenos dijela ili cjelokupnog vlasništva te uvođenje privatnog sektora u upravljanje lukom ulaganjem u lučku infrastrukturu, suprastrukturu i izgradnju novih sustava.<sup>39</sup> Privatizacija luka u Europi provodi se na različite načine. Izbor odgovarajućeg modela privatizacije ovisi o stanju u luci, zakonskim pretpostavkama, ekonomskim parametrima te potrebama države i jedan je od najznačajnijih elemenata reforme lučkog sustava. Najznačajniji modeli privatizacije u lukama su:<sup>40</sup>

**a) Koncesije:** ova metoda korištena je u više od 50% slučajeva uvođenja privatnog sektora. Pod koncesijom se podrazumijeva da koncesionar dobiva pravo korištenja zemlje i/ili opreme na ugovoreno vremensko razdoblje za koji će plaćati naknadu davatelju koncesije. Potrebno je napomenuti da nije isto daje li država koncesiju na općem dobru, pomorskom dobru ili daje koncesiju na javnom dobru.

**b) Joint ventures** je metoda koja se koristi u 10-tak posto luka, a podrazumijeva udruživanje dviju ili više kompanija na temelju uloženog kapitala te istraživačkog, razvojnog i proizvodnog rada (npr. lučke uprave i privatnog poduzeća) radi zajedničkog ulaganja, a time i zajedničke koristi.

**c) Dioničarstvo** je metoda prikupljanja kapitala i raspodjele upravljačkih prava kroz prodaju dionica zaposlenicima ili na tržištu.

<sup>39</sup> United Nations Conference on trade and development: Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities, 1998., str. 73.

<sup>40</sup> United Nations Conference on trade and development: Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities, 1998. i Bajrambašić, M. I.: Transport Project Financing and Technical Procedure, JORDAN Studio, Sarajevo, 2005., str. 46.

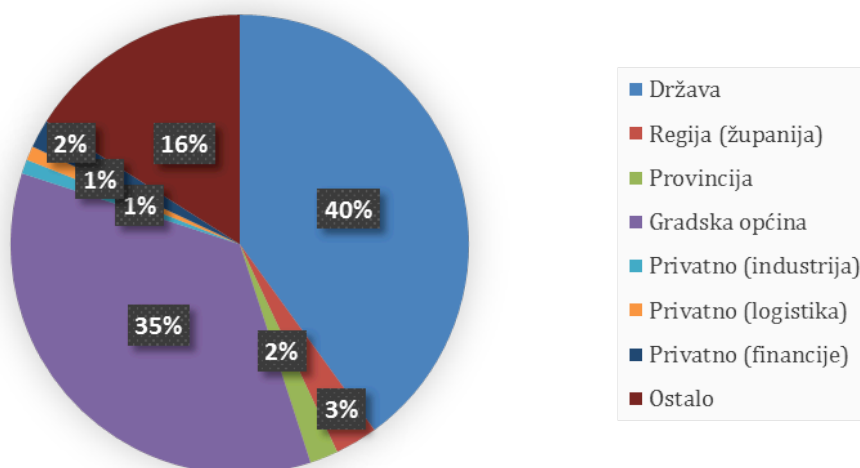
**d) Prodaja zemljišta** je metoda korištena u približno 5% slučajeva gdje je provedena privatizacija. Najčešće se prodaje "golo" zemljište i na taj se način omogućava investitoru da izgradi potrebne kapacitete.

**e) BOT (*build-operate-transfer*)** koristi se u oko 20% luka, a investitoru omogućava da izgradi i upravlja lučkim kapacitetima. Investitor koristi izgrađene kapacitete tijekom određenoga vremenskog razdoblja (najčešće na dulje vrijeme, više od 30 godina), ali nema vlasništvo nad njima.<sup>41</sup>

**f) Javno–privatno partnerstvo** nastaje udruživanjem javnog i privatnog kapitala u područjima gdje javni kapital nije dostatan za financiranje većih investicijskih aktivnosti, a za prevladavanje nedostatka kapitala javlja se privatni interes kao partner javnog sektora. S obzirom na takve karakteristike javne infrastrukture, javno–privatno partnerstvo pokazalo se kao dobar model financiranja infrastrukturnog razvoja morskih luka jer na taj način javna vlast i dalje ima glavnu ulogu na području planiranja, politike i regulacije. Naime, luke su po svojoj prirodi dodijeljene javnom sektoru jer su koristi koje pružaju dostupne svim potencijalnim korisnicima, a kako se radi o specifičnom obalnom području svake države, često su takva područja zakonom zaštićena pa je javna vlast nad tim područjima jedina moguća. U pravilu, države tržišnog gospodarstva koncept javno–privatnog partnerstva koriste odavno, iako i među takvim državama postoji različita praksa.<sup>42</sup>

**f) Potpuno privatne luke** u pravilu su dosta rijetka pojava, obično se radi o manjim industrijskim lukama zatvorenima za javni promet.

Prema Udruženju europskih morskih luka (European Sea Port Organisation – nadalje ESPO), vidljivo je da lučke uprave analiziranih država najviše su u vlasništvu gradova (36 %) i države (40%) dok tek 3 % je u vlasništvu regije.



**Slika 76 Vlasnička struktura europskih lučkih uprava (Izvor: izradili autori prema podacima ESPO)**

Prema analiziranim modelima može se zaključiti da najznačajniji motivi i razlozi za privatizaciju luka u pojedinim državama jest nastojanje države/regije da smanji financijska potraživanja iz

<sup>41</sup> Pored BOT modela postoje još BOO (*build-own-operate*) i BOOT (*build-own-operate-transfer*) modeli koji se razlikuju od prethodnog u vlasništvu nad ostvarenom investicijom

<sup>42</sup> Primjerice, povijesno gledajući, Francuska je držala luke u okviru javnog sektora i nije lako dopuštala ulazak privatnog kapitala na to zaštićeno područje, dok su druge države, kao na primjer Engleska, relativno rano dopustile kompanijama privatnog sektora da utemelje i upravljaju lukama.



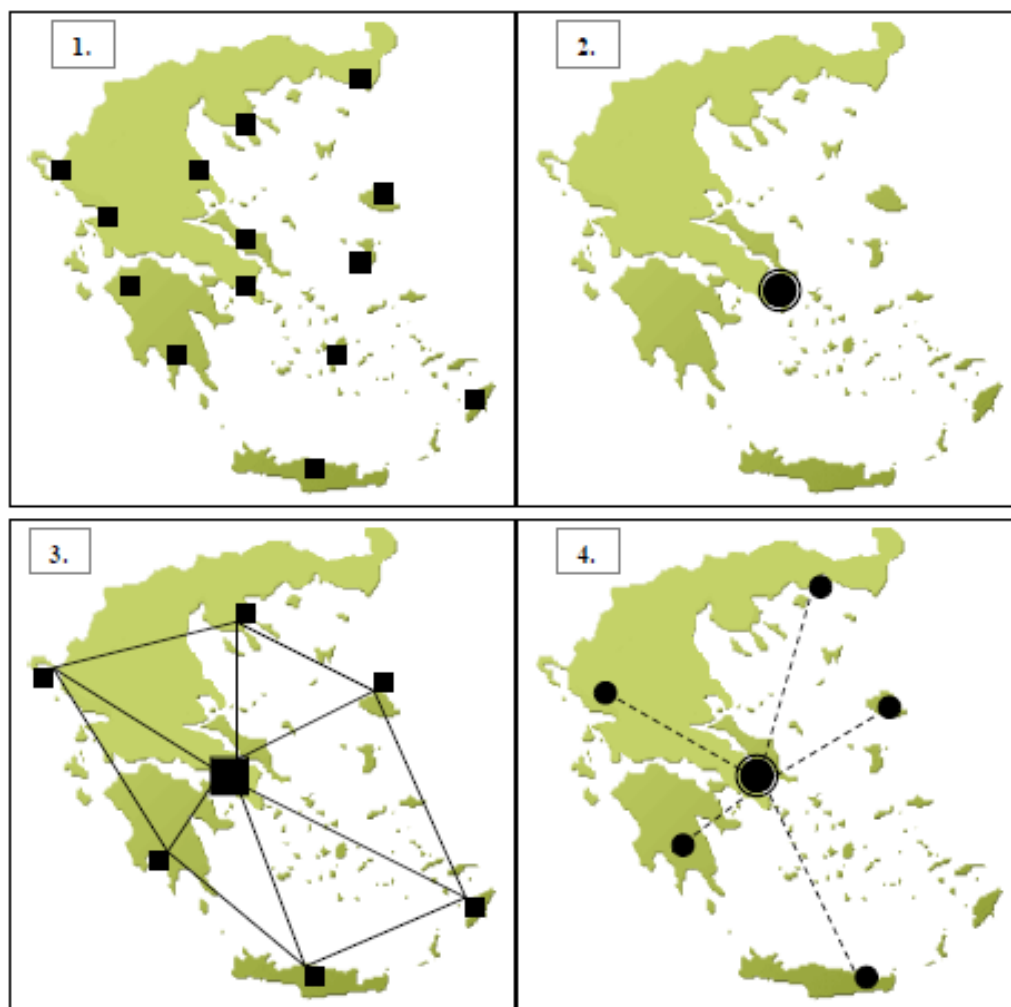
proračuna za izgradnju i rekonstrukciju luka te da se poveća njihova konkurentna sposobnost na tržištu. Iako privatizacija luka pokazuje dobre rezultate, države odnosno regije se i dalje ne žele odreći nadzora luka jer onaj koji upravlja lukom, na neki način upravlja i regijom u kojoj se luka nalazi. Stoga kod većine navedenih oblika privatizacije luka lučka uprava i dalje ostaje upravitelj nad većinom lučkih kapaciteta. U takvom procesu privatizacije potrebno je redefinirati ulogu lučke uprave i njezin odnos s privatnim subjektom, ali na način da lučka uprava zadrži glavnu ulogu u gospodarenju zemljištem, reguliranju, nadzoru i donošenju propisa.

### Upravljanje lukom sa stajališta organizacijskog ustroja

Trendovi u upravljanju regionalnim (županijskim i lokalnim) lukama u Europi sa stajališta modela organizacije ukazuju da je jedan od temeljnih elemenata optimalnog funkcioniranja cjelovitog lučkog sustava formiranje (organiziranje) lučkih uprava kao poslovnih središta.

O formiranju lučkih uprava odlučuju državne institucije (nadležna ministarstva, pokrajine, županije i gradovi) i pritom moraju ponajprije razriješiti dva temeljna pitanja:

- Koliko je lučkih uprava potrebno?
- Gdje locirati lučke uprave?



Slika 77 Modeli organizacije lučkih uprava kao poslovnih središta

Načelno, postoje četiri različita modela formiranja poslovnih središta. To su:

- [1] Decentralizirani i nekoordinirani tip organizacije lučkih uprava. Taj tip organizacije odnosi se na nacionalne ili regionalne lučke uprave gdje više lučkih uprava upravlja užim okruženjem.
- [2] Centralizirani tip organizacije lučkih uprava. Odnosi se na jednu lučku upravu koja putem većeg broja zaposlenika upravlja cjelokupnim lučkim područjem.
- [3] Tip organizacije lučkih uprava sastavljen od glavne lučke uprave i pojedinih regionalnih lučkih uprava (podružnica). Glavno obilježje ovakve organizacije je zajednička organizacija logističkih poslova ("call centri", promocija, knjigovodstvo i sl.) smještenih u glavnoj lučkoj upravi.
- [4] Koordinirano-decentralizirani tip organizacije lučkih uprava. Sastavljen je od više regionalnih lučkih uprava. Poslove takvih lučkih uprava u pravilu vodi centralna lučka uprava, a temelj povezanosti je zajednički informacijski sustav.

Primjerice, koordinirano-decentralizirani tip organizacije lučkih uprava i odnosnu poslovnu strategiju primijenila je i Grčka. Primjena takve strategije u Grčkoj posebno je interesantna za ovu studiju jer je Grčka po mnogim svojim karakteristikama važnim pri izboru organizacijskog modela lučkih uprava slična Republici Hrvatskoj. Osnovne sličnosti između ove dvije države jesu sljedeće:

- velika razvedenost obale, odnosno duga obalna crta, zajedno više od 20.000 km,
- velik broj otoka, zajedno oko 5.000 otoka i otočića,
- duga pomorska tradicija,
- značajan udio pomorskog gospodarstva u ukupnom GDP-u države,
- velik broj luka i lučica,
- organizacija lučkog sustava, odnosno podjela luka na luke od posebnog (međunarodnog) značenja i na luke od regionalnog ili lokalnog značenja.

Slijedom navedenog očito je da lučke uprave moraju biti smještene u lučkim središtima gdje se nalaze veće luke. Kada je riječ o njihovom ustroju mogući su vrlo raznoliki modeli gdje se čini da opća tendencija državne uprave ka manje ili više centraliziranom stupnju upravljanja lukama ima presudni utjecaj na organizacijski ustroj, pa time i na broj lučkih uprava, posebice kada je to slučaj s lučkim upravama manjih regionalnih luka.

### Administrativno upravljanje malim i srednjim lukama

Analiza administrativnog upravljanja malim i srednjim lukama u Europi u ovoj studiji se temelji na sljedećim izvješćima:

- Alternativne strukture Lučkih uprava i modeli vlasništva, *Paket alata Svjetske banke za reformu luka (2007)*
- Razvojne perspektive za male i srednje luke na Baltičkom moru
- Vlasništvo luka i modeli upravljanja u Finskoj (2011) i
- ESPO „Izvješće o činjenicama“ (2010).

Treći modul, od njih sedam, koji obuhvaća *Paket alata Svjetske banke za reformu luka (2007)* pod imenom „Alternativne strukture lučkih uprava i modeli vlasništva“ prikazuje čitav niz alternativnih struktura lučkog upravljanja i kontrole, te za svaku od struktura objašnjava odnosnu ulogu koja se treba ispuniti u javnom i privatnom sektoru. Također navode se karakteristike upravljačkih struktura te zadatke i odgovornosti koje trebaju ili mogu preuzeti entiteti privatnog i javnog sektora. Također, detaljno se identificiraju problemi s kojima se suočavaju lučke uprave kada svoje organizacije prilagođavaju izazovima današnjeg tržišta.



Sukladno navedenom modulu, a s aspekta administrativnog upravljanja morskim lukama vremenom su proizašle četiri (4) kategorije luka:

- *Service port*,<sup>43</sup>
- *Tool port*,
- *Landlord port*
- potpuno privatizirana luka ili privatna uslužna luka.

*Service i Tool port* (luke) se uglavnom usmjeravaju na ostvarivanje javnih interesa. *Landlord port* (luka) imaju miješani karakter i cilj im je stvoriti ravnotežu između javnih (lučka uprava) i privatnih (lučka industrija) interesa. Potpuno privatizirane luke se fokusiraju na privatne (dioničarske) interese.

U nastavku se navode osnovne snage i slabosti pojedinih modela.

| <i>Service port</i> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Snage               | Razvoj nadgradnje kao i rukovanje teretom su odgovornost jedne te iste organizacije (jedinstvo zapovijedanja).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Slabosti            | Privatni sektor nema, ili pak ima samo ograničenu ulogu u rukovanju teretom. Umanjena je sposobnost rješavanja problema kao i fleksibilnost u slučaju pojave problema s radnom snagom, budući da je lučka uprava uglavnom i glavni poslodavac lučke radne snage.<br>Postoji manjak unutarnje kompetitivnosti, što vodi ka neefektivnosti.<br>Rastrošno je korištenje resursa i umanjeno investiranje kao rezultat miješanja vlasti, te ovisnosti o državnom proračunu.<br>Rad i investicije nisu orijentirane na korisnike ili tržište.<br>Očit je manjak inovacija. |
| <i>Tool port</i>    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Snage               | O ulaganju u lučku infrastrukturu i opremu (posebice opremu za brodove i obalu) odlučuje i osigurava javni sektor; isključuje se udvostručavanje sadržaja.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Slabosti            | Lučka uprava i privatni poduzetnici zajednički dijele usluge rukovanja teretom (razdvojene operacije), što nerijetko vodi do konfliktnih odnosa.<br>Budući da privatni operatori nisu vlasnici glavne opreme, imaju tendenciju funkcionirati kao pričuva radne snage i ne razvijaju se u trgovačka društva s postojećim proračunom što nerijetko dovodi do nestabilnosti te ograničava budući razvoj trgovačkih društava.<br>Očit je rizik nedovoljnog investiranja.<br>Očit je manjak inovacija.                                                                    |

<sup>43</sup>

U nastavku se koriste izvorni engleski nazivi stoga što nema odgovarajućih hrvatskih prijevoda.

| <b>Landlord port</b>              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Snage                             | Samo jedan entitet (privatni sektor) provodi rukovanja teretom, vlasnik je i upravlja opremom za rukovanje teretom. Operatori na terminalu su lojalniji lučkoj upravi pa je vjerojatnija provedba potrebnih investicija kao posljedica njihovih dugoročnih ugovora. Trgovačka društva koja upravljaju privatnim terminalima se uglavnom bolje nose sa zahtjevima tržišta.                                                |
| Slabosti                          | Postoji rizik prekapacitiranosti kao rezultat pritiska privatnih operatera.<br>Postoji rizik od krive procjene vezane za pravovremenost proširenja kapaciteta.                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Potpuno privatizirane luke</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Snage                             | Vrlo visoka fleksibilnost u odnosu na investicije i rad u luci.<br>Nema uplitanja vlasti.<br>Vlasništvo zemljišta u luci omogućava tržišno orijentirani razvoj.<br>U slučaju daljnjeg razvoja privatni operater uzima u obzir visoku cijenu prodaje odnosno kupnje lučkog zemljišta.<br>Strateški dobra Smještaj lučkog zemljišta može pomoći privatnom operateru da proširi svoj opseg aktivnosti.                      |
| Slabosti                          | Vlast nerijetko mora uspostaviti nadzorno tijelo kako bi kontroliralo monopolističko ponašanje.<br>Vlast (nacionalne, regionalne ili lokalne) gube sposobnost izvršavanja dugoročne ekonomske politike u odnosu na lučko poslovanje.<br>U slučaju potrebe vlast mora značajno investirati kako bi dobili natrag lučko područje.<br>Postoji ozbiljan rizik od špekulacije lučkim zemljištem od strane privatnih vlasnika. |

**Tablica 17 Snage i slabosti glavnih modela lučkog upravljanja**

Usporedba osnovnih nadležnosti za pojedine vrste luka navedena je u priloženoj tablici.

| Tip                  | Infrastruktura | Suprastruktura | Lučka radna snaga | Ostale funkcije   |
|----------------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|
| <i>Service port</i>  | Javna          | Javna          | Javna             | Uglavnom javne    |
| <i>Tool port</i>     | Javna          | Javna          | Privatna          | Javne/privatne    |
| <i>Landlord port</i> | Javna          | Privatna       | Privatna          | Javne/privatne    |
| Privatna luka        | Privatna       | Privatna       | Privatna          | Uglavnom privatne |

**Tablica 18 Nadležnost subjekata za pojedine funkcije luke**

Analizom gornje tablice vidljivo je da kod privatnih luka najviše ovlasti ima privatnik, odnosno ovlaštenik koncesije nad lukom, dok kod *Service port* nadležni subjekti su subjekti javne vlasti. *Tool* i *Landlord port* su prijelazne oblici luke između javnih i privatnih.

Tehničko izvješće „Razvojne perspektive za male i srednje luke na Baltičkom moru“ ukazuje na da su sustavi sadašnjeg lučkog upravljanja u Europi nastali iz tri osnovna modela:

- hanzeatski model,
- latinski model i
- anglosaksonski model.

Hanzeatski model ima svoje podrijetlo u onome što se nazivalo Hanzeatski savez, koji je nastao u trenucima kada je dramatično rasla trgovina između zemalja Sjeverne Europe. Kako je rasla trgovina, luke i gradovi su se razvijali i formirali zajednički društveni i ekonomski organizam.

Latinski model, koji se koristio kako bi se izgradili sustavi lučkog upravljanja je ponajprije nastao na europskom dijelu Sredozemlja. To je centralizirani sustav u kojem prevladava uloga centralne vlasti.

Anglosaksonski model se koristio kako bi se stvorili odbori lučkih uprava u Ujedinjenom Kraljevstvu, a gdje dominira privatno vlasništvo. Privatno vlasništvo nad lukama često susrećemo u Ujedinjenom Kraljevstvu, ali i tamo se često pojavljuju oblici miješanog upravljanja ukoliko država, lokalna i regionalna vlast vrše nekakav utjecaj.

Zemlje u kojima se lokalna uprava uključuje u lučko upravljanje nalaze se u Skandinaviji. Lokalna i regionalna administracija se uključuje prvenstveno u zemljama gdje prevladava hanzeatski model upravljanja, a to su Njemačka, Belgija i Nizozemska. Također, u zemljama sa središnjim modelom upravljanja, kao što su Francuska i Španjolska, sudjelovanje lokalnih vlasti je zamjetno, osobito u malim lukama.

Posljednjih godina postaje očita decentralizacija u upravljanju lukama (Belgija i Francuska), kao i jači angažman u funkcionalnim pozicijama uprava u lokalnim i regionalnim vlastima. U većini zemalja lokalna vlast nadgleda male morske luke.

Modeli vlasništva i upravljanja u Finskoj variraju od tradicionalnih odjela gradskih općina do poduzeća i struktura trgovačkih društava, te luka u vlasništvu privatnog sektora. Model lučkog upravljanja koji se vrlo široko koristi u lukama gradskih općina u Finskoj, može se smatrati kombinacijom ili modifikacijom *Landlord port* i *Tool port* modela. Lučka uprava je vlasnik lučke infrastrukture te ju razvija i održava, kao i dio nadgradnje. Zahvati koji se obavljaju opremom lučke uprave obično obavlja i radna snaga lučke uprave, ali ostali zahvati na teretu se obavljaju putem privatnih trgovačkih društava. Privatni operateri su obično mala trgovačka društva. Slično, lučka uprava zadržava vlasništvo nad lučkim zemljištem dok se infrastruktura daje u zakup trgovačkim društvima u privatnom vlasništvu. Takozvani finski model se u nekim elementima razlikuje od izvornih modela. Jedna značajna razlika u finskom modelu jest da je većina finskih luka poprilično mala u usporedbi s ostalima u međunarodnom prometu, tako da je broj lučkih operatora vrlo ograničen. U većini slučajeva, tu se nalazi samo jedan „glavni operator“.

S obzirom na navedeno može se zaključiti da hanzeatski model predstavlja tradicionalni model lokalne uprave, uglavnom one koja se temelji na vlasti gradske općine, a što je dominantno u lukama Baltika i Sjevernog mora. Latinski model državnog upravljanja prevladava u Francuskoj i zemljama Sredozemlja, dok anglosaksonski model nezavisnog upravljanja prevladava u lukama Ujedinjenog Kraljevstva i Irske.<sup>44</sup>

Potrebno je naglasiti da navedena tipologija ne uzima u obzir geopolitičke promjene na europskom tlu krajem 80-tih i početkom 90-tih godina, a što je donijelo povećanje broja luka na Baltičkom moru, Sredozemlju i Crnom moru. Pojedine države na tom području su se gotovo

<sup>44</sup> Suykens 1988, Suykens i Van de Voorde 1998.

pedeset godina nalazile u planskim ekonomskim sustavima i prošle kroz različite postupke liberalizacije nakon političke promjene. Ove luke se mogu razvrstati u dvije dodatne regije: luke u zemljama tkz. „Nove Hanze“ oko Baltičkog mora i „nove latinske“ zemlje na istočnom Sredozemlju i Crnom moru.

Slijedom toga, lučke uprave s tih područja se mogu razvrstati u pet regionalnih grupa:

- 1) Hanza: lučke uprave Islanda, Norveške, Danske, Švedske, Finske, Njemačke, Nizozemske i Belgije;
- 2) Nova Hanza: lučke uprave Estonije, Litve, Latvije i Poljske;
- 3) Anglosaksonski model: lučke uprave iz Ujedinjenog kraljevstva i Irske;
- 4) Latinski model: lučke uprave Francuske, Portugala, Španjolske, Malte, Italije, Grčke, Cipra i Izraela;
- 5) Novi latinski model: lučke uprave Slovenije, Hrvatske, Bugarske i Rumunjske.

Izdanje ESPO *'Fact finding Report'* ESPO Izvješća o istraženim činjenicama iz 2010. uzima u obzir evoluciju koncepta luke i nove perspektive koje se odnose na ulogu lučke uprave, te daje hipotetsku tipologiju lučke uprave. Ova tipologija se sastoji od tri osnovna tipa: konzervativni, olakšavajući i poduzetnički.

| Funkcija/Tip       | Konzervativni                                                                                                                                                                                                                   | Olakšavajući                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Poduzetnički                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Nekretnine</i>  | <p>Pasivni 'menadžer':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontinuitet i održavanje</li> <li>- razvoj uglavnom prepušten drugima (vlada/privatni sektor)</li> <li>- prihod od nekretnina na osnovu 'tarife'</li> </ul> | <p>Aktivni posrednik / agent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontinuitet, održavanje i unaprjeđenja</li> <li>- agent (broker) za razvoj i ko-investitor</li> <li>- urbano i ekološko posredovanje</li> <li>- prihod od nekretnina na komercijalnoj osnovi</li> <li>- posrednik u komercijalnim B2B vezama između pružatelja usluge i korisnika luke.</li> <li>- strateško partnerstvo s unutarnjim lukama, suhim lukama i ostalim morskim lukama.</li> </ul> | <p>Aktivna osoba koja radi na razvoju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontinuitet, održavanje i unaprjeđenja</li> <li>- direktni ulagač</li> <li>- urbani i ekološki razvoj nekretnina</li> <li>- prihod od nekretnina na komercijalnoj bazi</li> <li>- prihod od sporednih djelatnosti</li> <li>- izravni komercijalni B2B pregovori s korisnicima luke</li> <li>- aktivno traženje tržišnih niša</li> <li>- izravne investicije u unutarnje luke, suhe luke i ostale morske luke.</li> </ul> |
| <i>Regulatorna</i> | <p>Pasivna primjena pravila i odredbi koje su uglavnom postavile druge agencije.</p> <p>Prihod dolazi od uloge regulatora na bazi 'tarife'.</p>                                                                                 | <p>Aktivna primjena i podrška pravilima i odredbama kroz suradnju s lokalnim, regionalnim i nacionalnim regulatornim agencijama te postavljanje vlastitih pravila i odredbi.</p> <p>Pružila pomoć lučkoj zajednici, kako bi se pridržavala pravila i</p>                                                                                                                                                                                                                   | <p>Aktivna primjena i podrška pravilima i odredbama kroz suradnju s lokalnim, regionalnim i nacionalnim regulatornim agencijama te postavljanje vlastitih pravila i odredbi.</p> <p>Pružila pomoć lučkoj zajednici, kako bi se pridržavala pravila i</p>                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                              |                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                              |                                                                        | odredbi.<br>Financijski prihod koji dolazi od uloge regulatora na bazi 'tarife' s diferencijalnim mogućnostima priljeva.                                                                                                                                                                | odredbi.<br>Prodaja ekspertize i alata izvan luke.<br>Financijski prihod koji dolazi od uloge regulatora na komercijalnoj bazi.                                                                                                                     |
| <i>Operator</i>              | Mehanička primjena koncesijske politike (prozor za izdavanje dozvola). | Dinamična uporaba koncesijske politike u kombinaciji s ulogom tržišnog posrednika za promet nekretnina.<br>'Vođa u nezadovoljstvu' kao pogled na izvedbu izvoditelja privatnih lučkih službi.<br>Omogućava usluge od općeg ekonomskog interesa i specijaliziranih komercijalnih usluga. | Dinamično korištenje koncesijske politike u kombinaciji s razvojnom ulogom za nekretnine.<br>Dioničar u privatnom pružanju lučkih usluga.<br>Pruža usluge od općeg ekonomskog interesa, kao i komercijalne usluge.<br>Pruža usluge u drugim lukama. |
| <i>Menadžer u zajednici</i>  | Nije razvijen.                                                         | Ekonomska dimenzija:<br>- rješava uska grla u priobalnom pojasu<br>- omogućava uvježbavanje i edukaciju<br>- omogućava IT usluge<br>- promocija i marketing<br>- lobiranje                                                                                                              | Isto kao i 'olakšavajući' tip, ali ekonomska dimenzija ima izravnije komercijalno učešće.                                                                                                                                                           |
| <i>Zemljopisna dimenzija</i> | Lokalna                                                                | Lokalna i regionalna                                                                                                                                                                                                                                                                    | Lokalna, regionalna i globalna                                                                                                                                                                                                                      |

**Tablica 19 Hipotetska tipologija lučkih uprava**

Iz prethodno navedenog očito je da se većina lučkih uprava, barem one na kontinentu, preobraćuje u *Landlord* model. Takve lučke uprave su se uglavnom povukle iz usluga rukovanja teretom, i na brodovima i na obali, te promijenile fokus svoje uloge na upravljanje zemljištem (razvoj nekretnina i lučkog planiranja), te regulatorne aspekte. Postupak reformi koji je u tijeku, posebice u latinskim, novolatinskim zemljama, te zemljama Nove Hanze potvrđuju ovaj trend.

Lučke uprave općenito provode određene poslovne aktivnosti, ali se one uglavnom koncentriraju na snabdijevanje onih pomoćnih aktivnosti koje bi trebale pozitivno pridonijeti čitavoj lučkoj zajednici, kao npr. omogućiti komunalne usluge i jaružanje. U odnosu na ovo, lučka uprava ima ulogu olakšati zajedničko postupanje u ime i za račun lučke zajednice. Pritom postoje neke značajne regionalne razlike (primjerice, anglosaksonske lučke uprave). Manje lučke uprave općenito ostaju više uključene u izravno pružanje usluga sukladno ograničenjima svog lučkog tržišta.

Slijedom navedenog, čini se da je za upravljanje manjim regionalnim lukama najprimjenjiviji *Landlord* model pri čemu je presudno osigurati učinkovito upravljanje i osiguranje javnih funkcija.

### Načela Europske Unije u svezi modela upravljanja morskim lukama

Na globalnoj razini ne postoji unificirani model upravljanja morskim lukama. Takav model ne primjećuje se niti na razini regionalnih međunarodnih organizacija. Tako i unutar Europske unije, čija je Republika Hrvatska punopravna članica, postoji raznovrsnost modela upravljanja morskim lukama.

Stoga je 2007. godine Europska komisija usvojila Dokument o politici EU prema lukama (*Green Paper on Seaports and Maritime Infrastructure*)<sup>45</sup>. U predmetnom Dokumentu Europska komisija priznaje heterogenost u oblicima upravljanja lukama, od onih gdje lukama upravljanju gospodarski subjekti u privatnom vlasništvu koji su ujedno i vlasnici zemljišta u lukama, do onih luka kojima upravljaju javna tijela koje, neovisno o obliku upravljanja i pravnom obliku pravne osobe, nazivaju lučke uprave. Ono što je važno istaći, Europska komisija ne namjerava intervenirati u harmonizaciju heterogenog sustava upravljanja morskim lukama u zemljama Europske Unije, no prepoznaje da lučke uprave mogu bolje ostvarivati svoju svrhu daljnjim stupnjem autonomije u operativnom i financijskom smislu. Politiku prema lukama Europska komisija djelomično je revidirala u dokumentu *Communication from the Commission: Ports: an engine for growth*<sup>46</sup> u kojem ukazuje na nedostatke „mekih“ mjera (*soft measures*) uspostavljenih dokumentom o politici EU prema lukama te postavlja zahtjeve za donošenje i primjenu sekundarnog regulatornog okvira u tom području. Rezultat toga je *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework of market access to port services and financial transparency of ports*.<sup>47</sup>

Značajno je da u oba dokumenta Komisija naglašava da prepoznaje i priznaje različitosti oblika upravljanja lukama i vlasništva nad infrastrukturu i suprastrukturu kao važnog svojstva europskog lučkog sustava, gdje ne postoje dvije luke kojima se upravlja na istovjetan način. Europska politika prema lukama respektira tu različitost i ne traži da se nametne unificirani oblik upravljanja lukama. Međutim, tendencije unifikacije pristupa lučkim uslugama i dalje ostaju u fokusu politike Europske komisije kao i transparentnost u financiranju lučkog sustava. Trenutno je na razini EU u tijeku donošenje uredbe o financijskoj transparentnosti poslovanja luka.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 60) U većini europskih luka upravljanje se vrši posredstvom lučkih uprava ili sličnih poslovnih jedinica.
- 61) Ne postoji unificirani model upravljanja morskim lukama u svijetu niti na razini regionalnih međunarodnih organizacija, pa tako niti unutar Europske unije.
- 62) Izbor modela organizacije lučkih uprava u Europi usko je povezan sa zahtjevima korisnika luke te zahtjevima tržišta.

<sup>45</sup> Communication from the Commission: Communication on a European Port policy, COM (2007)616

<sup>46</sup> Communication from the Commission: Ports: an engine for growth, COM (2013)295

<sup>47</sup> European Commission: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework of market access to port services and Financial transparency of ports, COM(2013) 296

- 63) Upravljanje nekretninama je glavna funkcija lučkih uprava. Većina lučkih uprava nije u mogućnosti prodati lučko zemljište, osim pod određenim vrlo ograničenim uvjetima. Osnovna funkcija se zapravo očituje u tome što postoji sposobnost sklapanja ugovora u vezi zemljišta s trećim stranama, a upravo to čini najvažniji alat upravljanja.
- 64) Uspoređujući europsku praksu i hrvatska iskustva očito je da je postojeći model upravljanja lukama koji je na snazi u Republici Hrvatskoj po svojim značajkama prepoznatljiv i usporediv s modelom upravljanja posredstvom nacionalnih tijela odnosno tijela pod upravom lučkog grada ili regije. Pritom, model u kojem grad upravlja lukom u našem zakonodavnom sustavu još nije prepoznat.
- 65) Određene značajke oblika modela javno–privatnog partnerstva i privatnih luka primijenjene su u praksi u i upravljanju županijskim i lokalnim lukama, posebice se to odnosi na dio kada dolazi do partnerstva javnog-privatnog sektora. Kod nas se taj model isključivo provodi kroz režim koncesija i ima značajke BOT modela i koncesija.
- 66) Svi modeli upravljanja usmjereni su ponajprije ka većim lukama dok modeli upravljanja manjim lukama (lukama od županijskog i lokalnog značenja) jesu izvedenice prevladavajućeg lučkog modela i modela upravljanja općom imovinom koji je u primjeni u pojedinoj državi.
- 67) Na lučke uprave valja primijeniti općepoznate teorijske postavke o organizaciji poslovnih središta.
- 68) Nema naznaka da će se na području EU nametati unificirani oblik upravljanja lukama. Osnovne tendencije jesu unifikacija pristupa lučkim uslugama i transparentnost u financiranju lučkog sustava.
- 69) Trendovi u organizaciji županijskih i lokalnih luka u Europi ukazuju na orijentaciju država ka sustavnom upravljanju manjim regionalnim lukama, i to na način da se lukama od veće važnosti priznaje taj status dok se lukama manje važnosti omogućuje razvoj u lokalnim okvirima.



### 4.3 Subjekti i funkcije upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja

U novom poglavlju prikazani su subjekti i funkcije upravljanja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja te će se analizirati koje su to pravne ili fizičke osobe, koje svojim gospodarskim ili negospodarskim aktivnostima determiniraju funkcije upravljanja, utječući na pojave i procese koji se odvijaju u luci. Te aktivnosti mogu činiti neposredno koju od funkcija upravljanja ili mogu determinirati okvir unutar kojeg te funkcije ostvaruju drugi subjekti.

Morske luke određene su kao morski i 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<sup>48</sup> te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

Iz pojmovne definicije luke proizlazi da je ona određena kumulativno prostornom pojmovnom odrednicom i funkcionalnom pojmovnom odrednicom. U prostornoj komponenti morska luka je dio pomorskog dobra. To stoga što morski dio jest po samom zakonu pomorskog dobro, a kopneni dio koji se neposredno nadovezuje na morski dio luke nedvojbeno jest u funkciji korištenja mora te time slijedi namjenu mora, odnosno prema namjeni jest u općoj upotrebi. Dapače, da zakonodavac ne ostavi nikakve dvojbe, Zakonom je izričito propisano da je kopneni dio luke *ex lege* pomorsko dobro.<sup>49</sup> U funkcionalnoj komponentni, luka je prostor koji s izgrađenom ili neizgrađenom infrastrukturom koja služi pristajanju, sidrenju i zaštiti plovniha objekata te djelatnostima koje zakonodavac kasnije definira kao lučke djelatnosti.

Kako bi se funkcionalna komponenta luke mogla ostvariti, zakonodavac je uspostavio pravni okvir upravljanja tim funkcijama te odredio njihove nositelje. Upravo su te funkcije i subjekti osnovna odrednica cjelovitosti upravljanja kao niza aktivnosti koje poduzimaju subjekti kako bi ispunili zadane funkcije.

Kako bi luka mogla ostvariti svoju svrhu iz funkcionalne pojmovne odrednice, u lukama se ostvaruju temeljne funkcije upravljanja: raspolaganje lučkim područjem, odnosno lučkim zemljištem, lučkom infrastrukturom i lučkom suprastrukturom, kao i uređajima i opremom koji su trajno vezani za lučko područje; reguliranje i provedba lučkog reda prema svim subjektima koji su korisnici luke te objektima koji se koriste u luci, odnosno koji se nalaze na lučkom području; pružanje lučkih usluga krajnjim korisnicima u luci; te reguliranje i naplata lučkih tarifa koje su u funkciji financiranja ostalih funkcija upravljanja.

Ostvarivanje tih funkcija povjereno je većem broju subjekata. Pravno, okvir koji je uspostavio zakonodavac, ali i Vlada Republike Hrvatske te ministarstvo nadležno za pomorstvo, definiralo je kao subjekte upravljanja županijske lučke uprave, lučke kapetanije i koncesionare.

Svaki od navedenih subjekata te svaka od navedenih funkcija biti će posebno analizirana u cilju utvrđivanja postojećeg stanja te prednosti i nedostataka svake od tih komponenti upravljanja lukama kako bi se na temelju dobivenih rezultata moglo doći do zaključaka o potrebitosti

<sup>48</sup> Zakonodavac rabi termin „robe“ iako bi ispravan termin trebao biti „teret“.

<sup>49</sup> Članak 3. stavak 3. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine" broj 158/03,141/06, 38/09. 123/11, 56/16)

redefiniranja kako subjekata upravljanja morskim lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja, tako i sadržaja i opsega funkcija koje ostvaruju u upravljanju tim lukama.

#### 4.3.1 Sudionici u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja

U lukama otvorenim za javni promet koje su po značaju razvrstane kao luke županijskog i lokalnog značaja (*u daljnjem tekstu: luke*), postoji veći krug subjekata koji ostvaruju funkcije upravlja lukama. Određeni broj subjekata koji utječe na upravljanje lukama na strateškoj razini ima posredan utjecaj na funkcije upravljanja. U krug ovih subjekata mogu se ubrojiti Hrvatski sabor, Vlada Republike Hrvatske, ministarstvo nadležno za pomorstvo, druga središnja tijela državne uprave (ministarstvo nadležno za financije, ministarstvo nadležno za poslove prostornog uređenja i graditeljstva, ministarstvo nadležno za zaštitu okoliša i sl.) jedinice područne (regionalne) samouprave, jedinice lokalne samouprave.

Posredno upravljanje ostvaruje se kroz odlučivanje u drugim područjima iz njihove nadležnosti koji imaju neposredan ili posredan učinak na funkcije upravljanja bilo na općoj razini donošenjem općih akata [npr. zakonska i podzakonski aktivnost u području morskih luka (neposredni učinak), ali i drugih područja (porezni propisi, propisi o prostornom uređenju i građenju, i sl.)] ili na pojedinačnim razinama (inspekcijski postupci - ministarstvo nadležno za poslove prostornog uređenja i graditeljstva, ministarstvo nadležno za zaštitu okoliša i sl.).

Neposredno upravljanje očituje se kroz neposredni učinak na nastanak, promjenu i prestanak aktivnosti kojim se ostvaruju funkcije upravljanja. Dakle, u ovom slučaju riječ je o subjektima koji neposredno raspolažu lučkim područjem, ostvaruju regulatornu aktivnost, provode red u luci ili pružaju lučke usluge. U neposrednom upravljanju aktivnosti na ostvarivanju funkcija stavljene su u nadležnost županijskih lučkih uprava, lučkih kapetanija i njihovih ispostava te koncesionara.

Stoga se u nastavku daje analiza upravo tih subjekata.

#### Županijske lučke uprave - osnivanje

Županijske lučke uprave osnovni su i najzastupljeniji subjekti upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Županijske lučke uprave su pravne osobe *sui generis* koje su uspostavljene pravnim okvirom utvrđenim prvo Zakonom o morskim lukama („Narodne novine“ br. 108/95, 97/00), a potom Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine" broj 158/03, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16). One se kao pravne osobe osnivaju radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja za područje svake županije. Prema postojećem zakonodavnom okviru, moguće je osnovati jednu županijsku lučku upravu za upravljanje svim lukama županijskog i lokalnog značaja na području jedne županije, ali također je moguće za područje svake županije osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači.

Županijske lučke uprave osnivaju predstavnička tijela jedinica područne (regionalne) samouprave – županije, koje su ujedno njihovi osnivači, a vršenje osnivačkih prava dijele županijske skupštine i župani. Pojedina osnivačka prava povjerena su svakom od tijela županije samim Zakonom, dok su pojedina osnivačka prava raspodijeljena osnivačkim aktima i statutima.

Već analiza zakonodavnog okvira ukazuje na nelogičnosti u raspodjeli osnovnih osnivačkih prava između tijela županije. Nelogičnosti se tako ukazuju u dijelu osnivačkih prava prema upravljačkim tijelima. Tako npr. predsjednika i dva člana županijskih lučkih uprava prema Zakonu imenuju osnivači, a aktima osnivača ta je nadležnost povjerena županima. U situaciji kada župani imenuju predsjednika i dva člana (od ukupno pet članova), postavlja se pitanje svrhovitosti odredbe o raspuštanju upravnih vijeća od strane županijskih skupština,<sup>50</sup> a posebno kad se ova nadležnost stavi u kontekst okolnosti da županijska skupština uopće ne sudjeluje u imenovanju niti ostalih članova upravnih vijeća. Nadalje, ovo ovlaštenje županijskih skupština upitne je svrhovitosti i u odnosu na razloge za raspuštanje (godišnji planovi razvoja luka) jer su ti razlozi u nadležnosti drugog tijela – župana.

Osnivačka prava koja ostvaruju županijske skupštine i župani trebalo bi također sagledavati u kontekstu zakona kojim se uređuje lokalna i područna (regionalna) samouprava u dijelu kojim se određuju njihove nadležnosti (npr. sklapanje pravnih poslova u odnosu na visinu pravne radnje).

### Županijske lučke uprave - nazivlje

Županijska lučka uprava nije formalni naziv pravne osobe. Dapače, županijske lučke uprave pojmovno nisu određene ovom sintagmom. Atribut županijske lučkim je upravama dodan prilikom određivanja njihova naziva te upisom u sudski registar. Dapače, zamjetna je neusklađenost nazivlja po pojedinim županijama: tako lučke uprave u Istarskoj, Ličko-senjskoj, Šibensko-kninskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji nemaju atributa županijske, lučke uprave u Primorsko-goranskoj i Zadarskoj županiji u svom nazivlju imaju taj atribut, dok su u Dubrovačko-neretvanskoj županiji prisutna oba oblika nazivlja.

Iako zakonodavni okvir ne uređuje bitno funkcionalnu distinkciju lučkih uprava koje upravljaju lukama od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku te lučkih uprava koje upravljaju lukama od županijskog i lokalnog značaja, ipak je ona u praksi bitno prisutna pa distinkcija u nazivlju ima svoju svrhovitost u lakšem poimanju funkcionalne komponente subjekata, daleko iznad puke distinkcije osnivača koji je te subjekte osnovao.

### Županijske lučke uprave - pravni oblik

Po svom pravnom obliku županijske lučke uprave su posebne pravne osobe, tzv. osobe *sui generis*, čije je osnivanje, ustrojstvo i djelatnost utvrđeni posebnom propisom. Izvan regulacije posebnog propisa, županijske lučke uprave su po svom pravnom obliku najbliže ustanovama. Stoga i ne čudi da je Zakonom izričito propisana supsidijarna primjena propisa o ustanovama na njihovo poslovanje.

Postojeći pravni pristup čini se najprimjerenijim sagledavajući svrhu i cilj osnivanja lučkih uprava. Analizom sadržaja djelatnosti koje one obavljaju te propisanom djelokrugu poslova, zaključuje se da cilj njihova djelovanja nije stjecanje dobiti, već trajna briga o općem dobru za koje je Zakonom propisano da je od interesa za Republiku Hrvatsku. Supsidijarnom primjenom odredbi o tzv. „državnim lučkim upravama“ i županijske lučke uprave smatraju se neprofitnim pravnim osobama.

To, međutim, ne znači da županijske lučke uprave ne mogu stjecati dobit, već pretpostavlja da to nije njihov cilj. Županijske lučke uprave redovno ostvaruju dobit u svom poslovanju jer su njihovi prihodi veći od rashoda poslovanja. No, kako je glavnina njihova prihoda ostvarena prema

<sup>50</sup> Članak 76. stavak 4. ZPDML

posebnim propisima (izravno na temelju Zakona), čija je namjena utvrđena propisom, to županijske lučke uprave svoju dobit u cijelosti koriste za ostvarenje ciljeva zbog kojih su osnovane.

Upravo iz prethodno navedenih razloga, valja otkloniti dvojbe o mogućnosti županijskih lučkih uprava da obavljaju i gospodarsku djelatnost pružanjem lučkih usluga, kad je to primjenjivo jer gospodarska djelatnost ne lišava županijske lučke uprave temeljnih karakteristika njihova pravnog oblika.

Nadalje, županijske lučke uprave u propisanom djelokrugu rada imaju nadležnosti javnopravnog karaktera, pa iako nije izrijekom u Zakonu navedeno, sadržajno one jesu pravne osobe s javnim ovlastima. Javne ovlasti županijskih lučkih uprava očituju se u ostvarivanju njihovih funkcija upravljanja u raspolaganju lučkim područjem te regulaciji i provedbi lučkog reda (*npr. propisi o lučkom redu; dodjele ugovora o koncesiji i sl.*). Te su nadležnosti po svom sadržaju javnopravna ovlast pa se županijske lučke uprave mogu smatrati pravnim osobama s javnim ovlastima.

Prethodno obilježje također je svojstveno prvenstveno ustanovama kao pravnim oblicima, a ne trgovačkim društvima, udruga ili zadrugama.

### Županijske lučke uprave - djelokrug rada

Županijske lučke uprave osnivaju se radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja. Zakonodavac u uspostavljenom zakonodavnom okviru nije pobliže definirao djelokrug rada županijskih lučkih uprava pa valja primijeniti odredbu o supsidijarnoj primjeni odredbi o lučkim upravama koje upravljaju lukama otvorenim za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (*u daljnjem tekstu: državne lučke uprave*).

Djelokrug rada županijskih lučkih uprava obuhvaća sljedeće djelatnosti:

- briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje,
- gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave,
- stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje),
- osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe,
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata,
- usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području,
- donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone,
- drugi poslovi utvrđeni zakonom.

Sukladno teoretskoj tipologiji vrsta luka uspostavljenoj World Bank: *Port Reform Toolkit*, 2007, županijske lučke uprave su *Landlord* luke, što znači da je njihova osnovna uloga ispuniti funkciju raspolaganja lučkim područjem te regulatorna funkcija uz ubiranje dijela lučkih tarifa koje se koriste za izgradnju i održavanje lučke infrastrukture (lučke pristojbe). Županijske lučke uprave u

pravilu ne pružaju lučke usluge osim ako su one od općeg interesa ili ako ne postoji interes gospodarskih subjekata za njihovim pružanjem.

Opisanom okolnošću zakonodavac je optirao uspostaviti istovjetni upravljački model za sve vrte luka otvorenih za javni promet neovisno o njihovom razvrstaju prema značaju za Republiku Hrvatsku. Ova odluka zakonodavca nije adekvatno vrednovala posebnosti luka sukladno njihovom značaju što dovodi do kontinuirane kritike postojećeg zakonodavnog okvira. Zasigurno djelokrug rada subjekta koji upravlja teretnom lukom u koji uplovljavaju brodovi u međunarodnoj plovidbi ne može biti istovjetan djelokrugu rada subjekta koji upravlja lukom lokalnog značaja čiji je osnovni cilj zadovoljiti potrebe mještana za stalnim vezom u komunalnom dijelu luke odnosno lokalnom prometu.

Posljedica istovjetnih djelokruga rada jest onemogućavanje županijskih lučkih uprava da osiguraju one funkcije upravljanja koje će ostvariti cilj njihova osnivanja. To se najviše očituje u funkciji pružanja lučkih usluga. U velikom broju luka u pravilu lokalnog značaja teško je osigurati zainteresiranost gospodarskih subjekata za pružanjem lučkih usluga, barem po za krajnjeg korisnika prihvatljiv lučkim naknadama. Stoga gospodarski interes u takvim situacijama izostaje, a županijske lučke uprave u primjeni *Landlord* načela nemaju uspostavljeno unutarnje ustrojstvo koje bi te praznine upotpunile pa korisnici često ostaju bez usluge koja bi u tim lukama trebala biti osigurana.

Navedeno ukazuje na slabosti postojećeg modela upravljanja lukama lokalnog značaja uslijed ograničenja uspostavljenim administrativnim modelom upravljanja.

Djelatnosti županijskih lučkih uprava više će se razmatrati u poglavlju o funkcijama upravljanja.

### **Županijske lučke uprave - tijela upravljanja**

Zakonodavac je jedinu relevantnu distinkciju između državnih lučkih uprava i županijskih lučkih uprava propisao u sastavu tijela upravljanja i načinu njihova imenovanja. Tako je propisano da županijskim lučkim upravama rukovode upravno vijeće i ravnatelj. Upravno vijeće ima pet članova od kojih dva člana i predsjednika imenuju osnivači, jednog člana imenuje ministar iz redova lučke kapetanije na čijem području je sjedište lučke uprave, a jednog člana imenuju predstavnici ovlaštenika koncesije koji imaju koncesije na području lučke uprave.

Navedena norma također je podvrgnuta kritikama znanstvene i stručne, ali i političke javnosti. S normativnog polazišta, ona je nelogična u kontekstu moguće raspodjele osnivačkih prava između jedinica područne (regionalne) samouprave i jedinica lokalne samouprave. Naime, Zakon propisuje<sup>51</sup> mogućnost da općine i gradovi budu suosnivači, no istovremeno im negira mogućnost sudjelovanja u upravljanju županijskim lučkim upravama, a što je negiranje temeljnih osnivačkih prava. Drugim riječima, ako se supsidijarno primjene propisi o ustanovama, na opisanu situaciju može se gledati na način da općine i gradovi solidarno odgovaraju za obveze županijske lučke uprave, ali istovremeno nisu u mogućnosti sudjelovati u donošenju ijedne relevantne upravljačke odluke.

Sa stručnog, ali i političkog polazišta, uskraćivanje prava jedinicama lokalne samouprave da participiraju u upravljanju županijskim lučkim upravama također je podložno kritici.

Županijske lučke uprave ne upravljaju samo lukama od županijskog, već i lokalnog značaja. Luke se često nalaze u centrima naselja te za općine i gradove čine neprocjenjivu urbanističku

<sup>51</sup> Članak 75. stavka 1. ZPDML

vrijednost. U tim slučajevima luka nužno ima i funkcije izvan onih uspostavljenih zakonskim okvirom jer prostor luke, odnosno lučko područje često jest središnji urbanistički prostor jedne općine ili grada na kojem se zadovoljavaju kulturne, sportske, socijalne i druge potrebe mjesnog stanovništva.

S druge pak strane, propisana participacija predstavnika koncesionara u upravnom vijeću županijske lučke uprave također izaziva opravdanu kritiku. Pretpostavljena svrha ove odredbe mogla bi biti u zastupljenosti koncesionara, kao glavnih subjekata u pružanju lučkih usluga, u upravljačkom tijelu kako bi koncesionari posredno mogli sudjelovati u kreiranju razvojnih planova luka. Međutim, izostanak propisane procedure izbora predstavnika koncesionara u upravno vijeće te nepostojanje foruma u kojem bi koncesionari mogli zastupati svoje interese u praksi negira predstavničko obilježje člana upravnog vijeća iz reda koncesionara, što za posljedicu ima prije svega isticanje vlastitih partikularnih interesa u postizanju povoljnije vlastite pozicije unutar koncesijskog odnosa.

Stoga se logičnim čini zaključiti da bi u izmjeni zakonodavnog okvira trebalo razmisliti o isključenju predstavnika koncesionara iz upravljačkih tijela te umjesto toga uvođenje predstavnika jedinica lokalne samouprave.

U odnosu na normativno uređenje ravnatelja, ono je istovjetno normativnom uređenju uspostavljenom u državnim lučkim upravama, a korespondira strukturi unutarnjeg ustrojstva prema propisima o ustanovama.

Eventualno, kao kritiku može se istaći norma kojom je propisano da se s imenovanjem ravnatelja mora suglasiti ministar nadležan za poslove pomorstva. S obzirom da ministarstvo nadležno za poslove pomorstva ne ostvaruje ikakva osnivačka prava, a ujedno je već i zastupljeno u upravljačkom tijelu putem predstavnika iz redova lučke kapetanije, ova se norma čini bespotrebnom centralizacijom sustava uz diskrecijske odluke ministra, što negira načelo ustavnog jamstva na samoupravu jedinica područne (regionalne) samouprave, a također i podriva institut natječaja budući da odluka ministra ne mora biti obrazložena i nije podvrgnuta upravnosudskoj kontroli zakonitosti. Još jedan primjer administrativnih poteškoća je da na godišnji plan rada, po ZPDMLu, uz suglasnost Ministarstva mora, pomorstva i infrastrukture suglasnost mora dati i ministar nadležan za poslove razvoja otoka što je ponekad nezamislivo jer nemaju sve luke kontakt s otokom.

### **Lučke kapetanije – pravni oblik**

Lučke kapetanije također su neposredni subjekti upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja, čija se uloga očituje u ostvarenju funkcija reguliranja i provedbe lučkoga reda.

Lučke kapetanije su područne jedinice ministarstva nadležnog za poslove pomorstva u sastavu uprave za pomorstvo bez pravne osobnosti. Dakle, lučke kapetanije nisu pravne osobe sa vlastitim pravnim subjektivitetom, već upravna tijela i područne jedinice središnjeg tijela državne uprave. To znači da su lučke kapetanije izdvojene iz organizacijske strukture županijske lučke uprave i neposredno su pod kontrolom središnje države.

Kao ustrojstvene jedinice upravnog tijela one djeluju u ime tog upravnog tijela na području iz svoje nadležnosti, gdje obavljaju poslove državne uprave. Poslovi državne uprave su neposredna provedba zakona, donošenje propisa za njihovu provedbu, obavljanje upravnog nadzora te drugi upravni i stručni poslovi.



Međutim, osim poslova državne upravne, lučke kapetanije obavljaju i druge poslove koje su im stavljene u djelokrug poslova posebnim zakonom. Naime, iako je djelokrug rada središnjih tijela državne uprave propisan zakonom kojim se uređuje sustav državne uprave, kao i zakonom kojim se uređuje djelokrug ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave, lučke kapetanije obilježava specifičnost postojanja posebnog zakona kojim je uređen njihov djelokrug. U tom smislu, ukazuje se na specifičnost ovog pravnog oblika budući da je u hrvatskom pravnom sustavu unutarnje ustrojstvo ministarstava u pravilu uređeno uredbama Vlade Republike Hrvatske, a ne zakonima Hrvatskog sabora.

### Lučke kapetanije - djelokrug rada

Lučke kapetanije sukladno posebnom zakonodavnom okviru obavljaju poslove nadzora plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru, inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe, inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova, te vođenja upisnika brodova, poslove utvrđivanja sposobnosti za plovidbu, baždarenje brodica, poslove upisa i brisanja brodica te vođenja očevidnika brodica, poslove izdavanja pomorskih knjižica, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima.

Međutim, u odnosu na upravljanje lukama, lučke kapetanije ostvaruju nadležnost ne samo na temelju zakona o lučkim kapetanijama, niti vladinim uredbama, već prvenstveno pravilnicima ministarstva nadležnog za poslove pomorstva<sup>52</sup> kojima se propisuje način reguliranja i provedbe lučkoga reda.

Ne ulazeći u analizu svake od nadležnosti lučkih kapetanija, u bitnome valja istaći da lučka kapetanija odobrava akt kojim županijska lučka uprava regulira red u lukama te obavlja nadzor nad njegovom provedbom. Također, iako je Pravilnikom propisano da tijelo koje upravlja lukom provodi lučki red, analizom pravnog okvira dolazi se do zaključka da županijske lučke uprave nemaju nikakvih ovlaštenja u prisilnoj provedbi lučkog reda, već su te nadležnosti isključivo u ingerenciji lučkih kapetanija, kojima te aktivnosti nisu stavljene u djelokrug rada. Stoga se ukazuje na podnormiranost u tom dijelu pa se kritički može zaključiti o preprekama za ostvarivanje regulatornih funkcija.

Također, bitno je istaći i da lučka kapetanija sudjeluje u radu upravljačkih tijela županijskih lučkih uprava jer su njeni predstavnici imenovani za člana upravnog vijeća. Postavlja se pitanje ne postoje li suprotstavljeni interesi lučke kapetanije u ostvarivanju nadzorne funkcije nad aktima kojim se regulira red u lukama, kada njeni predstavnici sudjeluju u samom donošenju tih akata.

Također, posljednjom novelom Pomorskog zakonika utvrđena je uloga lučke kapetanije i u određivanju vrste, značaja, pozicije odnosno područja rada, karakteristika te rokova postavljanja objekata sigurnosti plovidbe u lukama. Obveza postavljanja i održavanja tih objekata stavljena je u djelokrug rada lučkih uprava, a lučke uprave te aktivnosti poduzimaju sukladno uvjetima lučke kapetanije.

<sup>52</sup> Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske („Narodne novine“ br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12)



Trgovačko društvo PLOVPUT d.o.o. bilo zaduženo za održavanje objekata sigurnosti plovidbe u lukama (svjetionici, obalna svjetla i sl.). do posljednje novele Pomorskog zakonika te je neposredno upravljalo objektima koji se nalaze na lučkom području. Izmjenom PZ/15 postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovidbe (kao i plovni puteva u luci) stavljeno je u nadležnost lučkih uprava. Ipak, PLOVPUT d.o.o. može zadržati pravo da po zahtjevu lučke kapetanije, a na teret lučke uprave, postavi objekte sigurnosti plovidbe i održava ga u ispravnom stanju. Međutim, PZ/15 ne uzima u obzir odredbu članka 66. ZPDML koji tu aktivnost podvrgava odluci upravnog vijeća. U tom dijelu propise treba uskladiti.

### Koncesionari

Koncesionari su gospodarski subjekti koji u županijskim morskim lukama kojima je dodijeljen ugovor o koncesiji za pružanje lučkih usluga ili drugih gospodarskih djelatnosti koje se obavljaju na lučkom području. S obzirom na uvjete o pravnoj sposobnosti propisanim Zakonom, koncesionari mogu biti gospodarski subjekti koji svojim pravnim oblikom predstavljaju pravne osobe ili fizičke osobe koje su ovlaštene obavljati gospodarsku djelatnost (obrtnici).

Koncesionari primarno ostvaruju funkciju pružanja lučkih usluga korisnicima, iako je zakonodavac općom normom omogućio obavljanje i ostalih gospodarskih djelatnosti ako se ispuni koji od alternativno postavljenih uvjeta (propisano posebnim zakonom ili ako to ne umanjuje niti otežava obavljanje osnovnih lučkih djelatnosti). Pritom se ukazuje da Zakon ne razvrstava lučke djelatnosti pa je određivanje osnovnih lučkih djelatnosti ostavljeno teorijskom razmatranju.

Pored ostvarivanja funkcije pružanja lučkih usluga, koncesionari mogu ostvarivati i funkciju raspolaganja lučkim područjem. Naime, predmet koncesije ne mora biti samo djelatnost, već i prostor na kojem se ta djelatnost obavlja. U slučaju dodjele ugovora o koncesiji za lučke ili ostale gospodarske djelatnosti koja obuhvaća isključivo korištenje dijela lučkog područja, koncesionar stječe pravo na raspolaganje tim dijelom lučkog područja u opsegu i sadržaju određenom ugovorom o koncesiji.

Raspolaganje lučkim područjem koncesionara može obuhvaćati upotrebu ili korištenje lučkog zemljišta, objekata lučke infrastrukture i/ili lučke suprastrukture. Ovisno o opsegu ovlaštenja iz ugovora o koncesiji koncesionar može područje koje mu je dodijeljeno na upotrebu ili korištenje djelomično ili u cijelosti isključiti iz opće upotrebe.

Također, raspolaganje može obuhvaćati pravo, ali i obvezu koncesionara za izgradnju nove objekte lučke infrastrukture ili da na lučkom zemljištu izgradi zgrade ili druge objekte lučke suprastrukture. Pravo na gradnju na lučkom području koncesionari mogu ostvarivati samo na temelju ugovora o koncesiji u opsegu koji je tim ugovorom određen.

Posebno je bitno istaći da raspolaganje obuhvaća i obvezu održavanja objekata lučke infrastrukture i suprastrukture. Održavanje objekata nije propisom stavljeno u obvezu koncesionarima, već je to izvorna djelatnost županijskih lučkih uprava. Ipak, u praksi je zamjetan broj slučajeva u kojima se ta obveza ugovorom o koncesiji prenosi na koncesionara.

Zaključno, iz prethodnih analiza proizlazi i da gospodarski subjekti privatnoga prava kada im se dodjeli ugovor o koncesiji preuzimaju pojedine upravljačke alate u upravljanju lukama.

### Analiza i ocjena stanja odnosa županijskih lučkih uprava, gradova i županija

Županijske lučke uprave su pravne osobe kojima je povjereno upravljanje lukama otvorenim za javni promet koje su ne samo od županijskog, već i od lokalnog značaja. Ove luke, kako su razvrstane naredbom ministra, u pravilu obuhvaćaju tzv. gradske luke koje su smještene u središtima naselja primorskih i otočkih općina i gradova. Stoga u urbanističkom smislu, luke predstavljaju iznimni prostorni kapital jedinica lokalne samouprave čiji razvoj te uvjete zahvata u prostoru te jedinice nedvojbeno žele determinirati. Valja podsjetiti da je prostorno uređenje temeljna djelatnost samoupravnog djelokruga jedinca lokalne samouprave koja je od samog početka razvoja samouprave u Republici Hrvatskoj uvijek bila njima povjerena te je to pravo ukorijenjeno u svijesti općina i gradova. Dok se u drugim područjima javnih djelatnosti (zdravstvo, socijalna politika, sport, kultura i sl.) stupanj decentralizacije mijenjao tijekom ovih dvadeset pet godina, prostorno planiranje je bilo i ostalo nedvojbeno vezano ponajprije za općine i gradove.

Predajom urbanističkih potencijala luka na upravljanje županijskim lučkim upravama, općine i gradovi izgubili su ingerenciju nad prostorom kojim su tradicionalno onu upravljali kroz segment planiranja, ali i upravljanja. Stvaranjem županijskih lučkih uprava, općine i gradovi više ne upravljaju tim područjem.

U slučajevima kad su planovi županijskih lučkih uprava komplementarni planovima jedinica lokalne samouprave, situacija u razvoju prostora i uvjetima zahvata u prostoru je zadovoljavajuća. Međutim, kada su ti planovi kontradiktorni, nužno dolazi do konfliktnih situacija koje ograničavaju ili čak sprječavaju razvoj i planiranje lučkog područja. Ovu tvrdnju moguće je isticati na primjeru luke otvorene za javni promet županijskog značaja Bakar.

Nadalje, u mnogim naseljima luke su centar i žarište mnogih gospodarskih i negospodarskih aktivnosti, ponajprije u funkciji turizma, poput kulturnih manifestacija (npr. glazbene večeri, povijesni spektakli i sl.), sportskih manifestacija (npr. ljetne igre, zabavne igre i sl.), ugostiteljskih manifestacija (npr. gastro ponude i sl.).

Navedene su aktivnosti od iznimnog interesa lokalnoj samoupravi i njihovim turističkim zajednicama te pretpostavljaju nezanemarivo učešće u ukupnosti turističke ponude pojedine općine, grada ili županije. Stoga je razumljivo da su tijela općine i grada zainteresirana za upravljanje tim područjem.

Međutim, u ovim situacijama primjetna je velika prepreka suradnji županijskih lučkih uprava te općina i gradova.

U slučaju njihove pozitivne suradnje, županijske lučke uprave u bitnom su ograničene u omogućavanju obavljanju ovih aktivnosti zbog iznimno krutog zakonskog i podzakonskog pravnog okvira u raspolaganju lučkim područjem. Naime, sve gospodarske aktivnosti koje se u luci mogu odvijati podložne su krutom koncesijskom režimu koji nije primjeren djelatnostima koje se nisu lučke djelatnosti i koje se obavljaju povremeno i privremeno. U postojećem okviru praktički je nemoguće na pravno zadovoljavajući način omogućiti obavljanje djelatnosti prodaje roba i pružanja usluga manjeg opsega u luci (npr. prodaja umjetničkih slika, prodaja putem štandova, ambulante prodaje i sl.). To su djelatnosti sezonskog karaktera te je traženje koncesije za njih iznimno nerealno zbog složenosti koncesijskog postupka i njegovih troškova te minimalnog roka trajanja koncesije.

Nadalje, glede dodjeljivanja prava na obavljanje negospodarskih aktivnosti (kulturne i sportske priredbe i sl.) situacija je još složenija jer podzakonski propisi uopće ne predviđaju mogućnost dodjele tih prava (koncesije za posebnu upotrebu).

Stoga jedinice lokalne samouprave često pribjegavaju sužavanju kopnene granice lučkog područja kako bi se isto smanjilo u korist javnih površina. Međutim, naličje toga postupanja očituje se u neprirodnom upravljačkom razgraničenju operativnih obala i riva, što otežava poslove njihova održavanja s obzirom na namjenu prihoda županijskih lučkih uprava koje ne mogu ulagati sredstava izvan luka (npr. tako npr. županijska lučka uprava može raditi samo dio rive do granice što se tehnološki može pokazati neizvedivim), ali i budući razvoj uslijed nemogućnosti širenja kapaciteta na kopnenom području.

#### 4.3.2 Funkcije upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja

Funkcije upravljanja su skupovi aktivnosti razvrstanih u smislene i međupovezane cjeline koje se redovito izvršavaju kako bi pojedini sustav poput luke mogao ostvarivati ciljeve koji su pred njega postavljeni. Temeljne funkcije upravljanja su raspolaganje lučkim područjem, propisivanje i provedba lučkog reda, pružanje lučkih usluga te naplata lučkih tarifa. Svaka od tih funkcija je neizbježna i nužno usmjerena drugima te bez bilo koje od njih upravljanje lukama ne bi moglo ostvariti svoje ciljeve. U ovom poglavlju obrađuje se svaka od tih funkcija te se vrši njihova kratka analiza kako bi se utvrdili nedostaci u njihovoj implementaciji te izveo zaključak o tome može li se promjenom modela upravljanja utjecati na njihovo ostvarenje u svrhu otklanjanja tih nedostataka i postizanju željenih učinaka.

##### Raspolaganje lučkim područjem

Lučko područje određeno je Zakonom kao područje morske luke, koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučki bazen), koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, a kojim upravlja lučka uprava, odnosno ovlaštenik koncesije, a granica lučkog područja je granica pomorskog dobra. Ova je odredba često isticana u negativnom kritičkom kontekstu jer zapravo ne ispunjava osnovne logičke postulate definiranja pojmova.

Naime, iz navedene definicije uopće nije razvidna diferencija pojma *luke* i pojma *lučko područje* budući da oba pojma imaju istovjetnu prostornu i funkcionalnu pojamovnu komponentu. Zapravo ovo uopće nisu različiti pojmovi jer lučko područje je naprosto luka. Razloge za isticanje pojma lučko područje u Zakonskom pojmovniku<sup>53</sup> leži u činjenici da zakonodavac nije na primjeren način definirao pojam luke<sup>54</sup> zbog čega je propušteno uočiti da je luka zapravo prvenstveno prostor, odnosno područje na pomorskom dobru sa specifičnom i prilično jasno određenom namjenom – služi za pristajanje, sidrenje i zaštita 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. Pri tome, izgrađenost luke te postojanje posebnih građevina za tu svrhu nije preduvjet luke jer definicija navodi da luka može imati i neizgrađene objekte. Ipak, zbog uvriježenosti samoga pojma u praktičnoj primjeni u nastavku će se koristiti navedeni pojam.

<sup>53</sup> Članak 2. ZPDML

<sup>54</sup> Tako se npr. u članku 80. ZPDML govori o osnivanju luke, iako je osnivanje svojstveno isključivo subjektivnim pojmovima, a ne objektima. Objekt se, naime, ne može osnovati.

Sagledavajući područje luka županijskog i lokalnog značaja, moguće je utvrditi da se ono sastoji od morskog i kopnenog dijela na kojima su izgrađeni objekti u funkciji pristajanja, sidrenja i zaštite plovniha objekata te pružanja lučkih usluga.

Zakonodavac je u već pravnom normom na lučkom području odredio objekte lučke infrastrukture (podgradnje) i lučke suprastrukture (nadgradnje), i od nje posebno izdvojio prekrcajnu opremu.

Međutim, lučko područje ne obuhvaća samo te objekte, već može obuhvaćati i infrastrukturno neuređene kopnene površine koje iako obuhvaćene pojmom lučke infrastrukture kao „druge zemljišne površine“, zapravo nisu infrastrukturni objekti pa postoje ozbiljne kritike u toj definiciji.

Također, u lukama postoje i infrastrukturno uređene morske površine (lučka sidrišta) koja nisu pojmovno određena Zakonom, no čije postojanje u prostoru i funkcija koja imaju zaslužuje posebno normativno uređenje. Iako ono nije uređeno Zakonom, zbog svoje važnosti zaslužuje posebnu analizu.

### Lučka infrastruktura

Lučkom infrastrukturom, sukladno Zakonu, smatraju se operativne obale i druge lučke zemljišne površine, lukobrani i drugi objekti infrastrukture (npr. lučke cestovne i željezničke prometnice, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl.).

Lučkom infrastrukturom izvorno upravlja županijska lučka uprava. Njena djelatnost je vođenje brige za izgradnju, ali i održavanje lučke infrastrukture. Pri tome zakonodavac nije determinirano omjere nove izgradnje i održavanja postojeće infrastrukture. To stoga što do sada nije niti utvrđen opseg standarda koje luke moraju održavati kako bi mogle biti kvalificirane kao takve i kategorizirane unutar pojedinih kategorija. Događa se stoga da se održavanje pojedine infrastrukture zanemaruje u korist izgradnje nove, iako je postojeća i dalje kategorizirana sukladno stanju koje više u prostoru ne postoji.

Županijske lučke uprave nemaju adekvatnu metodologiju iskazivanja planova izgradnje i održavanja lučke podgradnje. Nepostojanje standardizacija te jasno propisanih uvjeta za kategorizaciju luka onemogućava praćenje aktivnosti županijskih lučkih uprava te adekvatno vrednovanje njihovih godišnjih programa koje se dostavljaju na odobrenje nadležnom županu i ministru. Valja napomenuti da je održavanje lučke infrastrukture temeljna djelatnost županijskih lučkih uprava pa bi njihovi programi u tom dijelu trebali biti razrađeni (međutim, ponovo je preduvjet postojanje standarda i uvjeta kategorizacije, što će se ovom Studijom nastojati izvesti). Istovjetna je situacija i u planovima za izgradnju nove lučke infrastrukture, gdje bez ulaznih parametara nije moguće adekvatno vrednovati planove lučkih uprava te odobriti prateće financijske planove te determinirati alokaciju proračunskih sredstava korisnicima na bazi tih planova.

Lučkom infrastrukturom u pravilu raspolaže županijska lučka uprava. Ona dodjeljuje kapacitete vezova, privez na operativnoj obali, privezna mjesta u komunalnom i nautičkom dijelu luke. Međutim, prenošenje prava na raspolaganje lučkom infrastrukturom moguće je kad je njeno raspolaganje vezano uz dodijeljeno pravo na pružanje lučkih usluga te obavljanje gospodarskih djelatnosti. Kada je pružanje tih usluga, odnosno obavljanje djelatnosti uvjetovano raspolaganjem lučkom infrastrukturom, ona se dodjeljuje na raspolaganje subjektima koji ujedno te usluge pružaju, odnosno koji te djelatnosti obavljaju.

Pravo na prijenos prava raspolaganja lučkom infrastrukturom, međutim, nije moguće ako nije vezano za djelatnost koja će se na tom području odvijati. U protivnom, takav bi ugovorni odnos po svom sadržaju predstavljao ugovor o zakupu koji na lučkoj infrastrukturi nije moguće uspostaviti.

Pravno na raspolaganje lučkom infrastrukturom može se steći samo na temelju ugovora o koncesiji. Ugovorom o koncesiji određuje se predmet koncesije koji determinira sadržaj usluga i djelatnosti koje koncesionar može pružati, odnosno obavljati te obuhvat lučke infrastrukture na kojoj će se te usluge pružati, odnosno djelatnosti obavljati.

U odnosu na lučku infrastrukturu, ugovorom o koncesiji može se propisati pravo za izgradnju novih objekata lučke infrastrukture ili isključivo pravo na korištenje lučke infrastrukture.

Pravo na izgradnju objekata lučke infrastrukture u sebi ne sadrži dvojbe koje bi u izvršavanju tog dijela ugovora o koncesiji mogle proistjeći. Koncesija je gospodarskom subjektu pravna osnova da na temelju nje može pred nadležnim upravnim tijelom ishoditi upravni akti na temelju kojeg može pristupiti gradnji. Pri tome, ograničenja u uvjetima gradnje koja su postavljena u ugovoru o koncesiji prema trenutnom pravnom okviru nisu vezana za sam sadržaj akta o gradnji, već su relevantna samo u dijelu ispunjavanju obveza prilikom izvršavanja ugovora o koncesiji. Dakle, posljedice prekoračenja ovlaštenja iz ugovora o koncesiji ne utječu na akt o gradnji, već na pravne posljedice koje se mogu aktivirati zbog kršenja ugovornih odredbi.

S druge strane, pravo na korištenje objekata lučke infrastrukture može sadržavati ozbiljne dvojbe glede opsega toga prava. Naime, u praksi su više nego prisutne situacije u kojima nejasno definiranje opsega prava korištenja objekata lučke infrastrukture u ugovorima o koncesiji rezultiraju pravnim nesigurnostima u razrješavanju međusobnih odnosa kako županijskih lučkih uprava kao davatelja koncesije i koncesionara, tako i koncesionara prema trećima. Najčešća manifestacija nejasnog određivanja opsega prava jest vršenje prava na isključivanje opće upotrebe lučkog područja. Postavlja se pitanje u kojoj mjeri koncesionar može isključiti treće od opće upotrebe dijelove infrastrukture koji su mu dodijeljeni u koncesiju (npr. zatvaranje pristupa gatovima, pontonima, ograđivanje dijelova operativne obale i sl.). Otklanjanje ili bitno umanjeње potencijalnih konfliktnih situacija može se, naravno, postići jasnim, detaljnim i preciznim normama o pravima i obvezama koncesionara. Međutim, pravna norma koja bi usmjeravala tumačenje spornih odredbi ugovora o koncesiji svakako bi bila dobrodošla, uzimajući u obzir relativno skromne resurse županijskih lučkih uprava i stručnosti njihova osoblja u pravnom polju. Pri tome, polazna premisa koja bi trebala biti postavljena jest da se korištenje objekata lučke infrastrukture treba ograničiti na onaj opseg koji je nužan za pružanje usluga ili objavljenje djelatnosti koje su predmetom koncesije.

Raspolaganje lučkom infrastrukturom koncesionar može prenijeti drugom gospodarskom subjektu na temelju potkoncesije, uz suglasnost davatelja koncesije. Ograničenja u korištenju lučke infrastrukture od strane potkoncesionara vrijede kao i kod koncesije te su vezana za opseg usluga, odnosno djelatnosti koje su predmet koncesije.

Posebno je važno istaći pitanje održavanja objekata lučke infrastrukture. Održavanje objekata najslabije je regulirano područje u koncesijskim odnosima te je u pravilo prepušteno reguliranju prava i obveza koje propisuje ugovor o koncesiji. Iako je standardna odredba u ugovoru o koncesiji o obvezi koncesionara da održava objekte koji su mu dodijeljeni na raspolaganje, nejasno regulirane odredbe o tome uzrokuju da te odredbe najčešće nemaju učinka. Također, samo održavanje se rijetko adekvatno vrednuje u studijama kako davatelja koncesije, tako i koncesionara, a pravna norma uopće ne vrednuje ovaj segment koncesije niti kroz upućivanje na

njenu razradu, niti kroz elemente ekonomski najpovoljnije ponude na temelju kojih se izbore najpovoljniji ponuditelj.

Pored objekata lučke infrastrukture, u lukama se nalaze i drugi infrastrukturni objekti koje je zakonodavac također podveo pod lučku infrastrukturu, neovisno o njenoj namjeni i funkciji. U tom slučaju, takvi infrastrukturni objekti trebali bi se pojmovno razlučiti od lučke infrastrukture jer niti su u funkciji pristajanja, sidrenja i zaštite plovniha objekata niti u funkciji lučkih djelatnosti (npr. kanalizacijske cijevi koje prolaze kroz luku, vodovodne cijevi i sl.) pa bi iste trebalo izuzeti od obveza raspolaganja županijskim lučkim upravama te se te obveze povjeriti zainteresiranim subjektima (npr. komunalna društva). Pri tome, potrebno je u pravni sustav unijeti poseban pravni institut izvan koncesijskog režima za dodjelu prava raspolaganja budući da takvi objekti nisu vezani za obavljanje gospodarske djelatnosti, već isključivo negospodarske. Iako institut koncesije za posebnu upotrebu postoji u zakonodavstvu, isti u podzakonskim aktima za provedbu tog zakonodavstva nisu predviđeni u lukama otvorenim za javni promet.

### Lučka suprastruktura

Lučku suprastrukturu čine građevine poput upravnih zgrada, skladišta, silosa, rezervoara koje su izgrađene na lučkom području morskih luka.<sup>55</sup> Iz objekata lučke suprastrukture isključeni su pojedinačni uređaji, strojevi, procesne instalacije, lučke dizalice i drugi proizvodi od kojih se sastoji postrojenje ili su samostalno ugrađeni u građevinu i služe tehnološkom procesu u luci, koji čine prekrcajnu opremu izvan pravnog režima kojem je podvrgnuta lučka suprastruktura.

Dakle, da bi pojedina građevina imala svojstvo lučke suprastrukture, sukladno Zakonu, mora biti izgrađena na lučkom području. Građevine koje su izgrađene izvan lučkog područja, iako možda služe obavljanju lučkih djelatnosti, neće imati to svojstvo. Upravo opisana okolnost u bitnome određuje pravni status lučke infrastrukture pa zahtjeva i daljnje obrazloženje pravne prirode lučkog područja.

U županijskim lučkim upravama uloga lučke suprastrukture puno je manja nego u državnim lučkim upravama. One su, naime, prvenstveno ili putničke luke ili luke koje zadovoljavaju komunalne potrebe za stalnim vezovima. Luke županijskog i lokalnog značaj nemaju značajniju ulogu u teretnom prometu.

Međutim, to ne znači da lučku suprastrukturu u lukama županijskog i lokalnog značaja treba zanemariti. Pojedine županijske lučke uprave imaju u srednjoročnim ili dugoročnim planovima podizanje standarda županijskih luka koje su u funkciji obalnog linijskog pomorskog putničkog prometa, što pretpostavlja izgradnju zgrada u funkciji pomorsko-putničkih terminala kroz koje bi se imala odvijati tehnologija ukrcaja i iskrcaja putnika.

Objekti lučke suprastrukture izgrađeni su na lučkom području koje predstavlja dio pomorskog dobra, i ti sami objekti jesu pomorsko dobro te slijede pravnu sudbinu njegova pravnog statusa. Definiranjem pomorskog dobra kao općeg dobra sve nekretnine u tom statusu, kao i zgrade na njima izgrađene, izuzete su iz općeg stvarnopravnog režima i podvrgnute posebnom stvarnopravnom režimu. Naime, opća dobra (*res communes omnium*) su stvari koje nisu sposobne biti objekti ničijih stvarnih prava, nego služe upotrebi svih fizičkih i pravnih osoba. Stvar može biti opće dobro kad zbog svojih naravnih osobina nije prikladna biti u vlasti nijedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno (npr. more), ali i kad to nije posljedica njezinih naravnih osobina, nego

<sup>55</sup> Članak 2. podstavak 8. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine" broj 158/03, 141/06, 38/09 i 123/11 – dalje ZPDML)



zbog toga što su joj zakonske norme uskratile sposobnost da bude predmetom stvarnih prava (*res extra commercium*). U drugom slučaju riječ je, dakle, o stvarima koje su podvrgnute posebnom stvarnopravnom režimu unatoč tomu što su po svojim osobinama prikladne biti u privatnoj pravnoj vlasti.<sup>56</sup>

Među stvarima koje po svojoj naravi zasigurno jesu prikladne biti u privatnoj pravnoj vlasti, ali im je ta mogućnost uskraćena pravnom normom jesu i objekti lučke suprastrukture.

Izgrađena skladišta, silosi i sl. predstavljaju u naravi zgrade koje se gospodarski iskorištavaju za obavljanje gospodarskih djelatnosti, poglavito lučkih, i u odnosu na titulare prava korištenja zasigurno svojim osobinama mogu biti njima podvrgnuti u privatnoj vlasti. Međutim, tu je mogućnost pravna norma posve isključila jer su one sagrađene na lučkom području koje predstavlja pomorsko dobro.

Da bi otklonio svaku mogućnost dvojbe glede pravne naravi tih objekata u odnosu na odvajanje zgrade od zemljišta putem koncesije i njeno uvođenje u opći stvarnopravni režim,<sup>57</sup> Zakon izričito traži da se građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju pripadnošću pomorskog dobra te da se na pomorskom dobru ne može stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Ovakvom eksplicitnom normom definitivno je isključena bilo kakva mogućnost stjecanja stvarnih prava na objektima.

Budući da su zgrade na lučkom području opće dobro, raspolaganje njima podvrgnuto je bitnim ograničenjima, ali i mogućnostima financiranja njihove izgradnje.

Raspolaganje je u tom ograničeno što zgrade pomorsko-putničkih terminala imaju poslovne prostore za javnu, ali i za komercijalnu svrhu. Poslovnim prostorijama lakše je raspolagati kroz institut ugovora o zakupu.

Nadalje, posebno se ukazuje da je kod financiranja objekata lučke suprastrukture Zakon bitno restriktivniji od propisa kojima se uređuju državne potpore. Naime, iako zgrada pomorsko-putničkog terminala može svojim kapacitetima biti dominantno ili u cijelosti u javnoj funkciji (čekaonice, sanitarni čvorovi, info punkt, i sl.) sredstvima iz državnog proračuna po Zakonu je moguće financirati samo objekte lučke infrastrukture, ali ne i lučke suprastrukture. Ova se odredba Zakona ukazuje nepotrebnim ograničenjem te bi bilo svrsishodno njeno preispitivanje.

### Prekrcajna oprema

Prekrcajna oprema je sukladno Zakonu izuzeta od objekata lučke suprastrukture. Prekrcajnu opremu čine dizalice pojedinačni uređaji, strojevi, procesne instalacije, lučke dizalice i drugi proizvodi od kojih se sastoji postrojenje ili su samostalno ugrađeni u građevinu i služe tehnološkom procesu u luci i ne čine pomorsko dobro.

Ova odredba izaziva velike dvojbe u praksi koja je sve učestalija prestankom ugovora o koncesiji, što je posebno slučaj kod dizalica koje su samostalno ugrađene u lučku infrastrukturu.

<sup>56</sup> Gavella, N. i dr., Stvarno pravo, Informator, Zagreb, 1998., str. 54.

<sup>57</sup> Odredbom članka 3. stavka 4. Zakona o vlasništvu i drugim stvarnim pravima („Narodne novine“ br. 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12 – dalje ZV) propisano je da pravno nisu dijelovi općega dobra one zgrade i druge građevine koje su na njemu izgrađene na temelju koncesije, pa one tvore zasebnu nekretninu dok koncesija traje.



Naime, ova je odredba u izravnoj suprotnosti s odredbom Zakona<sup>58</sup> prema kojoj pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Tako, ako su dizalice trajno ugrađene u lučku infrastrukturu, logično je da iste postaju dio pomorskog dobra koje čini lučko područje. Ako je po spomenutom načelu *superficies solo cedit* ono što je ugrađeno u pomorsko dobro i samo pomorsko dobro, pojmovna odrednica prekrcajne opreme je u tom dijelu bitno pogrešna.

Nadalje, ukazuje se i da su Zakonom Sve lučke dizalice koje su stalno učvršćene na lučko područje u lukama otvorenim za javni promet, odnosno u lukama posebne namjene, do stupanja na snagu Zakona postaju vlasništvo Republike Hrvatske, a ona ih prenosi na upravljanje nadležnoj lučkoj upravi koja ih daje na korištenje ovlašteniku koncesije prema uvjetima iz ugovora o koncesiji.

Postavlja se pitanje što je s pravima bivših vlasnika tih dizalica, neovisno bili to gospodarski subjekti koji su vrijednosti tih dizalica unijeli u temeljni kapital u postupku pretvorbe ili udruga građana koji su sami financirali nabavu i postavljanje tih dizalica na temelju valjanih pravnih osnova.

Postavlja se dalje pitanje što je s dizalicama za koje nije iskazan gospodarski interes gospodarskih subjekata pa nisu dodijeljene u koncesiju? Smiju li županijske lučke uprave raspolagati tim objektima ili ne s obzirom da su tuđe vlasništvo, a dane su im na raspolaganje samo radi prijenosa na ovlaštenike koncesije?

Postavlja se pitanje i kako urediti koncesijski odnos za pružanje lučkih usluga koji obuhvaća i ugradnju lučke dizalice u luci? Postoji li i dalje pravo vlasništva koncesionara tijekom ugovora o koncesiji te što je sa dizalicom nakon isteka koncesije kada se ona faktički ne može odvojiti od pomorskog dobra bez njegova oštećenja?

Sva ova otvorena pitanja ukazuju da je nužno potrebna izmjena zakonodavnih odredbi o prekrcajnoj opremi kako bi se uspostavila potrebna pravna sigurnost svih sudionika lučke zajednice te kontinuirano obavljanje lučkih usluga krajnjim korisnicima luke koji tim zamršenim odnosima ne bi trebali biti opterećivani.

### Reguliranje i provedba lučkog reda

Lučki red je skup pravila koji uređuje postupanje svih subjekata lučke zajednice kao i svih ostalih subjekata koji koriste ili se nalaze u luci. Lučki red je jedno od osnovnih funkcionalnih elemenata upravljanja jer determinira pravila postupanja koja osiguravaju nesmetano funkcioniranje luke. Županijska lučka uprava upravlja lukom te joj je time potrebno dodijeliti i mehanizme koji će joj omogućiti da to upravljanje bude uspješno.

Lučki red propisuje županijska lučka uprava uz suglasnost lučke kapetanije, a na temelju Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske („Narodne novine“ br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12).

Temeljna karakteristika Pravilnika jest da je on po svom sadržaju svojstven prvenstveno redu u lukama od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatskoj kojom upravljaju državne lučke uprave. Ova tvrdnja temelji se na analizi sadržaja Pravilnika koji je usmjeren k adresatima koji su svojstveni državnim lukama te situacijama koje se mogu

<sup>58</sup> Članak 3. ZPDML

anticipirati upravo u okruženju kakvo postoji u tako razvrstanim lukama. Istovremeno, mnoga postupanja koja su u praksi prisutna u lukama županijskog ili lokalnog značaja, a koja po svom sadržaju predstavljaju nered u luci, izvan su normativnog djelovanja Pravilnika. Zasigurno niti jedna županijska lučka uprava nije lišena okolnosti napuštanja ili nebrige za brodice koje su stalno privezane u komunalnom dijelu luke, ili korištenje brodica na stalnom vezu od neovlaštenih osoba, što ukazuje na fiktivnost vlasništva u cilju dodjele ugovora o stalnom vezu. Međutim, okolnosti poput ove ostaju izvan domašaja Pravilnika, a županijske lučke uprave pokušavaju te situacije anticipirati u svojim pravilnicima o redu.

Budući da lučke kapetanije djeluju na temelju Pravilnika, a ne pravilnika o redu u lukama koje donose županijske lučke uprave, uvodi se diferencijacija značaja podzakonskih akata. Stoga bi trebalo sve subjekte koji provode red u lukama objedinjeno obvezati na provedbu lučkog reda, a lučki red u svojstvu općih akata prvenstveno prepustiti regulaciji pojedinih lučkih uprava.

Daljnje bitno obilježje lučkog reda jest njegova dominantno dispozitivna karakteristika.

Naime, zakonodavnom normom povreda lučkog reda klasificirana je kao prekršaj općenito, bez daljnje razrade konkretnih postupanja koja se mogu okarakterizirati kao bitno obilježje prekršaja. Stoga u praksi i nema podataka o vođenju prekršajnih postupaka čiji bi broj korespondirao iskustvenom zaključku o broju počinjenih povreda lučkog reda.

Poseban je problem kod evidentiranja prekršaja pravila o lučkom redu te propisanim ovlaštenjima tijela za provedbu lučkog reda. Naime, iako su županijske lučke uprave ovlaštene propisati lučki red, njegova je kontrola i provedba isključivo u nadležnosti lučkih kapetanija. Pokazatelji o broju i sastav lučkih kapetanija i njihovih ispostava ukazuju da lučke kapetanije nisu ljudski niti materijalno osposobljeni provoditi lučki red, dok s druge strane županijske lučke uprave imaju sredstva i ljudstvo preuzeti ove funkcije.

U tom smislu moguće je razmotriti diferencijaciju prekršaja te tijela nadležnih za njihovo sankcioniranje. Prekršaje većeg značaja moguće je propisati Zakonom s predviđenim novčanim kaznama ili zatvorskom kaznom, sukladno propisima o prekršajima, dok je prekršaje lučkog reda manjeg značaja moguće regulirati lučkim redom u propisane sankcije poput globa ili mandatnih kazni, a provedbu reda prepustiti lučkim redarima kao djelatnicima lučke uprave.

Nadalje, analizom odredbi o lučkom redu ukazuje se i na neadekvatna rješenja o izvršavanju rješenja o nenovčanim obvezama. Mnoge propisane obveze poput premještaja brodica, uklanjanja objekata iz luke, i sl. ostaju izvan mogućnosti provedbe uslijed podnormiranosti odredbi o provedbi lučkog reda i sukobljavanju s ostalim pravnim propisima (npr. propisa o vlasništvu).

Stoga funkcija reguliranja i provedbe lučkog reda zahtjeva temeljitu zakonodavnu promjenu kako bi se osigurali preduvjeti njenog učinkovitog reguliranja i provedbe.

### **Pružanje lučkih usluga**

Lučke usluge (*Port Services*) su gospodarske aktivnosti koje ovlašteni isporučitelj pruža zainteresiranim korisnicima luke. U hrvatskom zakonodavnom okviru, lučke usluge određene su pojmom lučke djelatnosti, iako bi pojam usluge bio primjereniji u kontekstu preciznijeg definiranja djelatnosti. Naime, sve lučke djelatnosti kako ina nabraja zakonodavac<sup>59</sup> po svom su obilježju usluge, a ne radovi, proizvodnja i sl.

<sup>59</sup> Članak 65. ZPDML

Zakonodavac je propisao sljedeće vrste lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja:

- privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata,
- ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i uskladištenje roba i drugih materijala,
- ukrcaj i iskrcaj putnika i vozila,
- ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovima u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi (npr. ugostiteljska djelatnost, servisne djelatnosti i dr.).

Međutim, zakonodavac je ujedno propisao i da se na sva pitanja koja se odnose na obavljanje lučkih djelatnosti, davanje koncesija na lučkom području, na odgovarajući način primjenjuju se odredbe ovoga Zakona, koje se odnose na luke otvorene za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Stoga se može zaključiti da se u lukama od županijskog i lokalnog značaja mogu obavljati i prihvati i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja ili iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina te ostale gospodarske djelatnosti koje su u funkciji razvoja pomorskog prometa (npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, tegljenje, servisi lučke mehanizacije i ostale servisne usluge, poslovi zastupanja u carinskom postupku, poslovi kontrole kakvoće robe i dr.).

Također, u lukama otvorenim za javni promet lokalnog značaja u kojima ne postoji gospodarski interes za pružanje usluga prihvata otpada, opskrbe vodom i električnom energijom, te usluge može pružati lučka uprava.

Analizom navedenih normi ponovo se može izvesti zaključak da zakonodavac nije pridao veću važnost reguliranju lučkih djelatnosti u lukama županijskog i lokalnog značaja te se reguliranje lučkih usluga u tim lukama riješilo supsidijarnom primjenom odredbi koje vrijede u državnim lukama. Međutim, kako su odredbe o lučkim uslugama u dijelu koji regulira državne luke također obuhvaćene određenim slabostima, te se slabosti sada protežu i na luke kojima upravljaju županijske lučke uprave.

Prije svega, ističe se kritika na pojmovno određenje lučkih djelatnosti. U izostanku zakonske definicije, valja pojam lučkih usluga i lučkih djelatnosti analizirati semantički. Istovjetna aktivnost može se smatrati i lučkom uslugom i lučkom djelatnošću, a razlika će se odrediti u odnosu na koji subjekt se ta aktivnost obavlja. Ako se sagledava s aspekta izvođača (lučkog operatera, koncesionara) onda je ta aktivnost njegova djelatnost, a ako se gleda s aspekta krajnjeg korisnika te aktivnosti (brodar), onda je to lučka usluga za kojom on ima potrebu. Stoga, kako bi prvenstveni interes u luci trebao biti zadovoljenje potrebe krajnjeg korisnika, a ne gospodarska aktivnost isporučitelja, onda je sa tog aspekta primjerenije tu aktivnost u zakonu nazvati lučkom uslugom, a ne lučkom djelatnošću. No, svakako mnogo značajnije od pojmovnih određenja jest definiranje i razvrstaj lučkih usluga. Lučke usluge zakonodavac uopće nije definirao njihovim bitnim obilježjima zbog čega u pojedinim slučajevima dolazi i do dvojbi kome se one isporučuju. Tako npr. što obuhvaća usluga ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila u ro-ro putničkim lukama? Je li ta usluga obvezatna? Tko je korisnik te usluge – putnik ili brod i kome se naplaćuje naknada?

Značaj razvrstaja lučkih usluga u pravnom okviru također je iznimno bitan sa stajališta pružatelja usluga. Iako zakonodavac u Zakonu navodi da postoje osnovne lučke djelatnosti, postavlja se pitanje postoje li i druge lučke djelatnosti koje nisu osnovne? Lučke usluge treba razvrstati sukladno njihovoj funkciji, odnosno odrediti jesu li one u funkciji gospodarskih aktivnosti ili

sigurnosti plovidbe i pristajanja plovniha objekata ili pak zaštite okoliša. Iako u teoriji i praksi postoje različita razmišljanja o njihovom razvrstaju, ipak one moraju biti razvrstane i definirane.

Nadalje, pitanje je koje su to djelatnosti od općeg interesa koje može obavljati lučka uprava neposredno ili kako se utvrđuje da ne postoji gospodarski interes za obavljanje pojedine djelatnosti.

Nadalje, nejasno je zbog čega zakonodavac omogućava pružanje usluga opskrbe električnom energijom i pitkom vodom županijskim lučkim upravama samo u lukama lokalnog značaja? Zbog čega je ova mogućnost uskraćen u lukama županijskog značaja? Kako županijska lučka uprava mora postupiti kad u luci lokalnog značaja postoji gospodarski interes za pružanje tih usluga, a kako kad taj interes izostane u luci županijskog značaja?

Sva navedena pitanja jasno ukazuju na iznimnu podnormiranost iznimno važnog dijela Zakona koji uređuje pružanje lučkih usluga. Navedena podnormiranost rezultira negativnim izvanpravnim posljedicama koje se očituju na različite načine. Pojedine lučke uprave tako privez i odvez razvrstavaju kao lučke usluge od općeg interesa na temelju kojeg neposredno pružaju tu uslugu, dok druge tu mogućnost otklanjaju i neovisno o kvaliteti i standardu te usluge te financijskom učinku na krajnjeg korisnika inzistiraju na koncesioniranju pod monopolističkim uvjetima jedinih interesenata ili pak uopće nisu osigurale pružanje te usluge. Krajnja posljedica je izostanak ili nepovoljni uvjeti usluge krajnjim korisnicima.

Lučke usluge pružaju ili županijske lučke uprave neposredno ili gospodarski subjekti na temelju ugovora o koncesiji. Koncesije se dodjeljuju sukladno Zakonu i zakonu kojim se uređuju koncesije. Pri tome je zamjetna neusklađenost propisa o koncesijama počevši od definiranja vrste koncesija. Zakon propisuje da je koncesija pravo na gospodarsko iskorištavanje pomorskog dobra, što nije usuglašeno s razvrstajem koncesija prema zakonu kojim se uređuju koncesije, a koji koncesije razvrstava na koncesije za (javne) radove, koncesije za (javne) usluge i koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra.

Po svom predmetu, koncesije u lukama su prvenstveno koncesije za usluge stoga bi u tom dijelu valjalo razmotriti redefiniranje vrsta koncesija u Zakonu.

Koncesija ostaje primarni pravni okvir za dodjelu prava na pružanje lučkih usluga. S obzirom na kompleksnost postupka dodjele ugovora o koncesiji valja razmotriti mogućnost uspostave drugog okvira dodjele prava na prodaju stvari i pružanje usluga manjeg opsega (npr. dozvole).

Vrste usluga koje se pružaju u lukama ovise o uspostavljenim standardima i njihovoj kategorizaciji. U lukama županijskog i lokalnog značaja uobičajne su sljedeće lučke usluge: privez i odvez, usluge stalnog veza, usluge isporuke električne energije i pitke vode, usluge prikupljanja i otpreme krutog i tekućeg otpada; usluge parkiranja; usluge dizanja i spuštanje u more brodice; usluge isporuke pogonskog goriva; i sl.

### **Reguliranje i naplata lučkih tarifa**

Lučke tarife su unaprijed propisane novčane dadžbine koje se neposredno ili posredno ubiru radi upotrebe lučke infrastrukture ili isporuke lučkih usluga. Lučke tarife nemaju svoju pojmovnu odrednicu u normativnom određenju, odnosno Zakon ih nije definirao kao pojam. Lučke tarife s obzirom na razlog ubiranja dijele se na lučke pristojbe i lučke naknade.

Lučke pristojbe su prema svom obilježju parafiskalni prihodi koje ubire županijska lučka uprava na temelju zakona, a ti se prihodi troše namjenski za:

- izgradnju i održavanje lučke infrastrukture i suprastrukture,
- opremanje luke opremom za zaštitu mora od onečišćenja s brodova,
- održavanje dubine u luci i na sidrištu luke,
- troškove poslovanja lučke uprave.

Lučke se pristojbe mogu naplaćivati neposredno ili posredno, no one su uvijek prihodi županijske lučke uprave. Neovisno o tome raspolaže li lučkom infrastrukturom županijska lučka uprava ili koncesionari, lučka pristojba izvorno je i nedvojbeno prihod lučke uprave te se ne može ustupiti drugome. Ovo ograničenje može biti predmetom preispitivanja s obzirom da je namjerna lučke pristojbe gradnja i održavanje infrastrukture. Ako infrastrukturu izgradi koncesionar na temelju ugovora o koncesiji, logično bi bilo na toj infrastrukturi naplaćivati lučku pristojbu od strane koncesionara. Međutim, postojeći zakonodavni okvir ovu mogućnost ne predviđa pa se održavanje i amortizacija pokrivaju iz cijene usluga, dok zbog zadržavanja konkurentnosti cijena krajnjim korisnicima pojedine lučke uprave smanjuju ili ukidaju lučku pristojbu na tako izgrađenoj infrastrukturi.

Lučke pristojbe su razvrstane u tri kategorije:

- pristojba za upotrebu obale,
- brodska ležarina,
- pristojba za vez.

Pristojba za upotrebu obale plaća se za brod koji koristi luku u svrhu ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila.

Brodska ležarina plaća se za brod koji koristi luku u bilo koju svrhu, osim radi ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, tereta i vozila.

Pristojba za vez plaća se za ribarski brod, jahte, ribarske, športske ili druge brodice i plutajuće objekte.

Kriterije za određivanje lučkih pristojbi propisuje ministar na prijedlog upravnog vijeća lučke uprave.

Napominje se da ministar nadležan za pomorstvo uopće nije propisao kriterije za određivanje lučke pristojbe, već je Pravilnikom o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, načina plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda<sup>60</sup> određen najviši iznos lučke pristojbe. Pravilnikom se tek djelomično dotiču kriteriji koje je moguće rekonstruirati iz njegova sadržaja (duljina broda, jahti ili brodice, broj putnik, nedjeljivi dužni metar, započeti dan i sl.). Međutim, ti kriteriji nisu uspostavljeni u funkciji determiniranja mjerila za određivanje visine pristojbe, već su uključeni u administrativnu odluku o najvišoj dopuštenoj visini.

Analizom Pravilnika zamjetno je nepostojanje logične metodologije za određivanje lučke pristojbe, a pojedini kriteriji nisu sukladni s obzirom na obilježje plovidbe (linijska i povremeni obalni pomorski putnički promet; međunarodna i nacionalna plovidba; različitost kategorije vozila i sl.).

Pored lučkih pristojbi, u lukama se plaćaju novčane dadžbine koje su izvan regulacije lučkih vlasti (svjetlarina, naknada za prihvata i sakupljanje otpada; i sl.) te čine trošak broda, jahte ili brodice

<sup>60</sup> „Narodne novine“ br. 94/07, 79/08, 114/12, 47/13

koje županijske lučke uprave ne mogu uzimati u obzir prilikom određivanja visine svojih pristojbi u odnosu na ukupno financijsko opterećenje broda, jahte ili brodice.

Županijske lučke uprave imaju prilično heterogeni pristup definiranju i propisivanju lučkih tarifa. Pojedine županijske lučke uprave objedinjuju lučku pristojbu i lučku naknadu (usluge isporuke pitke vode; usluge isporuke električne energije i sl.) čime u objedinjenoj, porezno rasterećenoj osnovici, objedinjuju i lučku pristojbu i lučku naknadu, a što je neusuglašeno s propisima koji uređuju poreze za prodaju robe i pružanju usluga te poreze na dobit.

Nadalje, metodologija obračuna lučkih tarifa veoma je heterogena te se razlikuje kod županijskih lučkih uprava. Mjerila za obračun pristojbe variraju od nedjeljivog dužnog metra plovila preko svega identično u odnosu na sve kategorije plovila neovisno o duljini, do uspostave razreda unutar kojih se te kategorije primjenjuju; zatim broja putnika; zatim državnu pripadnost plovila i sl. Iako valja priznati pravo županijskim lučkim uprava da samostalno propisuju lučke tarife sukladno svojim financijskim planovima i potrebama u izgradnji i održavanju objekata lučke podgradnje i nadgradnje te poslovanja, metodologija određivanja tarifa trebala bi biti usklađena i jednoobrazna kako bi korisnici luka mogli na transparentan način pojmiti troškove korištenja luka i cijenu lučkih usluga.

Transparentnost bi trebala biti odrednica naplate svih javnih davanja. Sukladno prethodno iskazanoj analizi, kod pojedinih županijskih lučkih uprava korisnik prilikom naplate lučke pristojbe zapravo ne zna koja je struktura tog troška. Objedinjavanje naplate lučke pristojbe i lučke naknade transparentno ne prikazuje koji udio tih troškova korisnik plaća za opće održavanje luke, a koliki za cijenu usluge koja mu je pružena. Također, niti u analizi rashoda nije moguće utvrditi koji se dio lučke pristojbe namjenjuje izgradnji i održavanju luke, a koji na poslovanje same županijske lučke uprave. Ovaj podatak nije bilo moguće iščitati niti izvesti iz prikupljenih podataka s obzirom na različitu metodologiju izrade lučkih tarifa.

I, konačno, sustav lučkih tarifa je administrativno determiniran određivanjem najvišeg iznosa lučkih tarifa neovisno o pokriću troškova koji se njima trebaju pokrivati. Utvrđivanje najvišeg iznosa lučkih pristojbi, prvenstveno u komunalnom dijelu luke, nisu adekvatni troškovima održavanja, a kamoli izgradnje novih objekata lučke podgradnje. U pojedinim županijskim lučkim upravama ovi prihodi se uopće ne ostvaruju<sup>61</sup>, a onima koji te prihode ostvaruju oni nisu adekvatni niti za pokriće troškova održavanja infrastrukture.

Stoga je razumno zaključiti da se ta infrastruktura održava i gradi ili putem sredstava iz proračuna ili alokacijom viška sredstava ostvarenih prihodima od pristojbi druge vrste (poput prihoda za upotrebu obale), čime se teret financiranja komunalnih segmenata luke koji se koriste za vlastitu upotrebu na putnike luke, umjesto na korisnike vezova.

#### **4.3.3 Redefiniranje subjekata upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja**

U ovom dijelu predlaže se redefiniranje subjekata upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja sukladno utvrđenim analizama i predloženim administrativnim modelima njihova upravljanja.

<sup>61</sup> provjeriti u financijskim pokazateljima



### Redefiniranje županijskih lučkih uprava

Kako bi se otklonili nedostaci uočeni u analizi subjekata upravljanjem, valja pristupiti njihovom redefiniranju. Prije svega, valja razmotriti analizu postojećih oblika upravljanja. Navedeni i analizirani oblici pretpostavljaju subjekte upravljanja, a njihov izbor bi morao biti determiniran ciljevima koji se postavljaju u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Ciljevi upravljanja luka županijskog i lokalnog značaja dominantno su prometno povezivanje obale i otoka i osiguravanje obalnog linijskog pomorskog putničkog prometa te osiguranje stalnog veza gospodarskim subjektima koji obavljaju djelatnost povremenog obalnog pomorskog prometa te fizičkim osobama koje koriste plovila za osobne potrebe. Iako luke imaju prisutne i gospodarske ciljeve (prijevoz turista tijekom ljetnih mjeseci, nautički vezovi i sl.), može se zaključiti da je njihov cilj ipak ostvarivanje javnog interesa koji je prisutan tijekom cijele kalendarske godine (i izvan ljetnih mjeseci).

Dakle, za razliku od luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, u kojem je dominantno prisutna gospodarska komponenta (što uostalom proizlazi i iz samog nazivlja), luke županijskog i lokalnog značaja ostvaruju javni interes.

Stoga je primjereno da upravljanje njime bude povjereno javnoj vlasti kako bi se otklonio ekonomski interes koji bi mogao dovesti do devijacije utvrđenih ciljeva na štetu javnog interesa. Slijedom navedenog, upravljanje lukama putem nacionalnog upravljanja ili putem grada ili regije čini se optimalnim u odnosu na prethodno utvrđene ciljeve.

Stoga upravljanje lukama županijskog i lokalnog značaja putem posebnih pravnih osoba koje su za tu svrhu osnovane – županijskih lučkih uprava, u kojima je dominantan javni interes i kojima se upravlja putem postavljenih tijela, čini se opravdanim administrativnim modelom sa stajališta subjekata upravljanja.

Glede pravnog oblika ustrojstva županijskih lučkih uprava, njegovo redefiniranje nije potrebno uz pretpostavku da administrativni model mora osiguravati javni interes. Pod tom premisom, ustanova je i dalje prihvatljivi pravni oblik s obzirom na odsustvo gospodarskog segmenta postavljenih ciljeva. Pri tome, valja napomenuti da ustanova, kao predloženi pravni oblik ustrojstva, ne negira pravo na obavljanje gospodarskih djelatnosti, već samo ukazuje da osnovni cilj nije stjecanje dobiti, već ostvarivanje negospodarskog interesa i zadovoljenja negospodarskih potreba krajnjih korisnika usluga. Također, navedeni pravni oblik ne negira temeljna načela tržišnog natjecanja čak i u slučaju obavljanja gospodarskih djelatnosti od tijela tog pravnog oblika s obzirom na posljednje izmjene zakona kojim se uređuje porez na dobit.

Ipak, u odnosu na rezultate analize subjekata upravljanja lukama, postoji prostor za redefiniranje subjekata upravljanja. To se prije svega odnosi na omogućavanje veće participacije jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama.

Prema pozitivno pravnom uređenju, jedinice lokalne samouprave sudjeluju u upravljanju lukama samo kroz nadležnost da određuju obuhvat lučkog područja luka otvorenih za javni promet lokalnog značaja te djelomično (u skladu s prostornim planom višeg reda) obuhvat lučkog područja luka otvorenih za javni promet županijskog značaja. Izvan navedenog, jedinice lokalne samouprave nemaju neposrednog utjecaja na upravljanje lukama niti na strateškoj niti na provedbenoj razini.



U izostanku institucionalnog utjecaja jedinica lokalne samouprave na upravljanje lukama na njihovom području, ta se aktivnost uglavnom ostvaruje u neformalnim oblicima suradnje, a kvaliteta te suradnje ovisi o heterogenim faktorima (broj jedinica lokalne samouprave u kojima se prostire lučko područje; financijskoj participaciji u zajedničkim projektima; političkoj strukturi vlasti u jedinici lokalne i područne (regionalne) samouprave i sl.). Ovisno o tim faktorima, stupanj suradnje varira od pune sinergije na zajedničkim projektima do potpunog izostanka suradnje i konflikata.

Međutim, nesporno je da s obzirom na značaj luka u prometnom, turističkom, komunalnom, a nadasve urbanističkom smislu, jedinicama lokalne samouprave nužno treba omogućiti određeni oblik institucionalnog utjecaja na upravljanje lukama.

To je moguće ostvariti kroz zakonodavnu promjenu subjekata upravljanja, a izbor optimalnog modela determiniran je izborom modela upravljanja. Tako primjerice, zadovoljavajući stupanj sudjelovanja jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama moguće je, među ostalim, ostvariti primjetnijom participacijom predstavnika teritorijalno nadležne jedinice lokalne samouprave u upravljačkim tijelima županijskih lučkih uprava.

Međutim, participacija jedinica lokalne samouprave u upravljačkim tijelima efektivno se može ostvariti samo u decentraliziranom ili nekoordiniranom modelu upravljanja. U protivnom, učinak participacije lokalne samouprave je simboličan s obzirom na strukturu lokalne samouprave i veliki broj njihovih jedinica. Stoga bi ta participacija opet bila predstavnička, a ne neposredna s obzirom na veliki broj jedinica heterogene strukture (otočne, obalne, gradske, općinske).

Stoga se pojedini prijedlozi mogu iskazati ovisno o modelu upravljanja kako su prethodno postavljeni.

|                                                 | vlasništvo /<br>osnivačka prava                                                                      | strateška razina<br>odlučivanja                                                                                                            | upravljačka razina<br>odlučivanja                                                                                                                                                | provedbena razina<br>odlučivanja                                         |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| koordinirano<br>decentralizirano<br>upravljanje | osnivačka prava i<br>obveze mogu se u<br>cijelosti prenijeti JLS<br>ili dijeliti između JLS<br>i JPS | suradnja zajedničkih<br>službi, JPS i<br>teritorijalno<br>nadležne JLS<br><br>suodlučivanje o<br>programima i<br>planovima razvoja<br>luka | sudjelovanje<br>predstavnik JLS u<br>upravljačkim tijelima<br>(upravna vijeća)<br>sukladno udjelu u<br>osnivačkim pravima<br><br>uloga JLS u<br>formiranju<br>zajedničkih službi | izbor ravnatelja:<br>upravno<br>vijeće/predstavničko<br>tijelo JLS i JPS |
| decentralizirano<br>upravljanje                 | osnivačka prava i<br>obveze mogu se u<br>cijelosti prenijeti JLS<br>ili dijeliti između JLS<br>i JPS | samostalno<br>odlučivanje /<br>suodlučivanje JLS o<br>programima i<br>planovima razvoja<br>luka                                            | sudjelovanje<br>predstavnik JLS u<br>upravljačkim tijelima<br>(upravna vijeća)<br>sukladno udjelu u<br>osnivačkim pravima                                                        | izbor ravnatelja:<br>upravno<br>vijeće/predstavničko<br>tijelo JLS i JPS |

|                                                            |                     |                                                                                       |                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| centralizirano<br>upravljanje s više<br>poslovnih jedinica | osnivačka prava JPS | sudjelovanje JLS o<br>programima i<br>planovima razvoja<br>luka u obliku<br>mišljenja | sudjelovanje<br>koordinativno<br>izabranog<br>predstavnik svih<br>JLS u upravljačkim<br>tijelima (upravna<br>vijeća)<br>koordinativna tijela<br>poslovnih jedinica s<br>participacijom<br>predstavnik JLS | izbor ravnatelja:<br>upravno<br>vijeće/predstavničko<br>tijelo JPS<br><br>sudjelovanje u<br>izboru čelnika<br>poslovnih jedinica |
| centralizirano<br>upravljanje                              | osnivačka prava JPS | samostalno<br>određivanje /<br>sudjelovanje JPS                                       | samostalno<br>određivanje<br>upravljačkih tijela od<br>JPS                                                                                                                                                | izbor ravnatelja:<br>upravno<br>vijeće/predstavničko<br>tijelo JPS                                                               |

**Tablica 20 Sudjelovanje jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja**

### Redefiniranje uloge lučkih kapetanija

Izvan participacije jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja, postoje i drugi subjekti čije je sudjelovanje nužno u redovnom funkcioniranju luke. Tu se prvenstveno misli na sudjelovanje lučkih kapetanija koje su nadležne, među ostalim i za odobravanje i provedbu lučkog reda.

Lučke kapetanije, odnosno njihove ispostave (*dalje: lučke kapetanije*), prema pozitivnopravnom uređenju ustrojstvene su jedinice ministarstva nadležnog za pomorstvo.

Iako lučke kapetanije sudjeluju u upravljanju lukama otvorenim za javni promet na upravljačkoj razini, izostaje njihov učinak na provedbenoj razini. Naime, mnoge odredbe lučkog reda koje propisuje lučka uprava ne mogu se rješavati neposredno i učinkovito. Nadležna tijela županijskih lučkih uprava nemaju neposrednih nadležnosti u njegovoj provedbi pa se za provedbu obraćaju lučkoj kapetaniji koja po prijavi poduzima radnje u provedbi reda.

Međutim, opisani postupak nije dovoljno učinkovit jer ovisi o većem broju vanjskih faktora koji utječu na njegovu provedbu poput ekipiranosti lučke kapetanije, opterećenosti drugim poslovima iz njihova djelokruga, različitim tumačenjem propisa, komunikacijskim kanalima i sl.

Stoga se čini oportunistički određene poslove provedbe lučkog reda prenijeti na županijske lučke uprave. Ovo se može obaviti na način da se županijskim lučkim upravama omogući nadzor provedbe lučkog reda, na način sličan radu komunalnih redara u brojnim hrvatskim gradovima. U slučaju osnivanja unutarnje jedinice (još neodređenog naziva, možda lučko redarstvo) osigurala bi se bolja svakodnevna prisutnost na lučkom području, brže djelovanje u slučaju remećenja reda te olakšavanje rada nadležnih lučkih kapetanija odnosno ispostava.

Valja istaći da veća uloga lučkih uprava u provedbi lučkog reda može imati opravdanja ponajprije u modelu centralizirane županijske lučke ispostave (uključujući i centralizirani model s poslovnim jedinicama), jer tek taj model omogućava prihvatljivi omjer novog zapošljavanja i novouspostavljenog djelokruga rada. U decentraliziranom modelu ovakav pristup mogao bi prouzročiti neodrživa financijska opterećenja te nedovoljnu učinkovitost.

#### 4.3.4 Redefiniranje funkcija upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja

U ovom poglavlju će se izložiti redefiniranje funkcija upravljanja sukladno uočenim nedostacima s obzirom na predložene administrativne modele upravljanja.

##### Raspolaganje lučkim područjem

Raspolaganje lučkim područjem podrazumijeva dominantnu funkciju upravljanja koju ostvaruju županijske učke uprave. Postavljene pozitivnim zakonodavstvom kao *Landlord* tip, njihova bi temeljna funkcija bila iskoristiti prostorne kapacitete lučkog područja stavljajući ga na raspolaganje subjektima privatnog prava radi pružanja lučkih usluga te obavljanja ostalih gospodarskih djelatnosti. U tom smislu, moguće je raspolagati lučkim područjem na način da se dodjeli pravo korištenja već izgrađene lučke podgradnje i lučke nadgradnje, odnosno da se dodjeli pravo na izgradnju novih objekata lučke podgradnje i lučke nadgradnje te njihovo iskorištavanje radi pružanja lučkih usluga ili obavljanja gospodarskih djelatnosti.

U prvom slučaju, županijske lučke uprave osiguravaju kontinuirano pružanje usluga krajnjim korisnicima koje one samostalno ne pružaju (zbog normativnih ograničenja *Landlord* tipa) čime se omogućava uredno funkcioniranje luke, s obzirom da luka mora osigurati nužne lučke usluge. Te usluge pružaju gospodarski subjekti na temelju ugovornog odnosa koji se zasniva sa županijskom lučkom upravom (koncesijski ugovor). Ovaj slučaj bi trebao osiguravati poticanje tržišne ekonomije među gospodarskim subjektima te njihovo tržišno natjecanje. No, ovaj oblik ne pretpostavlja ikakve koristi glede objekata lučke podgradnje ili lučke nadgradnje. Ona ostaje u stanju kakva je dodijeljena te se eventualno osigurava njeno održavanje, ali u mjeri kojoj se amortizira uslijed korištenja od strane gospodarskih subjekata koji na njoj pružaju usluge.

Koristi ovog oblika raspolaganja prema županijskoj lučkoj upravi su prvenstveno fiskalni jer se korist ostvaruje samo kroz prihod od koncesijske naknade.

Stoga ovaj slučaj nije relevantan jer je korištenje objekata u luci podredno razmatranju uvjeta pod kojima se pružaju usluge.

Mnogo važniji je drugi slučaj, u kojem županijske lučke uprave stupaju u pravne odnose iz kojih proizlazi obveza gospodarskih subjekata da vlastitim kapitalom pristupe izgradnji novih objekata lučke podgradnje ili nadgradnje. U ovom slučaju taj odnos nema isključivo fiskalni karakter. Dapače, on je tu sporedan u odnosu na sekundarne javne učinke koji nastaju uslijed okolnosti da se privatnim kapitalom izgrađuju novi lučki objekti.

Ovaj slučaj treba promatrati i posebno vrednovati u kontekstu analize financijske sposobnosti županijskih lučkih uprava da samostalno, vlastitim prihodima financiraju gradnju luke i lučkih objekata. Iz Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske 2014. -2020. jasno proizlazi cilj da se postigne samoodrživost lučkog sustava (CILJ 2.4.2.) i revitalizacija već izgrađenih i izgradnja novih lučkih kapaciteta (CILJ 2.4.3.). Mjere kojima se to nastoji postići su, među ostalim, i smanjenje učešća države u financiranju infrastrukturnih projekata povoljnim uvjetima za ulaganje privatnog kapitala u izgradnju lučke podgradnje (MJERA 2.4.2.1.) te povećanje kapaciteta komunalnih dijelova luka za 30% u odnosu na postojeće ili izgradnja novih komunalnih luka (MJERA 2.4.3.3.).

Dakle, već postoji strateško opredjeljenje ka ulaganju privatnog sektora u izgradnju objekata lučke podgradnje kako bi se osigurao željeno proširenje lučkih kapaciteta uz istovremeno smanjenje učešća financiranja opće države (uključujući i lokalne jedinice) u troškovima izgradnje.

Kako bi se ti ciljevi mogli ostvariti, nužno je redefinirati ovu funkciju upravljanja.

Analizom prikupljenih podataka od strane županijskih lučkih uprava, vidljivo je da su koncesije s pravom na izgradnju objekata lučke podgradnje skromno prisutne. To stoga što izostaje interes gospodarskih subjekata koji ne mogu ostvarivati povrat kapitala kroz pružanje usluga na objektima lučke podgradnje koji dominantno služe javnoj funkciji (operativni dijelovi obale) ili je funkcija reguliranja tarifa (naplata je moguća samo od strane lučkih uprava; propisani su najviši iznosi lučkih pristojbi i sl.) destimulativna za svako privatno ulaganje.

Pojedine lučke uprave tomu su doskočile ugovornim povezivanjem gradnje operativnih i komunalnih dijelova luke koji ostaju u funkciji ostvarivanja javnog interesa te s gradnjom i gospodarskim korištenjem nautičkih segmenata luke.

Međutim, puni potencijal za ostvarenje ciljeva i mjera iz Strategije moći će se postići tek uvođenjem nominalnih BOT shema koncesija te otklanjanju antinomija propisa o koncesijama u lukama čime će se postići veći stupanj pravne sigurnosti kao nužnog preduvjeta svakog višegodišnjeg ulaganja uz istovremeno redefiniranje funkcije reguliranja lučkih tarifa čime bi se omogućilo puni značaj ovog prihoda kao namjenskog za gradnju i održavanje lučke podgradnje, neovisno o subjektima koji ih ubiru.

Također, valja uvesti jednostavnije oblike dodjele prava raspolaganja lučkim područjem izvan koncesijskog režima pogotovo za one gospodarske aktivnosti koje ne predstavljaju osnovne lučke usluge već ostale gospodarske djelatnosti (prodaje robe i pružanja usluga), a koje su vezane za lučko područje isključivo prostorno, a ne funkcionalno.

U odnosu na prekrcajnu opremu, valja normativno uređenje urediti kako bi se razriješilo pitanje prava raspolaganja nad njima unutar koncesijskog režima.

### **Pružanje lučkih usluga**

Redefiniranje ove funkcije upravljanja možda je najznačajnije i u implementaciji najbrže jer se temelji na preispitivanju čistog *Landlord* modela koji u županijskim lučkim upravama nikada nije u potpunosti zaživio.

Naime, ovaj način upravljanja otklanja mogućnost lučkim upravama pružanje ikakvih lučkih usluga. Međutim, normativno rješenje pozitivnog zakonodavstva omogućava lučkim upravama da pružaju usluge od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih subjekata. Dapače, u lukama lokalnog značaja lučke uprave mogu i pružati usluge opskrbe električnom energijom i pitkom vodom, a učestalo pružaju i usluge prikupljanja krutog i tekućeg otpada.

U tom smislu, promišljanje o redefiniranju ove funkcije na način da županijske lučke uprave neposredno pružaju usluge moguće je primijeniti bez većih poteškoća uslijed manjih normativnih promjena. Na taj način bi se prešlo iz *Landlord Port* modela u *Public Service Port* model upravljanja.

Naime, *Landlord Port* način upravljanja primjenjiv je u situacijama kada je moguće postići pozitivne učinke pružanja usluga od strane gospodarskih subjekata na tržištu. U tom slučaju, lučke uprave kao davatelji koncesija osiguravaju tržišno natjecanje većeg broja zainteresiranih gospodarskih subjekata koji se nadmeću za stjecanje prava na obavljanje gospodarske aktivnosti.

U tom slučaju, uloga lučke uprave je kroz postupak nadmetanja osigurati standarde i minimalnu kvalitetu usluge i njenu dostupnost krajnjim korisnicima, dok su ostali segmenti poput više kvalitete, cijene i brzine pružanja usluga predmet natjecanja većeg broja subjekata. Upravo postupak nadmetanja osigurava postizanje najveće vrijednosti za ugovorenu cijenu. Također, veći broj subjekata koji pružaju istovjetne usluge omogućava i izbor kriterija pod kojima će se usluga koristiti (brzina/cijena/kvaliteta).

S obzirom na navedeno, ti se učinci mogu realno očekivati u lukama u kojima su dominantno prisutni gospodarski, odnosno ekonomski ciljevi, što je slučaju u lukama otvorenim za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Međutim, ti se učinci realno ne mogu očekivati u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Naime, već je prethodno iskazano kako je njihov cilj prvenstveno osiguravanje javnog interesa pa je izostanak interesa gospodarskih subjekata i više nego izgledan. Kad se tome nadoda i položaj veličina i položaj tih luka te središta kojima gravitiraju (male općine i gradovi), očito je da nije moguće očekivati učinke javnog nadmetanja s obzirom na nedostajući broj gospodarskih subjekata koji u tim središtima djeluju.

Stoga se nadmetanjem u takvim lukama pojavljuju gospodarski subjekti bez konkurencije koji svoj monopolski položaj koriste za utjecanje na županijske lučke uprave u smanjenju ili čak otklanjanju standarda i kvalitete usluga, a izostanak konkurencije isključuje i učinak na konkurentnost cjenovne politike.

Dakle, svi pozitivni učinci koji se inače očekuju od nadmetanja za dodjelu prava na pružanje usluga zbog prethodno opisanih razloga izostaju, pa inzistiranje na *Landlord Port* modelu izaziva suprotne, negativne učinke.

S druge pak strane, županijske lučke uprave moraju osigurati naplatu lučkih pristojbi, što je također jedna od temeljnih funkcija lučkih uprava. Uzimajući u obzir utrošak vremena djelatnika koji obavljaju te funkcije u odnosu na ukupno radno vrijeme, izvodi se zaključak da je njihov učinak u radu u većoj mjeri neiskorišten.

Stoga se logično ukazuje na pragmatično rješenje da ti djelatnici neposredno pružaju lučke usluge, čime bi se otklonili svi negativni učinci kako je gore spomenuto. Županijske lučke uprave neposredno bi korisniku pružili lučku uslugu te je naplatili uz istovremenu naplatu lučke pristojbe. Tme bi lučka usluga bila jeftinija (županijske lučke uprave su neprofitne pravne osobe pa im cilj nije stjecanje dobiti), a prihodi po toj osnovi mogli bi podmirivati troškove plaća i ostalih prestacija iz radnog odnosa, čime bi se ukupni prihod od lučkih pristojbi mogao u većem omjeru koristiti prema njegovoj prirodnoj namjeni: izgradnji i održavanju lučke podgradnje.

Razmišljanja u tom smjeru već su iskazana u jednom od nacrtu zakona kojim se uređuje pomorsko dobro i morske luke, a čiji se sadržaj mogao pronaći na raspravi sa sudjelovanjem zainteresirane javnosti.

### **Reguliranje i naplata lučkih tarifa**

Lučke tarife neophodno je redefinirati kako bi postigle učinak homogenosti i transparentnosti. Analizom akata o lučkim tarifama uočena je metodološka heterogenost u njihovom određivanju. Te se heterogenosti moraju otkloniti kako bi korisnici, neovisno o luci u koju uplovljavaju, mogli raspoznati koje dadžbine moraju plaćati i po kojim osnovama.

Prije svega, treba razlučiti i jasno definirati što su to lučke pristojbe, a što lučke naknade. Sadašnja semantička razlika determinirana je subjektima koji te tarife ubiru pa tako lučke pristojbe ubiru lučke uprave, dok lučke naknade naplaćuju gospodarski subjekti kojima je koncesijom dodijeljeno pravi na pružanje usluga. Međutim, ta je podjela je vrlo dvojbeni te bi trebala biti izvršena sukladno namjeni kojoj ti prihodi služe.

Lučke pristojbe ubiru se od vlasnika, odnosno korisnika broda, jahte ili brodice zbog same okolnosti da koriste luku. Korištenje luke pretpostavlja upotrebu ili korištenje objekata lučke podgradnje ili uređaja i opreme koji služe svima i koju lučka uprava mora održavati ili graditi kako bi i dalje osiguravala sigurno pristajanje, vezivanje ili sidrenje.

S obzirom da lučka podgradnja služi svima pod jednakim uvjetima (to je bit definicije luke otvorene za javni promet), opravdano je očekivati da sva plovila pridonose troškovima njena održavanja i izgradnje.

Stoga tarifa lučkih pristojbi mora biti univerzalna, transparentna i nediskriminirajuća. Situacije selektivnog umanjenja lučkih pristojbi pojedinim brodarima ili kategorijama brodara prema domicilnim, ekonomskim ili socijalnim kriterijima nije primjerena svrsi lučke pristojbe i njenom ubiranju. Ako lučka pristojba služi gradnji i održavanju lučke podgradnje, onda samo stanje njene izgrađenosti može determinirati njenu visinu i svrhu njene naplate.

Međutim, normativni okvir uspostavljen podzakonskim aktom uvelike odstupa od prethodno postavljenih premisa, što dovodi do anomalija kod prebacivanja tereta financiranja troškova koji služe svim korisnicima luke. Primjer toga moguće je izložiti na najvišoj tarifi lučke pristojbe u komunalnom dijelu luke. Uspostavljene gornje granice visine lučke pristojbe onemogućavaju prihode i za održavanje, a kamoli za izgradnju objekata lučke podgradnje u tom dijelu luke. Stoga se pribjegava alokaciji sredstava pa se pristojbe ostvarene u drugim dijelovima luke ili čak u drugim lukama (npr. pristojba za upotrebu obale koja se ubire na operativnom dijelu luke), koriste za komunalne segmente.

Nadalje, ako se lučka pristojba definira sukladno namjeni, onda nije relevantno tko ju ubire. U okolnosti koncesijskog odnosa u kojem koncesionar stječe pravo na izgradnju objekata lučke podgradnje i na njoj pravo raspolaganja radi pružanja lučkih usluga, istom bi trebalo otkloniti normativne prepreke u mogućnosti ubiranja lučkih pristojbi. Koncesionar, kao i lučka uprava, ima troškove izgradnje i održavanja lučke podgradnje pa bi trebao imati mogućnost naplate prihoda kojim se ti troškovi podmiruju. Stoga bi u cijeni svoje usluge koncesionar mogao razdijeliti prihode koje služe pokriću amortizacije njegove investicije u lučku podgradnju te troškove njena održavanja od cijene usluga koje je pružao krajnjem korisniku. Pri tome troškove amortizacije i održavanja ne bi trebalo opterećivati porezima za razliku od cijene usluga koje su isporučene na toj podgradnji.

Utrošak lučke pristojbe morao bi biti transparentan. Budući da se radi o prihodima koji se ne ostvaruju za pruženu uslugu, već se ubiru na temelju zakona po principu općeg snošenja troškova održavanja i gradnje, njihov trošenje trebalo bi biti transparentno prikazano u financijskim planovima na način da se vidi namjena njihova trošenja.

Kao i kod lučke pristojbe, i lučke naknade treba definirati prema namjeni. Lučke naknade su prihodi koji se ostvaruju od pružanja usluge te plaćajući lučku naknadu korisnik plaća realno mu isporučenu uslugu. Pri tome nije relevantno isporučuje li tu uslugu županijska lučka uprava ili koncesionar. U oba slučaja ta je usluga opterećena PDV-om, a dobit ostvarena razlikom prihoda i rashoda porezom na dobit (pri čemu to porezno opterećenje zahvaća županijsku lučku upravu



samo u slučaju kada one ne obavlja isključivo pružanje usluga (*Public Service Port* model) te na tržištu djeluje istovjetnim uslugama kao i obveznik poreza na dobit).

Nadalje, važno je napomenuti da redefiniranje lučkih tarifa mora urediti i preciznije adresate kako ne bi bilo dvojbi tko je krajnji korisnik pruženih usluga (npr. usluge usmjeravanja vozila i putnika radi ukrcaja) ili krajnji obveznik plaćanja lučke pristojbe (brodar/vlasnik broda).

Zaključno, valja istaći sljedeće

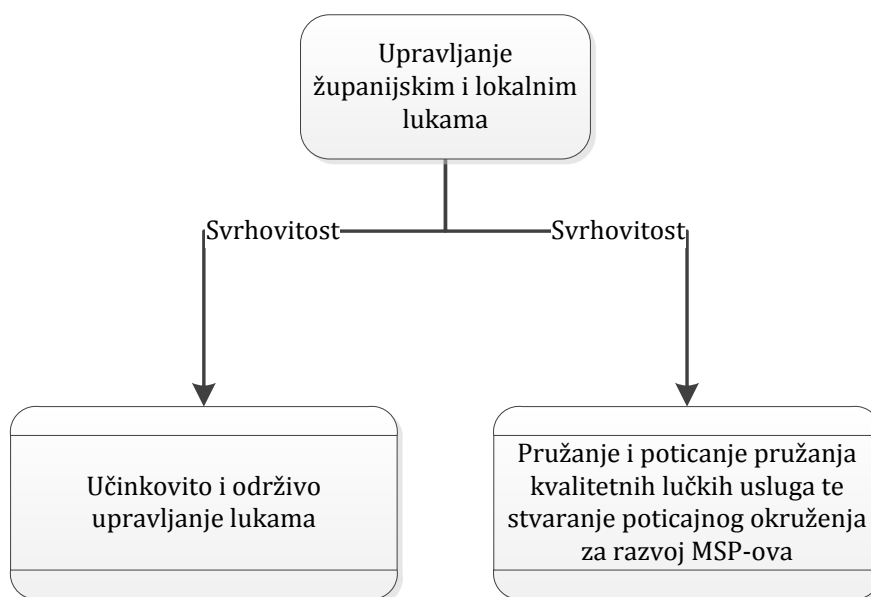
- 70) U lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja djeluje više subjekta među kojima podjela djelokruga rada i iz nje proizašle nadležnosti ne osigurava jasne odnose među tim subjektima.
- 71) Osnivačka prava nad županijskim lučkim upravama nisu komplementarna načelima propisa o ustanovama u odnosu na jedinice lokalne samouprave.
- 72) U postojećem administrativnom modelu upravljanja županijske lučke uprave ne mogu osigurati sve funkcije upravljanja zbog prijenosa nadležnosti na druge subjekte.
- 73) U lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja postoje nerazriješeni odnosi u pogledu prava nad prekrcajnom opremom koja je trajno ugrađena u pomorsko dobro.
- 74) Unificiranost modusa prava korištenja objekata lučke podgradnje i lučke nadgradnje predstavlja prepreku u kvalitetnom raspolaganju lučkim područjem.
- 75) Postojeći pravni okvir koji uređuje regulatorne funkcije županijskih lučkih uprava je neučinkovit u njegovoj primjeni.
- 76) Postojeći sustav razvrstaja lučkih usluga je podnormiran i predstavlja prepreku u definiranju načina njihova pružanja usluga.
- 77) Sustav lučkih tarifa nije dovoljno konzistentan, transparentan i metodološki ujednačen.
- 78) Objekte lučke podgradnje i lučke nadgradnje treba jasnije definirati u odnosu na njihovu svrhu u pružanju lučkih usluga. Izgradnja objekata lučke nadgradnje otežana je zbog postojećeg pravnog okvira stjecanja stvarnih prava nad tim objektima za vrijeme trajanja koncesije ili mogućnosti njenog financiranja iz proračuna.
- 79) Luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja ostvaruju prvenstveno javni interes, a tek podredno ekonomski i gospodarski interes. S obzirom na svrhu luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja u upravljaju njima treba zadržati dominantno javni karakter kroz participaciju javne vlasti.
- 80) Upravljanje lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja treba ostaviti županijskim lučkim upravama kao specijaliziranim subjektima koji se osnivaju upravo u tu svrhu.
- 81) Potrebno je povećati participaciju jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Potrebno je uspostaviti suradnju jedinica lokalne samouprave i jedinica područne (regionalne) samouprave u upravljaju lukama.
- 82) Učešće jedinica lokalne samouprave u upravljanju treba uspostaviti prvenstveno na strateškoj razini, a podredno i upravljačkoj razini. Pritom, učešće jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama značajno ovisi o izboru modela upravljanja.



#### 4.4 Upravljanje koncesijskim odnosima na lučkom području u funkciji razvoja gospodarstva i poduzetništva

Temeljna svrha postojanja županijskih lučkih uprava kao upravljača, odnosno svrhovitost upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet, očituje se kroz dualnost i komplementarnost njihovih učinaka. Naime, s jedne strane lučke su uprave neprofitne organizacije koje trebaju osigurati učinkovito i održivo upravljanje lukama otvorenim za javni promet koje su im povjerene na upravljanje izvršavajući time svoju javnu funkciju upravljanja i brige o specifičnim dijelovima pomorskog dobra – lučkim područjima. S druge pak strane lučke su uprave dužne uspostaviti učinkovit sustav upravljanja koji će doprinijeti osiguravanju izvršenja, kao i daljnjem razvoju, kvalitetnih i sveobuhvatnih lučkih usluga i ostalih djelatnosti na lučkom području, a može se reći i oko lučkih područja. Time trebaju stvarati kvalitetno i poticajno okruženje za razvoj mikro, malog i srednjeg poduzetništva koje se oslanja na županijske i lokalne luke u djelatnostima koje su komplementarne i koje svrhovito služe ispunjavanju temeljnih funkcija same luke te lučke uprave. Ovu je dualnost moguće grafički ilustrirati na sljedeći način:

*Sustav upravljanja županijskim lučkim upravama*



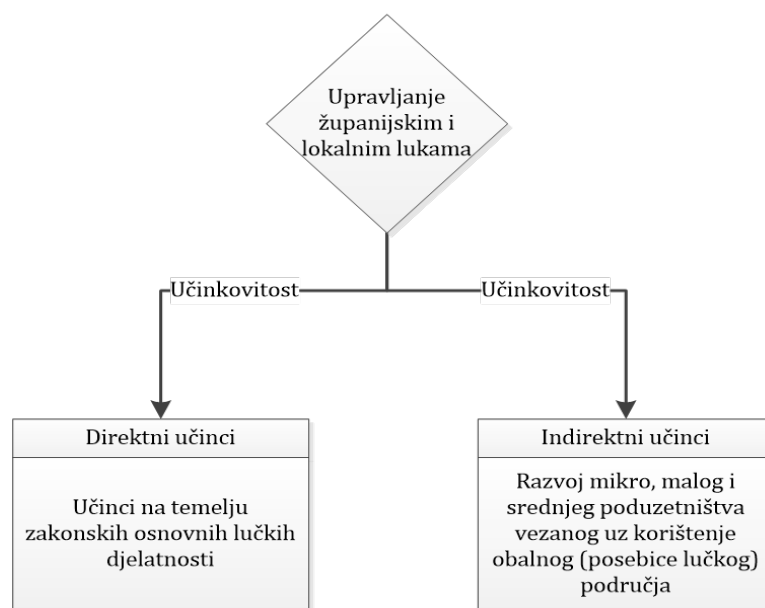
**Slika 78 Svrhovitost upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet**

Ovakva se dvostruka uloga i značaj upravljanja županijskim lučkim upravama treba sagledati i u kontekstu javnih politika kao i direktnih (neposrednih) i indirektnih (posrednih) učinaka što ih treba stvarati upravljanje lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

Među direktne učinke spadaju ponajprije učinci na temelju osnovnih lučkih djelatnosti koji se ogledaju u gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unaprjeđenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje, te lučke podgradnje i nadgradnje, uz osiguravanje nesmetanog i

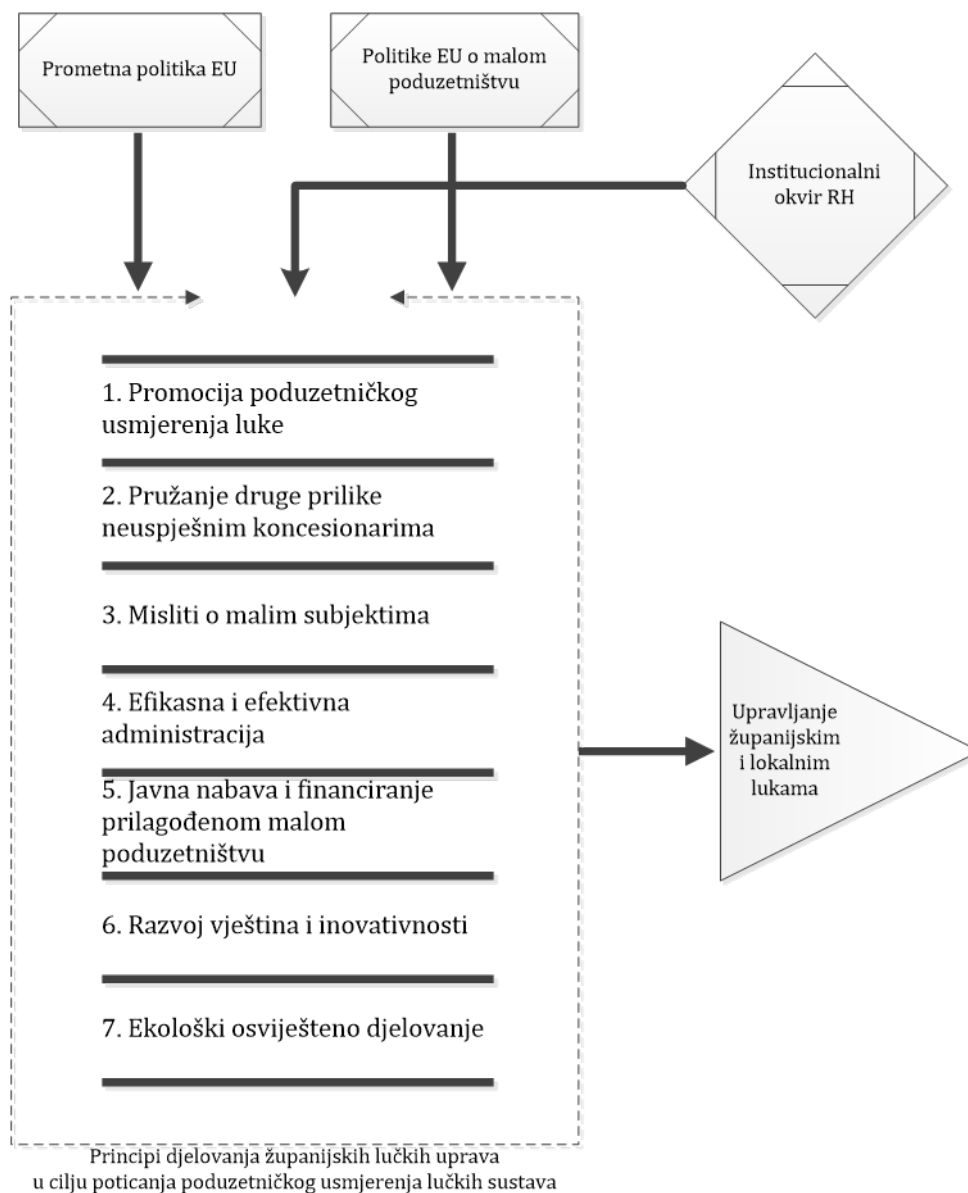
sigurnog obavljanja prometa, te osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih subjekata, kao i usklađivanje i nadzor rada koncesionara.

Kao indirektni mogu se prepoznati oni učinci koji potiču i osiguravaju kvalitetno pružanje ostalih usluga u i oko luke, a ogledaju se kroz stvaranje preduvjeta i poticanje pružanja usluga za koje postoje gospodarski interesi drugih dionika. Naravno, nužno je da te usluge ne ugrožavaju temeljne lučke djelatnosti i odvijanje prometa, već da ih dopunjavaju i oplemenjuju kvalitetu i sadržajnost ostalih usluga na korist krajnjih korisnika i svih drugih dionika ne samo luke već i mikro okruženja oko luke. Na taj način indirektni bi učinci trebali biti poticajni za razvoj mikro, malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz korištenje obalnog (posebice lučkog) područja.



**Slika 79 Učinci upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet**

Kvalitetno i cjelovito upravljanje lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja može se ostvariti jedino kroz sinergiju ispunjavanja lučke prometne funkcije kao temeljne i lučke multiplikativne gospodarske funkcije kao temelja za harmoničan razvoj u skladu sa zahtjevima lokalne zajednice i u cilju stvaranja solidne podloge za unapređenje poduzetništva i konkurentnosti lokalnog gospodarstva. Ulogu luke u poticanju razvoja malog gospodarstva nadograđuje se na temeljnu ulogu luke kao poveznice kopnenog i morskog segmenta prometnog tijeka u smislu osiguranja kvalitetnog odvijanja prometa, a potrebno ih je sagledati u okvirima javnih politika EU po pitanju poticanja i praćenja "pametnog" razvoja malog gospodarstva. U tu je svrhu za potrebe ovog plana određeno sedam temeljnih načela koji agregiraju inicijative europske prometne politike, politika o malom poduzetništvu, a u suglasju sa domaćim institucionalnim okvirom.



**Slika 80 Temeljna načela djelovanja županijskih lučkih uprava usmjereni na učinkovitost i usklađenost sa politikama razvoja poduzetništva**

Temeljna načela djelovanja županijskih lučkih uprava u cilju poticanja poduzetničkog djelovanja očituju se kroz temeljne pravce razvoja, a za svakoga su određene i provedbene smjernice.

| Načelo                                                         | Provedbene smjernice                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Promocija poduzetničkog usmjerenja luke                     | Izobrazba poduzetnika u području lučkih sustava                                                                                                                          |
|                                                                | Poticanje uključivanja posebnih skupina poduzetnika: žene, mladi itd.                                                                                                    |
|                                                                | Olakšavanje poslovnog transfera postojećih subjekata                                                                                                                     |
|                                                                | Poticanje uključivanja poduzetnika u rad luke                                                                                                                            |
| 2. Pružanje druge prilike                                      | Omogućavanje ponovnog uključivanja poštenim poduzetnicima (koncesionarima) nakon neuspjeha                                                                               |
|                                                                | Jednaki odnos novih i poštenih neuspješnih poduzetnika (koncesionara)                                                                                                    |
|                                                                | Okrenutost dijalogu sa poduzetnicima (koncesionarima) u teškoćama                                                                                                        |
|                                                                | Uspostava sustava ranog upozorenja o mogućim poteškoćama koncesionara                                                                                                    |
| 3. Briga o malim poduzetnicima                                 | Smanjivanje administrativnih barijera, posebice prema malim poduzetnicima (koncesionarima)                                                                               |
|                                                                | Kreiranje regulatornih okvira, posebice prema malim poduzetnicima (koncesionarima)                                                                                       |
|                                                                | Sagledavanje i mjerenje postignutih učinaka sa aspekta malih poduzetnika (koncesionara)                                                                                  |
|                                                                | Konzultacije sa malim poduzetnicima (koncesionarima)                                                                                                                     |
|                                                                | Stalne evaluacije primjene regulatornog okvira ukoliko je potrebno                                                                                                       |
| 4. Djelotvorna administracija                                  | Jedinstvena točka kontakta za podršku malim poduzetnicima (koncesionarima)                                                                                               |
|                                                                | Osiguravanje <i>one-stop-shop</i> pristupa prema malim poduzetnicima (koncesionarima)                                                                                    |
|                                                                | Primjena on-line sustava za učinkovitiju administrativnu korespondenciju                                                                                                 |
|                                                                | Povezivanje informacijskih sustava u svrhu izbjegavanja višestrukih izvještavanja o istome                                                                               |
| 5. Javna nabava i financiranje prilagođena malom poduzetništvu | Pružanje odgovarajuće financijske podrške inicijativama za razvoj poduzetništva u poveznici sa lukama                                                                    |
|                                                                | Javna nabava sa odgovarajućim financijskim i drugim kvalifikacijskim zahtjevima prema potencijalnim dobavljačima na način da omogućuje participaciju malim poduzetnicima |
|                                                                | Zaštitne mjere prema malim poduzetnicima (koncesionarima) u slučaju financijskih zastoja                                                                                 |
|                                                                | Razbijanje postupaka nabave u količine pristupačne malim poduzetnicima                                                                                                   |
|                                                                | Osiguravanje pristupa i stimuliranje obrazovanja djelatnika radi razvoja vlastitih kompetencija te bolje razumijevanje poduzetničkog djelovanja                          |
| 6. Razvoj vještina i inovativnosti                             | Razvoja i permanentna provedba obrazovanja novih i/ili postojećih zaposlenika                                                                                            |
|                                                                | Pružanje nefinancijske podrške inovativnim rješenjima malih poduzetnika (koncesionara) te njihovo usavršavanje <sup>3</sup>                                              |
|                                                                | Participacija u inovativnim partnerstvima i projektima sa privatnim i javnim sektorom                                                                                    |
|                                                                |                                                                                                                                                                          |

|                                    |                                                                                                       |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7. Ekološki osviješteno djelovanje | Osiguravanje energetske učinkovitosti u djelovanju                                                    |
|                                    | Korištenje obnovljivih izvora energije i ekološki efikasno djelovanje                                 |
|                                    | Poticanje razvoja i primjene ekološki i energetski efikasnih procesa kod poduzetnika (koncesionara)   |
|                                    | Implementacija "zelenih javnih nabava" kroz nabavku ekološki prihvatljivih proizvoda, usluga i radova |

**Tablica 21 Temeljni principi i provedbene smjernice djelovanja županijskih lučkih uprava usmjereni na učinkovitost i usklađenost sa politikama razvoja poduzetništva**

U nastavku je prikazana analiza upravljanja koncesijskim odnosima lučke uprave i koncesionara (poduzetnika) na lučkom području, te organizacijski aspekti koncesijskih odnosa na lučkom području. Na temeljima provedene analize prikazane su mogućnosti za unaprjeđenje koncesijskog odnosa na lučkom području, uzimajući u obzir primjenjivost ugovora orijentiranog na ponašanje u odnosu spram ugovora orijentiranog na ishod, a sve u funkciji osnaživanja poduzetničkih inicijativa za realizaciju poduzetničkih ideja i projekata na lučkom području – pomorskom dobru.

#### 4.4.1 Funkcionalne specifičnosti koncesijskog odnosa lučke uprave i koncesionara

Funkcionalne specifičnosti koncesijskog odnosa lučke uprave i koncesionara na lučkom području dijelom su određene već u samom Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama kojim je određeno kako je lučko područje ono područje morske luke koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora, a koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, te kojim upravlja lučka uprava, odnosno ovlaštenik koncesije, a granica lučkog područja je ujedno i granica pomorskog dobra.

S obzirom da je određeno kako je koncesija pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama, a sukladno prostornim planovima, vidljivo je postojanje mogućeg, dijelom oprečnog interesa, između lučke uprave kao davatelja koncesije i koncesionara, a u smislu kako veličine i intenziteta komercijalnog iskorištavanja područja u okvirima koncesionirane djelatnosti, tako i u smislu prikazivanja/bilježenja poslovnih rezultata koji su temelj za određivanje varijabilnog dijela koncesijske naknade.

Pored toga uočavaju se i drugi vidovi i aspekti oprečnih interesa kod lučke uprave i koncesionara. Istovremeno je prisutan i djelomično zajednički interes u borbi za privlačenje i povećanje iskoristivosti koncesioniranih kapaciteta, ali u granicama dugoročne održivosti. No, sagledavajući dubinu ovakvog odnosa s aspekta suvremenog ekonomskog pristupa, moguće je uvidjeti kako je koncesionaru uvelike u interesu povećanje profita, dok je kod davatelja koncesije snažnije izražen interes ka uvećanju prihoda pa čak i na teret potencijalnog profita.

Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama, sve luke u Republici Hrvatskoj prema namjeni kojoj služe, dijele se na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Iako je odnos principal-agent moguće detektirati u obje ove domene, ovdje je pažnja fokusirana na luke otvorene za javni promet kao mjesta povezivanja javnog i privatnog. Kompleksnost se interesa ne ogleda prvenstveno kroz vlasništvo, s obzirom da je pomorsko dobro u nevlasničkom režimu, već u preplitanju ciljeva samog poslovanja i upravljanja lučkim područjem te u pogledu dugoročne održivosti poslovanja kako koncesionara (poduzetnika), tako i lučke uprave kao davatelja koncesije.

Ovaj je aspekt bitno promotriti i s gledišta veličine, odnosno značaja luka otvorenih za javni promet. Naime, među lukama koje spadaju u luke otvorene za javni promet određeno je kako se one, prema veličini i značaju kojeg imaju za Republiku Hrvatsku, dijele na luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, zatim luke županijskog značaja te luke lokalnog značaja. U tom smislu, kod luka otvorenih za javni promet od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku Vlada Republike Hrvatske utvrđuje lučko područje u skladu s prostornim planovima, a pojedino se lučko područje može nalaziti čak i na području više općina, gradova i/ili županija. Po pitanju adekvatnosti upravljanja lukom otvorenom za javni promet od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, osniva se nadležna lučka uprava, a osniva ju Republika Hrvatska, odnosno Vlada uredbom o osnivanju. Takva uredba pored mnogobrojnih drugih elemenata, posebice treba sadržavati određenje lučkog područja na koje se proteže nadležnost lučke uprave te određenje lučkih djelatnosti, odnosno građevina i objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području. S druge strane, kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja, županijska skupština utvrđuje lučko područje, u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske. Glede županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet, može biti osnovano više županijskih lučkih uprava, s time da je osnivač županijske lučke uprave županija, a ukoliko se na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća osniva više lučkih uprava unutar jedne županije u tom su slučaju taj grad ili općina mogući suosnivači predmetne županijske lučke uprave. Zbog mogućnosti izbora koje su stavljene pred osnivače, u provedbi je dovelo do različitih rješenja.

Lučka uprava, u pravilu, daje pojedinom koncesionaru koncesiju za obavljanje jedne lučke djelatnosti te se jednom koncesionaru ne može (ne bi smjelo) dati koncesija za obavljanje svih lučkih djelatnosti. No, u današnjem suvremenom poduzetničkom poslovnom okruženju, gdje su vlasništvo i upravljanje često odvojene kategorije, te je uz to vlasništvo nerijetko i vrlo teško sasvim jasno i precizno odrediti, temeljno je pitanje ispravnog određenja i detekcije što je to u biti jedan koncesionar, odnosno koja je točna razlika između dva imenom različita koncesionara koji su moguće povezani čitavim nizom ekonomskih, pravnih, tehnoloških i drugih poslovnih veza. Ipak, ovakvo zakonsko određenje otvara mogućnost značajnog poduzetničkog involviranja u obavljanje lučkih djelatnosti.

Kao pojedine vrste koncesija koje prepoznaje Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ističu se koncesije za obavljanje lučkih djelatnosti i koncesije za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti. Obje od ovih skupine razvrstavaju se u dvije podskupine ovisno o tome zahtijevaju li ili ne zahtijevaju isključivo korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata lučke podgradnje i nadgradnje na lučkom području.

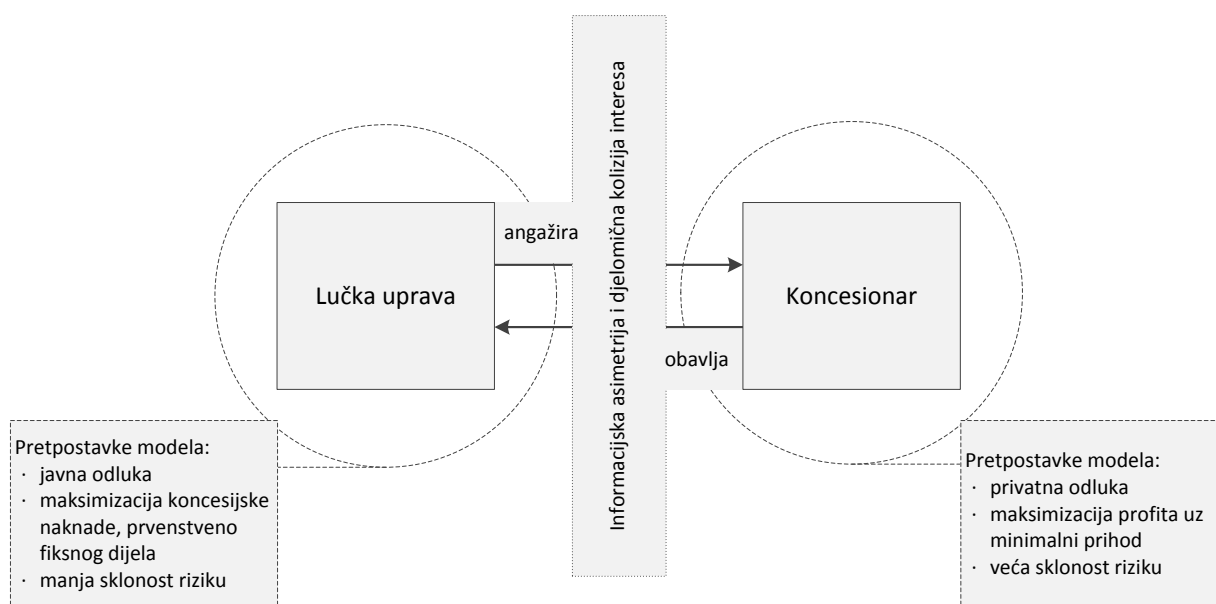
Lučka uprava može koncesionaru oduzeti koncesiju ako utvrdi da koncesija nije korištena u skladu sa Zakonom i ugovorom o koncesiji. Oduzimanjem koncesije, prestaje i pravo na korištenje lučkog prostora, građevina i drugih objekata lučke podgradnje i nadgradnje te se raskidaju svi drugi ugovorni odnosi koji se temelje ili proizlaze iz koncesije, ako su vezani uz obavljanje djelatnosti te korištenje objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području. U takvim slučajevima koncesionar nema pravo na odštetu.

Lučka uprava na čelu s ravnateljem ima zakonsku obvezu najmanje jednom godišnje provjeravati izvršavanje plana i godišnjeg operativnog programa rada koncesionara i o tome podnijeti izvješće upravnom vijeću, a koncesionar je u tom procesu dužan omogućiti lučkoj upravi provedbu provjera izvršavanja plana i godišnjega operativnog programa njegova rada.

Uvažavajući prethodno prikazane funkcionalne specifičnosti koncesijskog odnosa u nastavku je razrađen koncesijski model odnosa, te su dani okviri mogućeg modela vrednovanja svrsishodnosti koncesijskog ugovora kao i ugovora lučke uprave i ravnatelja.

#### 4.4.2 Model koncesijskih odnosa na lučkom području

Kod koncesijskog odnosa na lučkom području javljaju se obilježja djelomično suprotstavljenih interesa, zatim međusobne uvjetovanosti u ostvarivanju vlastitih ciljeva, te preklapajućih ciljeva (posebice po pitanju koncesionirane djelatnosti uz postizanje gospodarskih rezultata i uz adekvatnost izvještavanja koncesionara prema lučkoj upravi), te provedbi odgovarajuće kontrole izvršavanja temeljnih ciljeva na lučkom području od strane lučke uprave. Takav odnos moguće je ilustrirati na sljedeći način.



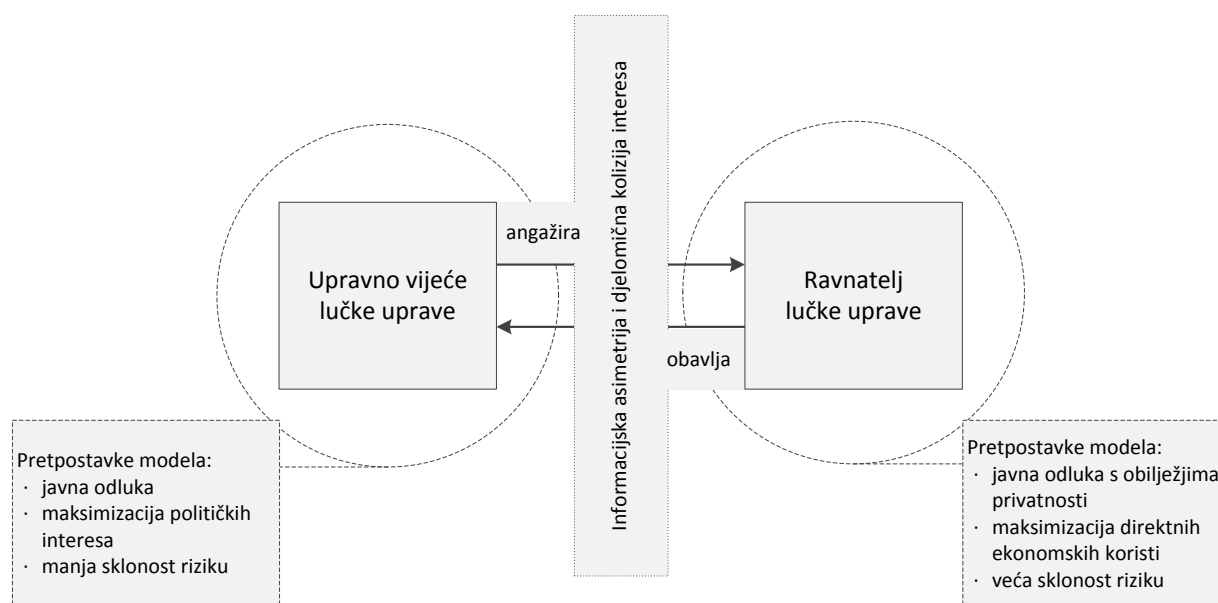
**Slika 81 Prikaz modela primarnog koncesijskog odnosa između lučke uprave i koncesionara**

U prethodno prikazanom agencijskom odnosu lučke uprave i koncesionara prisutna je informacijska asimetrija koja se posebice očituje u vidu ograničene mogućnosti kontrole lučke uprave nad radom koncesionara. Također je prisutna i djelomična kolizija interesa posebice po pitanju želje za povećanjem poslovnog rezultata od strane koncesionara i želje za povećanjem ostvarenja prihoda koncesionara od strane lučke uprave budući da se varijabilni dio koncesijske naknade odnosi na relativni udio lučke uprave u ostvarenju ukupnih poslovnih prihoda od koncesionirane djelatnosti.

Svakako tu treba pridodati i jedan od primarnih ciljeva lučke uprave u zaštiti, odnosno, unaprjeđenju i harmoničnosti razvoja cjelokupnog lučkog područja koji je u određenoj koliziji s primanim ciljem koncesionara usmjerenim na unaprjeđenje vlastitih konkurentskih snaga i postizanje poslovnih rezultata koji će ubrzati povrat investiranih sredstava potrebnih za pokretanje i obavljanje koncesionirane djelatnosti. Kao temeljne pretpostavke modela uzimaju se također i pretpostavke povećanja koristi u ostvarenju vlastitih ciljeva, različite sklonosti prema riziku te djelovanja kroz odluke u javnoj odnosno privatnoj domeni.



Da bi se dobila cjelokupna slika potrebno je sagledati i sekundarni aspekt koncesijskog odnosa. Ovaj aspekt u potpunosti se odvija u javnoj domeni i moguće ga je prikazati kao još jedan odnos koji se, usporedo s primarnim, uspostavlja između upravnog vijeća i ravnatelja lučke uprave. Takvu je relaciju moguće prikazati na sljedeći način.



**Slika 82 Prikaz modela sekundarnog koncesijskog (upravljačkog) odnosa između upravnog vijeća lučke uprave i ravnatelja lučke uprave**

Ovako određen sekundarni koncesijski, odnosno upravljački, odnos vrlo je značajan po pitanju razumijevanja značajne informacijske asimetrije između upravnog vijeća koje bira ravnatelja i kontrolira njegov rad u najširem smislu riječi, te samoga ravnatelja kao čelnika lučke uprave koji donosi poslovno provedbene odluke od temeljnog značaja za samu lučku upravu, a i za realizacije ključnih ciljeva kako poslovne politike luke tako i lučke (javne) politike. S obzirom da je lučka politika dio javnih politika, a kojih je sastavni dio i gospodarska politika koja pak u sebi inkorporira i javne politike usmjerene na razvoj poduzetništva (posebice malog i srednjeg poduzetništva) s makro i mikroekonomskog je aspekta uočljiv značaj i veličina implikacija koje ovaj odnos ima na poticanje i osnaživanje poduzetničkih inicijativa. Naime, odnos poduzetnika (koncesionara) prema luci (u najširem smislu) ogleda se trojako kroz njegov odnos prema ravnatelju, upravnom vijeću te javnoj politici, a sve uz nužnu uspješnu i održivu realizaciju vlastitog poduzetničkog poduhvata.

Kroz provedenu analizu i prikazane modele koncesijskih odnosa na lučkom području, čiji se temelji nalaze u ugovoru o koncesiji između lučke uprave i koncesionara te ugovoru između lučke uprave i ravnatelja lučke uprave, moguće je zaključiti kako su ugovori koji su primarno orijentirani na ishod u odnosu spram ugovora koji su prvenstveno orijentirani na ponašanje, uspješniji u zauzdavanju potencijalnog oportunizma. Naime, vjerojatnost da se strana nalogoprimca ponaša u skladu s interesima nalogodavca ima u ovom kontekstu većim dijelom proporcionalan odnos s ugovorom orijentiranim na ishod i obrnuto proporcionalan s ugovorom orijentiranim na ponašanje, odnosno kod ugovora orijentiranog na ishod vjerojatnije je da će se nalogoprimac ponašati u skladu s interesima nalogodavca.

Važno je istaći da razvoj informacijskih sustava u funkciji adekvatnosti informiranja nalogodavca i premošćivanja sveprisutne informacijske asimetrije predstavlja jedan od mogućih puteva zauzdavanja potencijalnog problema oportunističkog ponašanja. Informacija za provjeru nalogoprimčeva ponašanja ima proporcionalan odnos s vjerojatnošću da će se isti ponašati u skladu s interesima nalogodavca, odnosno ukoliko nalogodavac ima informacije za provjeru ponašanja nalogoprimca vjerojatnije je da će se isti ponašati u skladu s interesima nalogodavca. Potrebno je istaći kako ne postoji ili je barem jako teško dostižan savršeni informacijski sustav koje će premostiti sve informacijske barijere i asimetrije, a uz to je potrebno imati na umu da troškovi razvoja i implementacije takvog sveobuhvatnog informacijskog sustava nisu nimalo zanemarivi.

Razrada modela upućuje na zaključak da kod koncesijskog odnosa na lučkom području informacijski sustav ima proporcionalan odnos s ugovorom orijentiranim na ponašanje i obrnuto proporcionalan s ugovorom orijentiranim na ishod, kao što je to i kod pitanja neizvjesnosti ishoda samog koncesijskog odnosa, te problematike nesklonosti nalogoprimca prema riziku, programibilnosti njegova zadatka i temeljnog parametra određenja vremenske duljine koncesijskog odnosa. Averzija nalogodavca prema riziku, djelomična ili potpuna suprotnost njihovih ciljeva, te mjerljivost ishoda u koncesijskim odnosima na lučkom području imaju pak obrnuto proporcionalan odnos s ugovorom orijentiranim na ponašanje i proporcionalan s ugovorom orijentiranim na ishod.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 83) Valja poticati izravne i neizravne učinke na razvoja mikro, malog i srednjeg poduzetništva povezanog s lučkim djelatnostima u regionalnim lukama na dugoročno održivim osnovama.
- 84) U svakodnevnom poslovanju valja dati svojevrsnu prednost realnim potrebama malih gospodarskih i negospodarskih subjekata s obzirom da su oni najizloženiji promjenama institucionalnih uvjeta.
- 85) Luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, uz ostvarivanje na prvom mjestu javnog interesa, moraju biti usmjerene i na ekonomske odnosno poduzetničke interese s ciljem kvalitetnog suživota sa lokalnim stanovništvom, gospodarstvom – poduzetnicima, jedinicama lokalne samouprave, te regionalnim okruženjem.
- 86) Upravljanje lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja treba prilagoditi na način da učinkovitije ispunjavanju potrebe gospodarstva te posebice malog i srednjeg poduzetništva.
- 87) U sustav upravljanja luka otvorenih za javni promet treba uključiti širi spektar dionika uzimajući u obzir i širinu mogućnosti savjetodavnih angažmana.
- 88) Pri upravljanju valja voditi računa o složenosti koncesijskog odnosa te o njegovoj višedimenzionalnosti kao i o vjerojatoj i djelomičnoj sukobljenosti poslovnih interesa, kako između koncesionara i lučke uprave tako i s drugim dionicima na lučkom području.
- 89) Valja razmotriti mogućnost nagrađivanja ravnatelja u skladu sa postignutim učincima, te na taj način stimulirati usmjerenost na poslovni rezultat.

#### 4.5 Izrada kriterija za određivanje opravdanosti, nužnosti i uspješnosti modela upravljanja

Razvoj luka i lučkih sustava, a posebice razvoj luka županijskog i lokalnog značaja, temelji se na sagledavanju njihove razvojne uloge u ukupnosti ekonomskog i općedruštvenog života regije i lokalne zajednice. Takav pristup valja primijeniti i na temeljne kriterije za modeliranje sustava upravljanja koji mora doprinijeti učinkovitom ostvarivanju prethodno razrađene uloge i svrhovitosti (primarne i sekundarne) luke u ukupnosti gospodarskog razvoja. To iziskuje planiranje razvoja luke u skladu s planiranim gospodarskim razvojem okruženja, odnosno lučke gravitacijske zone svake luke, a sustav upravljanja stoga treba polučiti uspjeh u realizaciji zadanih ciljeva lučkog razvoja.

Funkcionalni pristup upravljanja i razvoja luke zasnovan je na ideji multiplikativnog učinka luke koji se očituje na način da je luka generator društveno-ekonomskog razvoja okolnog područja, odnosno gospodarskih i negospodarskih djelatnosti u okruženju.

Za evaluaciju osnovnih funkcionalnih aspekata luke kao i ekonomsko-financijskih razvojnih čimbenika potrebno je obuhvatiti ukupnost prometnih, društvenih, ekonomsko-financijskih i poduzetničkih učinaka sustava upravljanja te njegovih rezultata na razvoj same luke, lučke uprave te lokalne, odnosno, regionalne zajednice.

Takav je odnos moguće prikazati općim izrazom:

|                                  |          |                                                            |          |                                                             |          |                          |
|----------------------------------|----------|------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------------------------------|----------|--------------------------|
| <b>Učinak modela upravljanja</b> | <b>=</b> | <b>Generiranje dodane vrijednosti za krajnje korisnike</b> | <b>+</b> | <b>Utjecaj na prihodovno/rashodovne tokove lučke uprave</b> | <b>+</b> | <b>Eksterni utjecaji</b> |
|----------------------------------|----------|------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------------------------------|----------|--------------------------|

Generiranje dodane vrijednosti za krajnje korisnike obuhvaća pozitivan učinak na krajnje korisnike lučkih usluga, odnosno ukupnost promjena u koristi koje imaju korisnici lučkih usluga, a gledano na način stvaranja upotrebne koristi za određene krajnje korisnike.

U ovoj se grupi kao razvojni kriteriji mogu uzeti:

- Promjene u koristi koju imaju ciljani krajnji korisnici kroz kvalitetnije obavljanje temeljnih lučkih djelatnosti
- Uštede troškova za krajnje korisnike kroz kvalitetnije obavljanje temeljnih lučkih djelatnosti

Utjecaj na prihodovno/rashodovne tokove lučke uprave obuhvaća promjene u prihodovno/troškovnim stavkama poslovanja nadležne županijske lučke uprave, a posebice u smislu stvaranja uslužnog (proizvodnog) viška uzimajući istovremeno u obzir i posljedične direktne i indirektne (ekonomsko – financijske) utjecaje na javni sektor (lokalna, županijska i centralna vlast).

U ovoj se grupi kao kriteriji mogu uzeti:

- Utjecaj na vlastite prihode lučke uprave
- Utjecaj na opće troškove lučke uprave
- Utjecaj na troškove održavanja lučke uprave
- Utjecaj na (ostali) javni sektor

Eksterni utjecaji, odnosno intenzitet i smjer promjene eksternih učinaka (pozitivnih i/ili negativnih) ogleda se ponajprije kroz utjecaj određenog upravljačkog sustava luke na poduzetničke, ekološke, sigurnosne i druge kvalitativne razvojne aspekte luke i lučkog okruženja.

U ovoj se grupi kao razvojni kriteriji mogu uzeti:

- Poduzetnički utjecaji
- Ekološki utjecaji
- Utjecaj na sigurnost i smanjenje eksternih troškova pomorskih i drugih nezgoda
- Utjecaj na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice

U cilju daljnje razrade pojedinih kriterija za određivanje opravdanosti, nužnosti i uspješnosti modela upravljanja u nastavku su detaljnije prikazani odnosi kriteriji. Naime, pojedini kriteriji se većoj ili manjoj mjeri preklapaju što bi u okviru analize moglo dovesti do precijenjenosti ili podcijenjenosti pojedinog kriterija. Da bi se to izbjeglo, u mjeri u kojoj je to moguće, kriteriji za koje je ocijenjeno da sadrže značajne zajedničke elemente su objedinjeni. Takvim postupkom u konačnici povećava se točnost procjene pojedinog kriterija. Definirani kriteriji razvoja i evaluacije sustava upravljanja županijskim i lokalnim lukama, odnosno županijskim lučkim upravama prikazani su u nastavku:

|           | Naziv kriterija                                                                    | Smjer funkcije |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>1.</b> | <b>Ekonomsko-financijski kriteriji</b>                                             |                |
| 1.1.      | Proračunski utjecaj na lučku upravu i javni sektor                                 | max.           |
| 1.2.      | Financijska održivost                                                              | max.           |
| <b>2.</b> | <b>Kriteriji funkcionalnosti</b>                                                   |                |
| 2.1.      | Mogućnost obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka | max.           |
| 2.2.      | Utjecaj na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice           | max.           |
| 2.3.      | Utjecaj na ukupan gospodarski razvoj (županije)                                    | max.           |
| 2.4.      | Utjecaj na razvoj poduzetništva                                                    | max.           |
| <b>3.</b> | <b>Kriteriji prioritizacije/nužnosti</b>                                           |                |
| 3.1.      | Usklađenost sa temeljnim strateškim i <i>policy</i> dokumentima                    | max            |

|           |                                          |      |
|-----------|------------------------------------------|------|
| 3.2.      | Apsorpcijska sposobnost                  | max  |
| <b>4.</b> | <b>Kriteriji uspješnosti</b>             |      |
| 4.1.      | Generirana koristi za krajnje korisnike  | max. |
| 4.2.      | Negativan utjecaj na postojeće korisnike | min. |

**Tablica 22 Kriteriji za uspostavu sustava upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja**

#### 4.5.1 Ekonomsko-financijski kriteriji

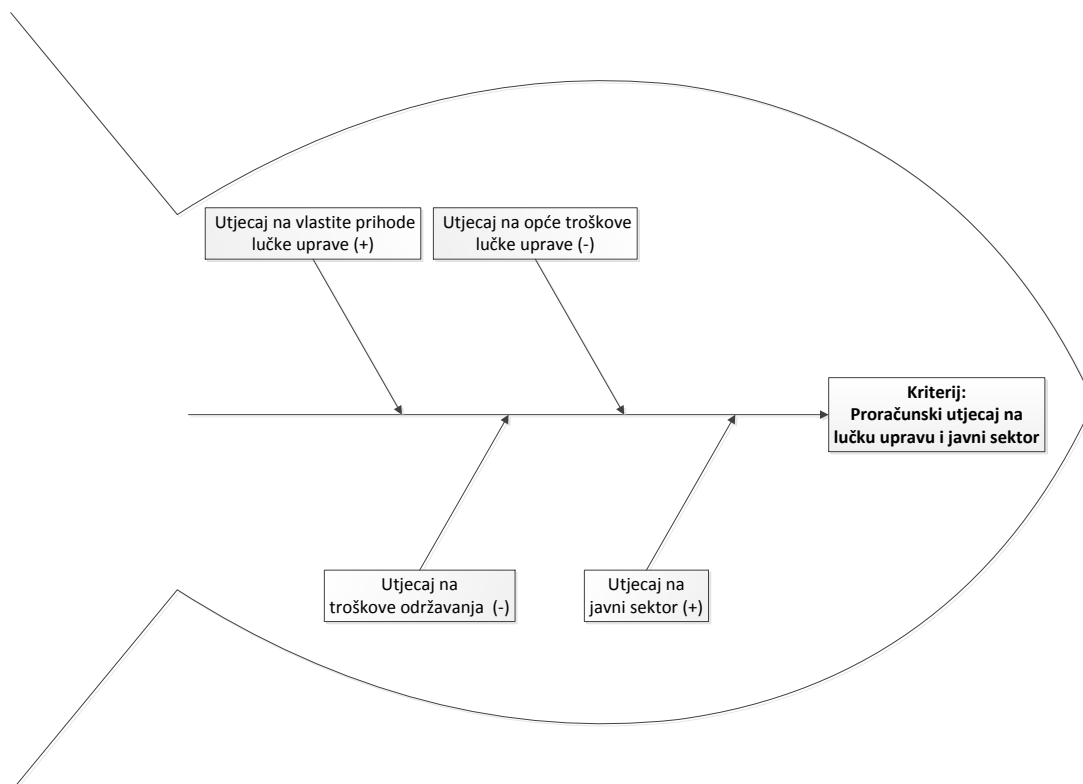
##### Proračunski utjecaj na lučku upravu i javni sektor

Djelovanje se očekuje kroz povećanje veličine (intenziteta) ukupnih neto financijskih utjecaja određenog sustava upravljanja na proračun nadležne lučke uprave kao i na javni sektor općenito. Pod neto učincima podrazumijevaju se ukupni priljevi u referentne proračune umanjeni za ukupne odljeve.

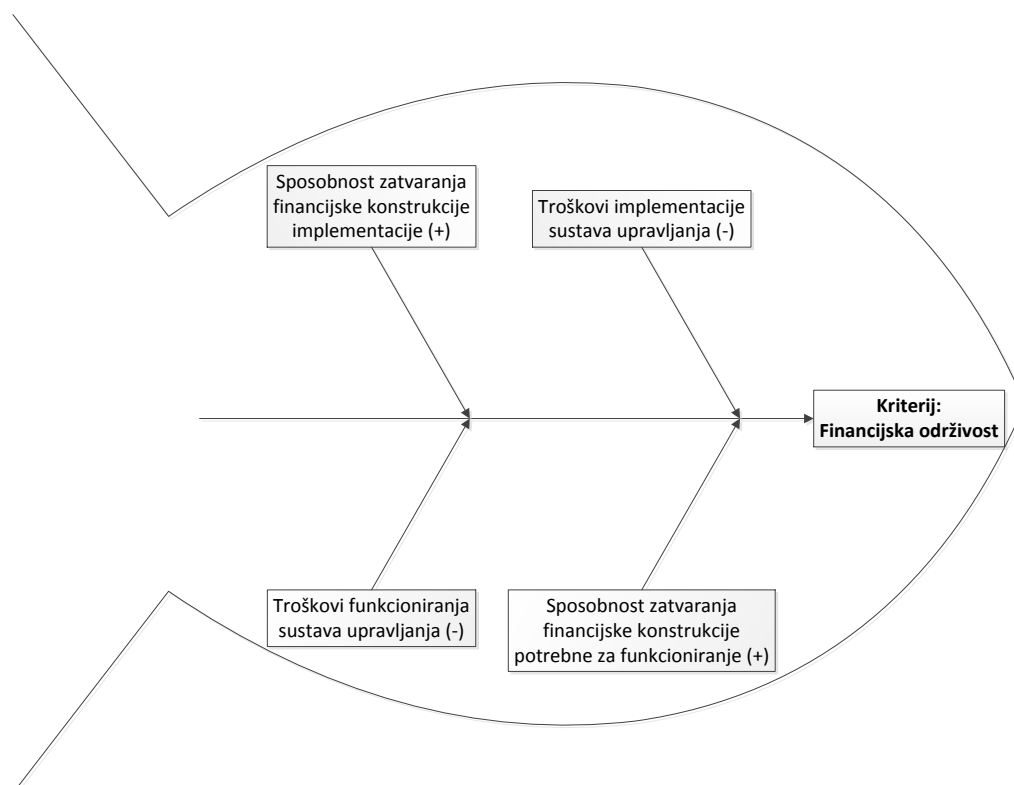
Kod proračuna lučke uprave to se ponajprije odnosi na uvećanja vlastitih prihoda lučke uprave po osnovi lučkih pristojbi i lučkih naknada, odnosno, u slučajevima mogućih koncesija, po osnovi koncesijskih naknada, te na moguće promjene u smislu smanjenja općih troškova i/ili troškova održavanja, odnosno materijalnih i nematerijalnih rashoda poslovanja u vidu rashoda za radnike, rashoda amortizacije, te financijskih rashoda. U tom je smislu važno uzeti u obzir moguća ostvarenja viškova prihoda od pružanja usluga nad rashodima redovnog poslovanja.

Kod proračunskih učinaka na javni sektor u obzir je uzet neto utjecaj (priljevi umanjeni za odljeve) od poreza na dodanu vrijednost obračunat, u slučaju mogućih koncesija, na osnovi mogućih ostvarenja oporezivih prihoda te na osnovi mogućih ostvarenja oporezivih rashoda u razdoblju iskorištavanja. Nastavno na učinke obračunatog poreza na dodanu vrijednost, uzet je u obzir i proračunski utjecaj poreza na dohodak i obveznih doprinosa iz i na plaće na osnovi ostvarenja dohotka od nesamostalnog rada, a temeljem moguće više razine zaposlenosti i visine ostvarenja osobnog dohotka u predmetnoj djelatnosti. To se prvenstveno odnosi na prihode od poreza i doprinosa na plaće.

Kod mogućih koncesija također je u obzir uzet i učinak glede poreza na dobit na temelju linearne procjene prihodovnih učinaka umanjениh za procjenu rashoda tijekom razdoblja koncesije za obavljanje predviđene djelatnosti, a uzevši u obzir amortizaciju osnovnih sredstava u razdoblju koncesije gdje bi se investicija amortizirala u najvećem dijelu sa neznatnim iznosom ostatka vrijednosti dugotrajne imovine po isteku koncesijskog razdoblja. Također je u obzir uzeto moguće troškovno opterećenje za plaće zaposlenih u smislu dohotka po osnovi obavljanja nesamostalnog rada, potom koncesijska naknada (stalni i promjenjivi dio) obračunata prema mogućem ostvarenju prihoda, te direktni materijalni troškovi, troškovi održavanja opreme, troškovi energije i troškovi vanjskih usluga te ostali troškovi.



Slika 83 Prikaz sadržaja kriterija proračunskog utjecaja na lučku upravu i javni sektor



Slika 84 Prikaz sadržaja kriterija financijske održivosti

### Financijska održivost

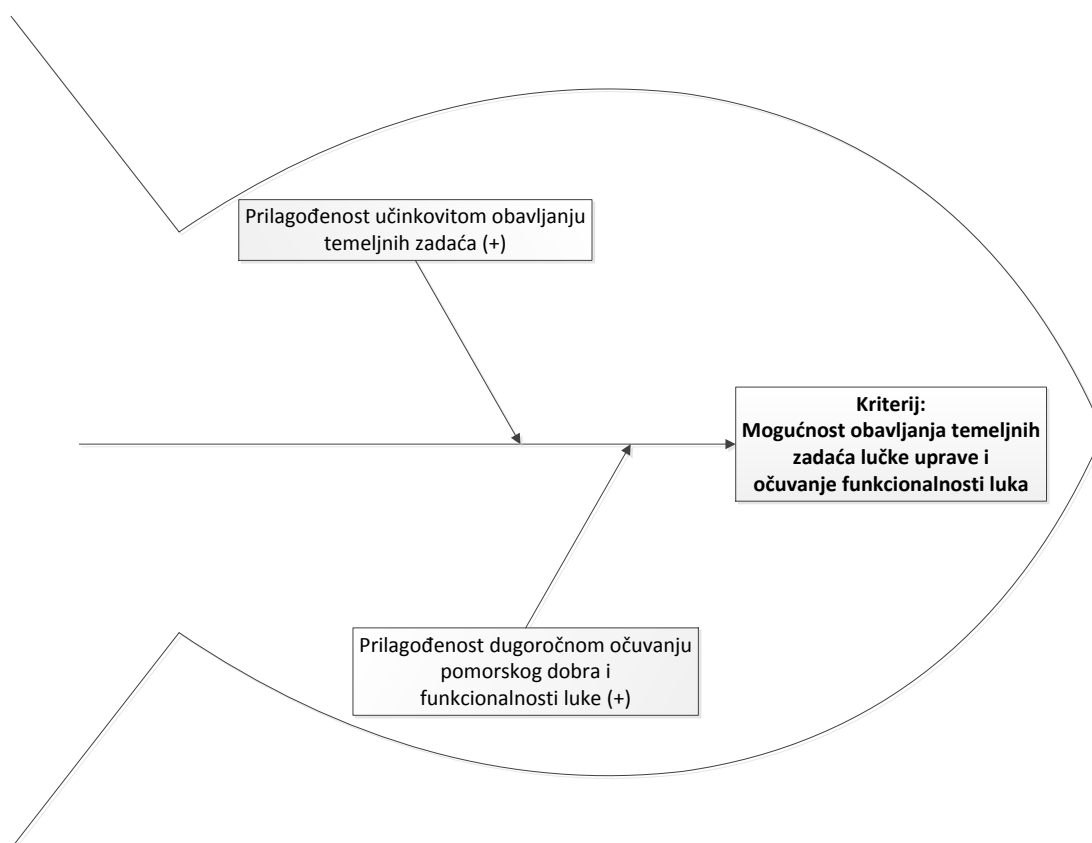
Obilježava ju mogućnost, odnosno, sposobnost i modaliteti zatvaranja financijske konstrukcije potrebne za implementaciju i dugoročno samo-održavanje određenog sustava upravljanja.

#### 4.5.2 Kriterij funkcionalnosti

##### Mogućnost obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka

Ogleda se u adekvatnosti određenog sustava upravljanja u cilju pružanja mogućnosti i ostvarivanja pretpostavki da lučka uprava učinkovito obavlja sve svoje temeljne zadaće koje su pred nju postavljene kao i da dugoročno očuva pomorsko dobro i funkcionalnost luke u smislu kvalitetnog ispunjavanja svrhe same luke. Poseban se naglasak stavlja i na tehnološko-tehničke podkriterije u smislu:

- potrebnih investicija u lučku infrastrukturu
- standardizacija metoda i kriterija
- ostvarivanja kvaliteta lučke usluge
- ostvarivanja željene veličine prometa
- tehničkih uvjeta
- postojeće i planirane prometne infrastrukture



Slika 85 Prikaz sadržaja kriterija mogućnosti obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka

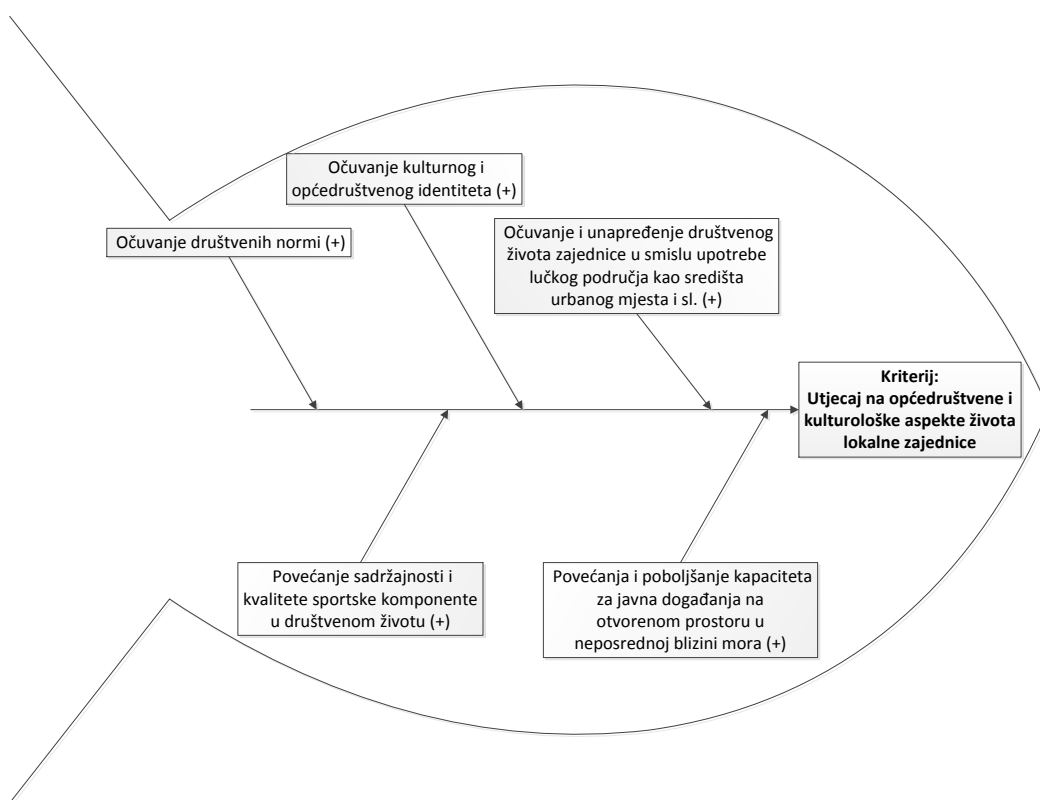
##### Utjecaj na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice

Odnosi se na postojanje pozitivnog ukupnog utjecaja određenog sustava upravljanja na život i rad lokalnog stanovništva, prvenstveno u smislu očuvanja općedruštvenih i kulturnih vrijednosti lokalne zajednice. Posebice se to odnosi na navike korištenja određenog lučkog područja u najširem smislu u funkciji šetnice, rekreacije, sporta, kulture, javnih manifestacija, vjerskih



događaja itd. Neki od mogućih pozitivnih utjecaja na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice mogu biti:

- očuvanje društvenih normi,
- očuvanje kulturnog i općedruštvenog identiteta,
- povećanje sadržajnosti i kvalitete sportske komponente u društvenom životu,
- povećanja i poboljšanje kapaciteta za javna događanja na otvorenom prostoru u neposrednoj blizini mora,
- očuvanje i unapređenje društvenog života zajednice u smislu upotrebe lučkog područja kao središta urbanog mjesta
- važeća pravna regulativa,
- utjecaj lokane i regionalne samouprave,
- površina lučkog područja,
- zemljopisna dislociranost i sl.



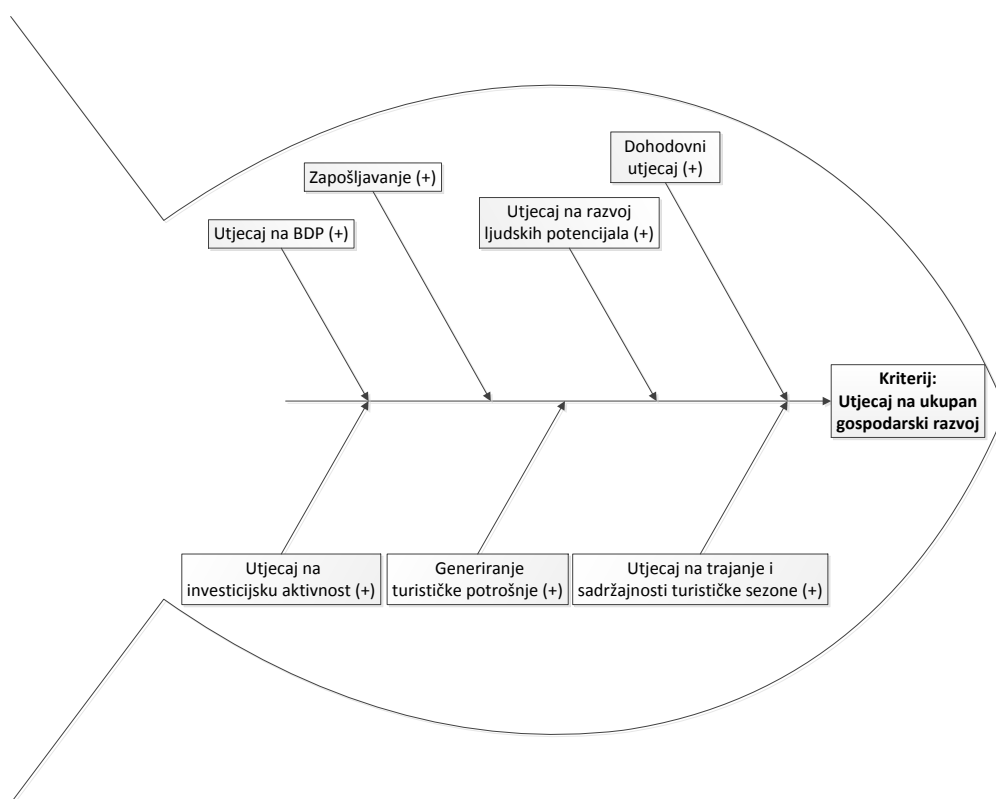
**Slika 86 Prikaz sadržaja kriterija utjecaja na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice**

### Utjecaj na ukupan gospodarski razvoj

Prepoznaje se kroz veličinu, odnosno intenzitet ukupnih multiplikativnih neto utjecaja određenog upravljačkog sustava na ubrzanje i povećanje razvoja ukupnog gospodarstva županije. U smislu procjene neto učinaka procjenjuje se razlika između potencijala za pozitivne, u odnosu na potencijalne negativne, gospodarske učinke određenog modela upravljanja. U tom je smislu uzet u

obzir mogući intenzitet utjecaja svakog pojedinog sustava upravljanja na ukupnost gospodarskog razvoja kroz:

- učinak na bruto domaći proizvod i dodanu vrijednost,
- otvaranje novih radnih mjesta i zapošljavanje,
- utjecaj na kvalifikacijsku strukturu radnih mjesta,
- dohodovni utjecaj,
- utjecaj na investicijsku aktivnost i privlačenje ulaganja,
- generiranje turističke potrošnje,
- uvoz i izvoz, odnosno vanjskotrgovinsku komponentu,
- produljenje trajanja i upotpunjavanje sadržajnosti turističke sezone, te povećanje kvalitete ukupne turističke ponude, i sl.



Slika 87 Prikaz sadržaja kriterija utjecaja na ukupan gospodarski razvoj

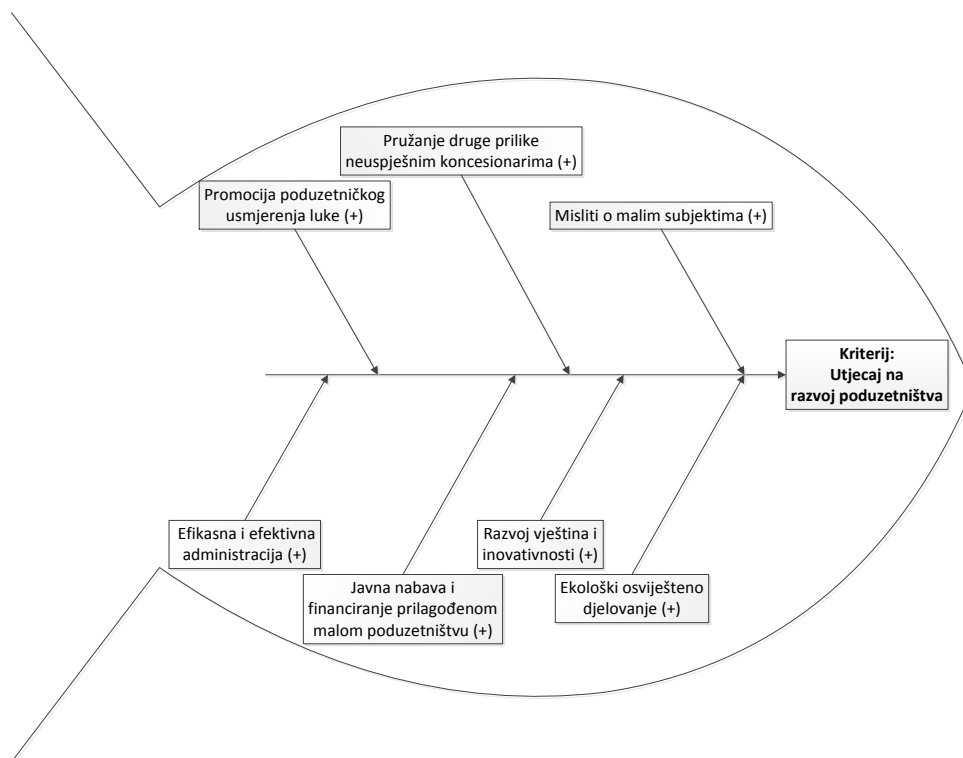
### Utjecaj na razvoj poduzetništva

Očituje se kroz ispunjavanje i usklađenost poslovnog djelovanja sa prethodno određenih 7 temeljnih načela, a u funkciji stvaranja povoljnog okruženja za poticanje uključenosti poduzetništva (mikro, malih i srednjih poduzeća) u lučki sustav, kao i u funkciji dostizanja potrebne razine obavljanja vlastite javne funkcije (uloge) lučke uprave kao pretpostavke za daljnji razvoj i jačanje konkurentnosti poduzetništva u i oko luke. Temeljna svrha ovog kriterija je poticanje razvoja malog, srednjeg i mikro poduzetništva i obrtništva u djelatnostima povezanim s morem, morskim tehnologijama te uz more.

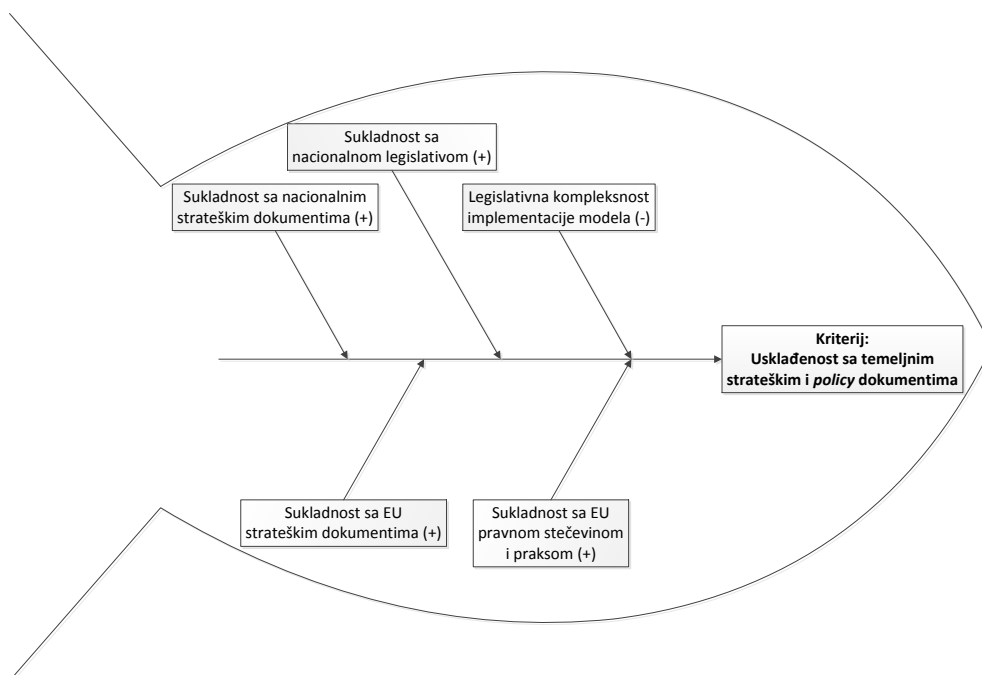
### 4.5.3 Kriterij prioritizacije/nužnosti

#### Usklađenost sa temeljnim strateškim i policy dokumentima

Ovaj se kriterij odnosi na sukladnost određenog modela (sustava) upravljanja sa temeljnim nacionalnim i europskim strateškim dokumentima kao i dokumentima javnih politika.



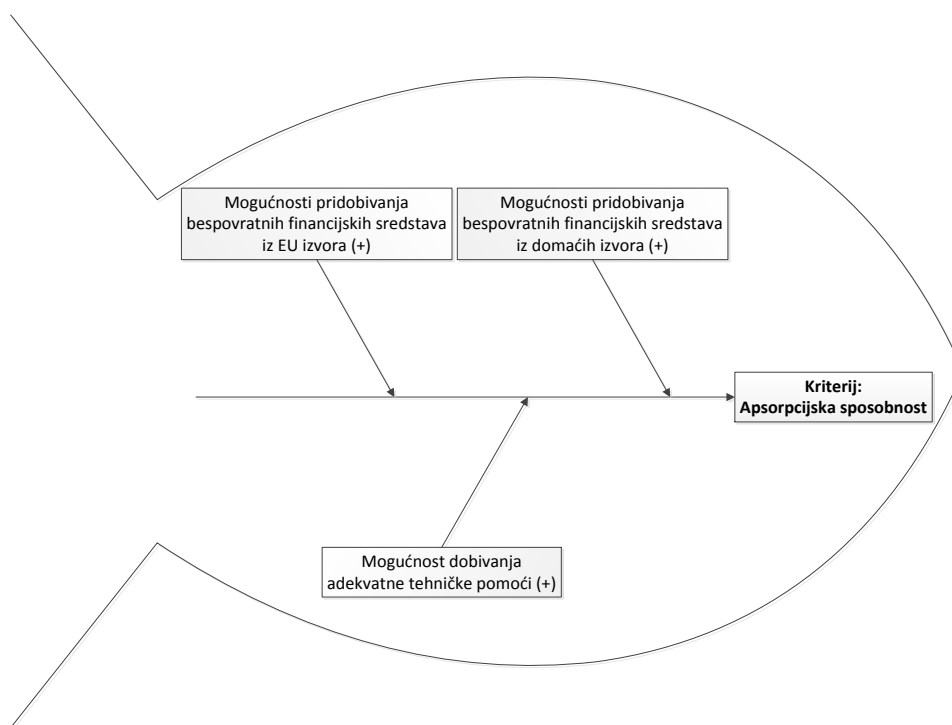
Slika 88 Prikaz sadržaja kriterija utjecaja na razvoj poduzetništva



Slika 89 Prikaz sadržaja kriterija usklađenosti sa temeljnim strateškim i policy dokumentima

### Apsorpcijska sposobnost

Implementacija svakog upravljačkog sustava zahtijeva financijska sredstva, bilo iz vlastitih i/ili tuđih izvora, te je u tom smislu u obzir uzet i kriterije apsorpcijske sposobnosti određenog upravljačkog sustava u smislu mogućnosti pridobivanja bespovratnih/povratnih financijskih sredstava iz vanjskih izvora za njegovu pripremu, realizaciju i/ili održavanje. Apsorpcijska sposobnost određenog modela upravljanja važan je kriterij koja govori u prilog onim razvojnim upravljačkim aktivnostima za koje je vjerojatnije da će moći pribaviti i opravdati određena bespovratna poticajna sredstva iz vanjskih izvora ili ona koja će uz veću vjerojatnost omogućiti povrat uložених sredstava. U tom je pogledu ovaj kriterij svojevrsni nastavak na prethodni kriterij usklađenosti s temeljnim strateškim i *policy* dokumentima, odnosno javnim regionalnim, državnim i EU politikama i smjernicama. Važan aspekt ovog kriterija je i procjena "strateške atraktivnosti" pojedinog upravljačkog sustava u širem smislu, odnosno procjena mogućnosti pridobivanja financijskih sredstava iz vanjskih izvora za sva direktne i indirektne troškove i aspekte njegove implementacije, od financiranja osnovnih sredstava do različitih "soft" mjera tehničke pomoći i sl. Ovaj kriterij moguće je sagledati i u smislu kvalitete određenog sustava upravljanja po pitanju mogućnosti da isti doprinese učinkovitosti u povlačenju poticajnih sredstava (prvenstveno bespovratnih) iz domaćih i stranih vanjskih izvora, poput nacionalnog proračuna i/ili EU fondova i programa.



Slika 90 Prikaz sadržaja kriterija apsorpcijske sposobnosti

#### 4.5.4 Kriterij uspješnosti

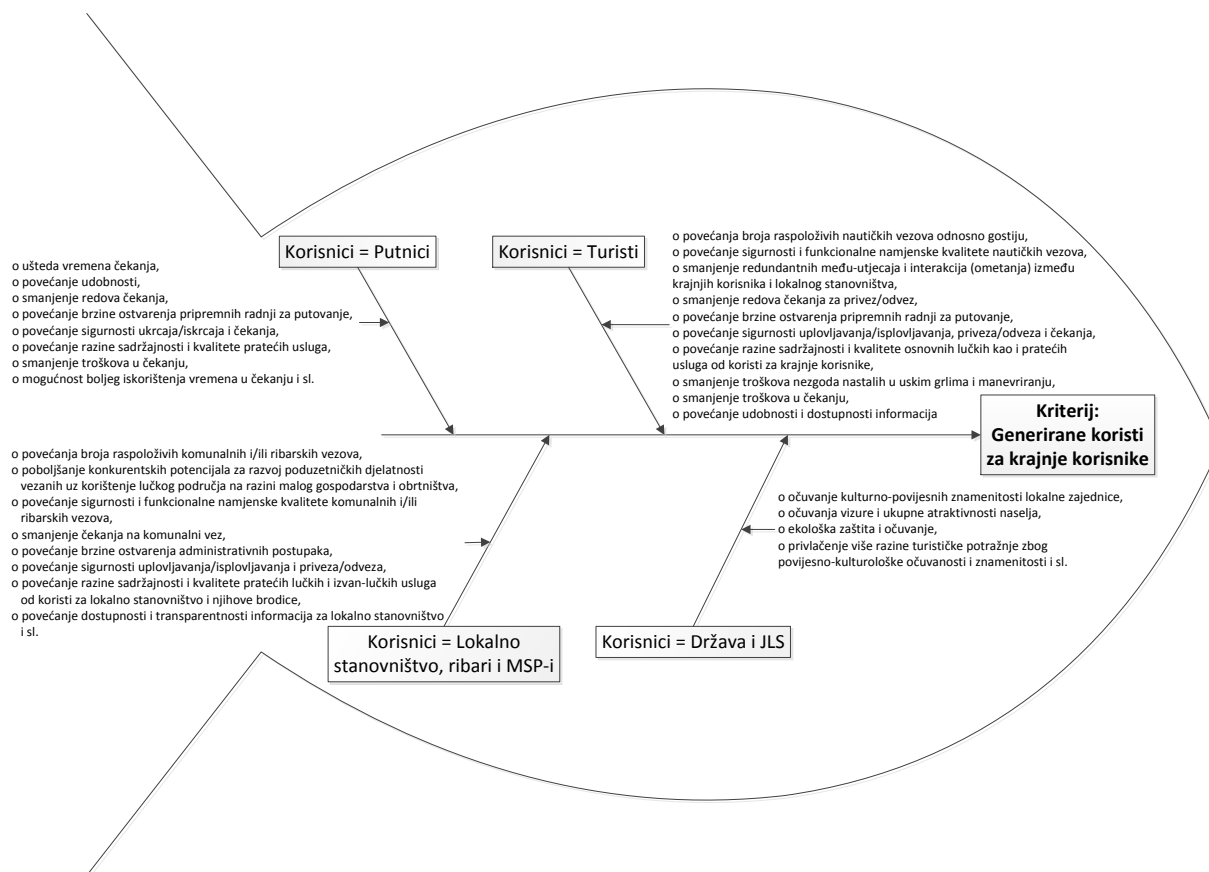
##### Generirane koristi za krajnje korisnike

Ovaj se kriterij odnosi na veličinu (intenzitet) ukupne generirane koristi i/ili potencijalne uštede u troškovima za sve krajnje korisnike lučkih usluga kroz implementaciju nekog upravljačkog modela. U tom se smislu ovaj kriterij ogleda kroz direktne učinke ostvarene u vidu povećanja koristi koju imaju ciljani krajnji korisnici i/ili uštede troškova za krajnje korisnike. Povećanje

koristi krajnjih korisnika obuhvaća moguća povećanja direktnih materijalnih i nematerijalnih koristi za krajnje korisnike lučkih usluga, a mogu se odnositi na višestruke aspekte korištenja lučke infrastrukture i suprastrukture, te organizaciju lučkog poslovanja. U nastavku su ilustrirane neke od mogućih koristi i ušteda u troškovima za krajnje korisnike:

- Putnici, korisnici usluga javnog linijskog prijevoza (pomorskog i/ili zračnog) poput lokalnog stanovništva, turista, gospodarstvenika i dr. mogu ostvariti višestruke koristi poput:
  - ušteda vremena čekanja,
  - povećanje udobnosti,
  - smanjenje redova čekanja,
  - povećanje brzine ostvarenja pripremnih radnji za putovanje,
  - povećanje sigurnosti ukrcaja/iskrcaja i čekanja,
  - povećanje razine sadržajnosti i kvalitete pratećih usluga,
  - smanjenje troškova u čekanju,
  - mogućnost boljeg iskorištenja vremena u čekanju i sl.
- Turisti, korisnici nautičkih vezova, korisnici izletničke turističke ponude i povremenog prijevoza, putnici-turisti na brodovima za kružna putovanja, korisnici dodatnih gospodarskih djelatnosti vezanih uz turizam na lučkom području i dr. mogu ostvariti višestruke koristi poput:
  - povećanja broja raspoloživih nautičkih vezova odnosno gostiju,
  - povećanje sigurnosti i funkcionalne namjenske kvalitete nautičkih vezova,
  - smanjenje redundantnih među-utjecaja i interakcija (ometanja) između krajnjih korisnika i lokalnog stanovništva,
  - smanjenje redova čekanja za privez/odvez,
  - povećanje brzine ostvarenja pripremnih radnji za putovanje,
  - povećanje sigurnosti uplovljavanja/isplovljavanja, priveza/odveza i čekanja,
  - povećanje razine sadržajnosti i kvalitete osnovnih lučkih kao i pratećih usluga od koristi za krajnje korisnike,
  - smanjenje troškova nezgoda nastalih u uskim grlima i manevriranju,
  - smanjenje troškova u čekanju,
  - povećanje udobnosti i dostupnosti informacija.
- Lokalno stanovništvo, ribari te ostali mali i srednji poduzetnici u tradicionalnim djelatnostima vezanim uz korištenje lučkog područja i dr. mogu ostvariti višestruke koristi poput:
  - povećanja broja raspoloživih komunalnih i/ili ribarskih vezova,
  - poboljšanje konkurentskih potencijala za razvoj poduzetničkih djelatnosti vezanih uz korištenje lučkog područja na razini malog gospodarstva i obrtništva,
  - povećanje sigurnosti i funkcionalne namjenske kvalitete komunalnih i/ili ribarskih vezova,
  - smanjenje čekanja na komunalni vez,
  - povećanje brzine ostvarenja administrativnih postupaka,
  - povećanje sigurnosti uplovljavanja/isplovljavanja i priveza/odveza,
  - povećanje razine sadržajnosti i kvalitete pratećih lučkih i izvan-lučkih usluga od koristi za lokalno stanovništvo i njihove brodice,
  - povećanje dostupnosti i transparentnosti informacija za lokalno stanovništvo i sl.

- Država i jedinice lokalne samouprave mogu ostvariti višestruke koristi poput:
  - očuvanje kulturno-povijesnih znamenitosti lokalne zajednice,
  - očuvanja vizure i ukupne atraktivnosti naselja,
  - ekološka zaštita i očuvanje,
  - privlačenje više razine turističke potražnje zbog povijesno-kulturološke očuvanosti i znamenitosti i sl.



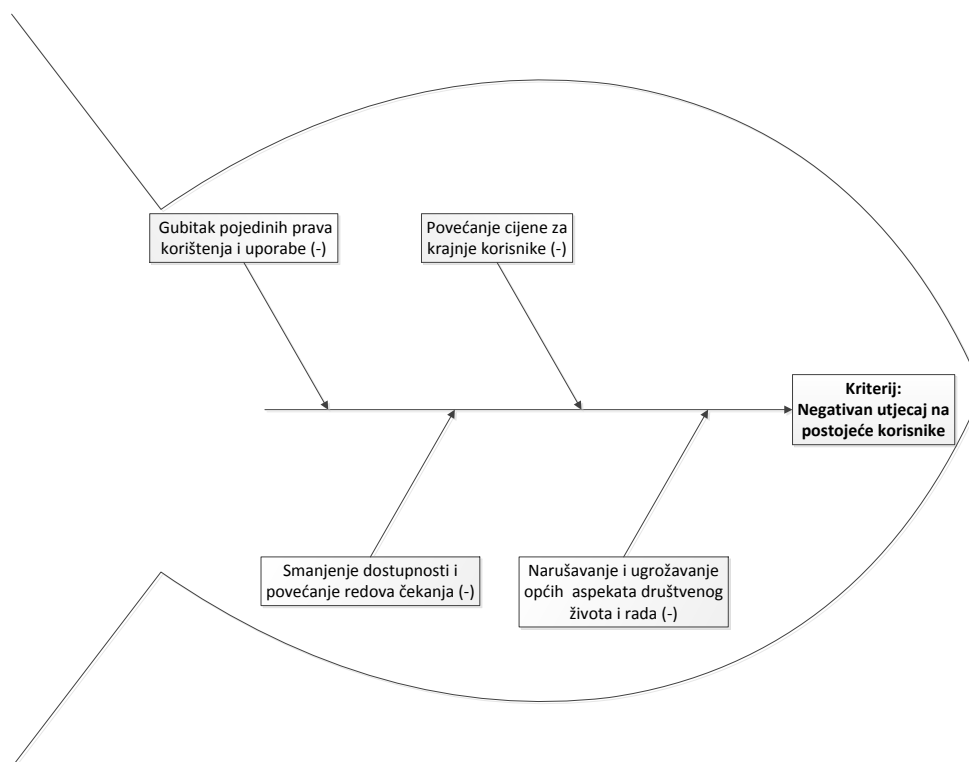
Slika 91 Prikaz sadržaja kriterija generirane koristi za krajnje korisnike

### Negativan utjecaj na postojeće korisnike

Suprotno od smjera djelovanja novostvorene koristi (za krajnje korisnike) djeluje posljedično mogući i negativan utjecaj na postojeće korisnike kroz implementaciju nekog upravljačkog sustava. Naime, potrebno je u obzir uzeti i neke potencijalne negativne učinke na krajnje korisnike kroz implementaciju drugačijeg sustava upravljanja. Ipak, važno je istaći kako niti jedan prihvatljivi sustav upravljanja ne smije imati veći negativan rezultat po ovom kriteriju u odnosu na pozitivan rezultat po prethodno navedenom kriteriju generiranih koristi za krajnje korisnike. U tom smislu ovaj kriterij mjeri direktne učinke promjene sustava upravljanja prema postojećim korisnicima. Smanjenje koristi obuhvaća moguća smanjenja materijalnih i nematerijalnih koristi, odnosno gubitke u odnosu na postojeće stanje. Budući su korisnici vrlo različiti od luke do luke nije jednoznačno moguće procijeniti negativan utjecaj na postojeće korisnike, a u nastavku su prikazani neki od mogućih smanjenja koristi za postojeće krajnje korisnike:

- gubitak postojećih vezova,

- gubitak pojedinih prava korištenja i uporabe,
- povećanje cijene postojećih vezova i lučkih usluga,
- smanjenje dostupnosti postojećih vezova, operativne obale i/ili pojedinih lučkih usluga,
- povećanje redova čekanja,
- smanjenje udobnosti,
- smanjenje brzine ostvarenja određenih radnji,
- povećanje pojedinih direktnih troškova,
- ograničavanje i/ili bitno preusmjeravanje gospodarskog razvoja,
- ugrožavanje kulturno-povijesnih znamenitosti,
- narušavanje života zajednice kroz ograničenje korištenje lučkog područja kao središta naselja,
- narušavanje vizure,
- ugrožavanje kulturnog i općedruštvenog identiteta,
- ugrožavanje društvenih normi,
- smanjenje sadržajnosti i kvalitete sportske komponente u društvenom životu,
- ograničenja kapaciteta za javna događanja na otvorenom prostoru u neposrednoj blizini mora,
- povećanje ekoloških prijetnji,
- smanjenje turističke djelatnosti zbog narušavanja povijesno-kulturološke očuvanosti i sl.



**Slika 92 Prikaz sadržaja kriterija negativnog utjecaja na postojeće korisnike**

Zaključno, valja istaći sljedeće:



- 90) Ukupnost ekonomskih učinaka potrebno je sagledati kroz četiri osnovne skupine kriterija: ekonomsko-financijski kriteriji, kriteriji funkcionalnosti, kriteriji prioritizacije/nužnosti te kriteriji uspješnosti.
- 91) Ekonomsko-financijski kriteriji obuhvaća procjene mogućeg proračunskog utjecaj na pojedinog sustava upravljanja na lučku upravu i javni sektor općenito, te procjene financijske održivosti pojedinog sustava upravljanja.
- 92) Kriteriji funkcionalnosti ogleda se kroz mogućnost obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka implementacijom pojedinog modela upravljanja, potom mogućih utjecaj pojedinog modela na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice, na ukupan gospodarski razvoj, te na razvoj poduzetništva.
- 93) Kriteriji prioritizacije, odnosno nužnosti odnosi se na usklađenost pojedinog modela upravljanja sa temeljnim strateškim i *policy* dokumentima, te na njegovu apsorpcijska sposobnost u smislu adekvatnog pridobivanja i korištenja financijskih sredstava iz vanjskih izvora.
- 94) Kriterij uspješnosti najjednostavniji je kriterij za razumijevanje s obzirom da se odnosi na veličinu generirane koristi za krajnje korisnike luka, te na veličinu mogućeg negativnog utjecaja na neke postojeće korisnike kroz implementaciju određenog modela upravljanja, no takva, naizgled, jednostavnost čini ga baš iznimno kompleksnim za procjenu.
- 95) Ministarstvo bi trebalo razmotriti provođenje novog terenskog istraživanja korisnika, stručnjaka i ostalih sudionika u svezi definiranja kriterija relevantnih za odabir optimalnog modela upravljanja županijskim i lokalnim lukama. Istraživanje bi se trebalo bazirati na anketiranju eksperata primjenom anketnog upitnika i intervju, a pitanja bi trebala obuhvatiti iskustva iz prošlosti, stavove mišljenja i preferencije u sadašnjosti te očekivanja ispitanika u budućnosti. Sudionici u tom terenskom istraživanju bi trebali biti: 1) korisnici lučkih usluga (koncesionari, lokalno stanovništvo, turisti, putnici i dr.), 2) stručnjaci koje se bave problematikom upravljanja općenito, a posebice problematikom upravljanja morskim lukama (fakulteti i instituti); 3) stručnjaci iz institucija i tvrtki koje se bave pomorskom i komplementarnom djelatnošću (ministarstva koja imaju u nadležnosti pitanja u svezi mora, prometa i turizma, upravni odjeli za pitanja upravljanja morskim lukama, županijske lučke uprave i dr.) te 4) jedinice lokalne samouprave na čijem se području nalaze značajnije luke

Prethodno navedeni i sistematizirani kriteriji u narednom će se poglavlju primijeniti kako bi provela procjena mogućih učinaka primjene svakog od prijedloga modela upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja koji se predlažu u narednim poglavljima.

#### 4.6 Prijedlozi modela upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja

Upravljanje lukama u većini europskih luka obavlja posebno tijelo, uobičajeno lučka uprava, pri čemu je ona odgovorna za upravljanje, planiranje, kontrolu, promociju i koordinaciju svih lučkih aktivnosti. Lučka uprava u pravilu ne provodi lučke procese, već ih samo nadzire i koordinira. Radne procese na lučkom području izvode koncesionari, odnosno gospodarski subjekti kojima je lučka uprava dodijelila koncesiju potrebnu za obavljanje djelatnosti unutar luke.

U pravilu, nakon osnivanja lučke uprave, uspostavlja se i organizacijska struktura lučke uprave, pri čemu se to ponajprije odnosi na imenovanje upravnog vijeća koji će nadzirati rad lučke uprave i luke u cjelini. Pritom bi trebalo težiti (ukoliko zakonski okvir dozvoljava) da sastav upravnog vijeća bude razmjern utjecaju što ga pojedini korisnici imaju u radu luke. Naime, svi korisnici nemaju ista ovlaštenja. Bez obzira o kojem se obliku organizacije upravljanja radi, lučka uprava svoj gospodarski smisao osnivanja potvrđuje kao subjekt koji će organizacijskim ustrojem i poslovnom politikom pridonijeti ne samo boljem korištenju, nego općenito boljem gospodarenju cjelokupnim lučkim područjem.

Postojeći model upravljanja lukama od županijskog značenja u Republici Hrvatskoj po načinu odabira modela upravljanja u većini slučajeva jest decentralizirani model, odnosno postoji mogućnost djelovanja više samostalnih lučkih uprava na području jedne županije. Analizirano poslovanje županijskih lučkih uprava dovodi do određenih zaključaka koji više upućuju na nedostatke nego prednosti ovakvog modela upravljanja lukama od županijskog značenja.

Jedina značajnija razlika u modelima upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet u primorskim županijama je u broju formiranih lučkih uprava, pa tako npr. na području Istarske županije postoji pet, Primorsko-goranske osam, Ličko-senjske dvije, Zadarske jedna, Šibensko-kninske jedan, Splitske jedna te Dubrovačko-Neretvanske četiri županijske lučke uprave.

Postojeći modeli upravljanja lukama otvorenima za javni promet na području županije, gdje postoji više od jedne lučke uprave, jesu decentralizirani modeli, odnosno postoji više samostalnih lučkih uprava. Time je iskorišteno zakonsko rješenje dano u članku 75. st. 1. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama u kojem je propisano da se radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značenja može osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva suosnivači.

Iako je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama iz 2006. godine bilo predviđeno donošenje podzakonskog akta kojim bi se razradili kriteriji za osnivanje više lučkih uprava na području jedne županije, isti do danas nije donijet. Bez obzira na izostanak kriterija temeljem kojih bi se prosuđivala opravdanost osnivanja više lučkih uprava, županijama ostaje zakonska mogućnost osnivanja više lučkih uprava temeljem inicijative jedinica lokalne samouprave. U tom slučaju županijska skupština donosi odluku o osnivanju više lučkih uprava na prijedlog općinskog ili gradskog vijeća. Upravo pri donošenju odluke o osnivanju jedne ili više lučkih uprava za gospodarenje lukama otvorenima za javni promet od županijskog značenja nastaju najveći problemi u upravljanju tim lukama na području pojedine županije. Način na koji bi se upravljalo tim lukama nije propisao niti definirao nijedan pravni subjekt. Iz tog

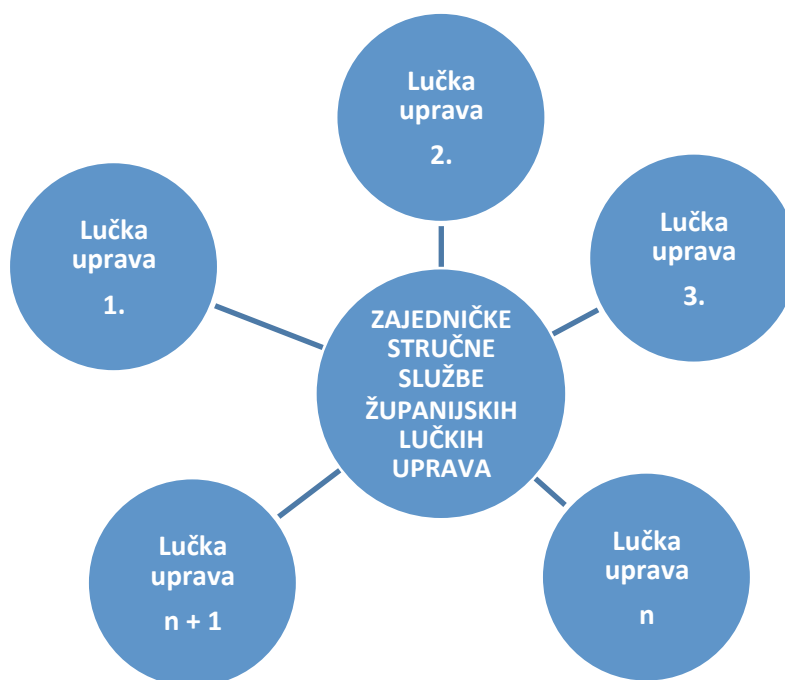
razloga potrebno je utvrditi koje su činjenice bitne za definiranje različitih organizacijskih rješenja sustava gospodarenja spomenutim lukama. Pri tome je potrebno sagledati ekonomsku opravdanost te ostale neekonomske čimbenike koji posredno djeluju na učinkovitost i korisnost rada lučkih uprava, a time i na izbor odgovarajućeg modela upravljanja županijskim i lokalnim morskim lukama. Samo je na taj način moguće predložiti racionalan model upravljanja tim lukama.

U nastavku su prikazani rezultati osnovnih modela upravljanja sustavom luka, s posebnim osvrtom na upravljanje županijskim lukama u Republici Hrvatskoj, te u manjoj mjeri i lokalnim lukama kao lukama niže tehnološke razine i shodno tome manje društvene važnosti. Analizirani modeli jesu:

- koordinirano decentralizirano upravljanje – više lučkih uprava ujedinenih zajedničkim stručnim službama,
- decentralizirano upravljanje – više lučkih uprava,
- upravljanje jednom lučkom upravom i više poslovnih jedinica (podružnica),
- centralizirano upravljanje – jedna centralizirana lučka uprava te
- ostali modeli.

#### 4.6.1 Model više lučkih uprava sa zajedničkim stručnim službama

Model organizacije upravljanja županijskim lukama s više lučkih uprava odnosi se na decentralizirani model upravljanja, odnosno postojanje više samostalnih lučkih uprava. Time je iskorišteno zakonsko rješenje koje nalaže da se radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značenja, za područje svake županije može osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća. U tom slučaju podnositelji zahtjeva su ujedno i suosnivači.



Slika 93 Model više lučkih uprava sa zajedničkim stručnim službama

Predloženi model organizacije više lučkih uprava sa zajedničkim stručnim službama ne bi se u mnogočemu razlikovao od sadašnjih decentraliziranih modela kakve imaju Istarska, Primorsko-goranska i Dubrovačko-neretvanska županija, osim što bi se osnovao novi ured (odjel) sa zajedničkim stručnim službama svih lučkih uprava. Ured bi bio organiziran na način da omogući lučkim upravama cjelovito obavljanje svih općih poslova (ponajprije pravnih i financijskih) te stručno savjetovanje u pogledu građevinskih i tehnoloških zahvata, a lučke uprave bi i dalje imale obvezu podnošenja godišnjeg operativnog plana rada, izvještaja o radu te financijskog izvješća nadležnom odjelu u matičnoj županiji.

Svaka lučka uprava bila bi samostalna u svom radu, a strukturu zaposlenih sačinjavali bi:

- ravnatelj,
- upravno vijeće – predsjednik upravnog vijeća i pet članova,
- djelatnici koji rade na naplati lučkih pristojbi, privezu, poslovima održavanja, koncesijskih odobrenja i sl.

Zajedničke stručne službe unutar županijskih odjela za pomorstvo sastojale bi se od sljedećih službi:

- istraživanje tržišta i razvoj,
- financije i kontrola,
- tehnički poslovi,
- komercijalno-operativni poslovi te
- pravni i opći poslovi.

Cilj ovih službi je usmjeriti aktivnosti lučkih uprava na normativnu i plansku djelatnost kao preduvjete za obavljanje svih drugih djelatnosti kojima se ostvaruje funkcija lučkih uprava. Na taj bi se način povećali prihodi od koncesija koji zbog nepoznavanja propisa i postupka za dobivanje koncesije nisu nikad u većini lučkih uprava ni zaživjeli. Ujedno zbog smanjenja općih poslova, djelatnici lučke uprave mogli bi se bolje organizirati pri naplati lučkih pristojbi i pružanju ostalih lučkih usluga, čime bi se zasigurno povećali i prihodi od osnovne djelatnosti.



Slika 94 Organizacijska struktura zajedničkih stručnih službi

Neke od ovih službi mogle bi se uklopiti unutar već postojećih županijskih odjela. Posebice se to odnosi na službe *pravni i opći poslovi te istraživanje tržišta i razvoj*, koje bi se zbog manjeg broja aktivnosti mogle spojiti s županijskim odjelima što se bave navedenom tematikom. Opseg i veličina aktivnosti određenih službi ovisit će o nastojanjima ravnatelja lučkih uprava da se, ovisno o širini svog znanja i stručnosti, obrate za podršku utemeljenim zajedničkim službama.

Organizacija sustava upravljanja sustavom županijskih luka putem više lučkih uprava pomalo podsjeća na primjer gradnje regionalnog klastera, pri čemu je potrebno napomenuti da upravo različitost nacionalnih i regionalnih sadržaja nameće prilagođenost različitim poslovnim okruženjima te kulturnim i institucionalnim okvirima. Stoga su ciljevi i mjere klasterske politike različite. Naime, nema univerzalnog pravila za dizajniranje i primjenu politike klastera, nego ona ovisi o okolnostima u svakoj regiji te karakteristikama njezina klastera.<sup>62</sup> Stoga se regionalni klaster najjednostavnije može definirati kao populacija geografski koncentriranih i međuovisnih poslovnih jedinica i javnih organizacija objedinjenih oko određene ekonomske djelatnosti.

Obilježja ovakvog načina upravljanja županijskim lučkim upravama u odnosu na druge modele s organizacijskog gledišta su sljedeće:<sup>63</sup>

- izbjegava se otežana organizacija svih službi potrebnih za učinkovito i kvalitetno funkcioniranje lučke uprave uz prihvatljivu razinu troškova u svakoj lučkoj upravi;
- preferira se specijalizacija;
- lakše se pokreću promjene, inovacije i investicije;
- omogućena je veća kontrola rada lučkih uprava;
- ublažuju se nedostaci što se odnose na teže usklađivanje rada lučkih uprava glede ujednačenosti metoda i kriterija naplate (lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda lučkih uprava);
- ostvaruju se pretpostavke za niže troškove poslovanja;
- dio troškova upravljanja prenosi se na službe potpore pri upravnim odjelima za pitanja upravljanja morskim lukama;
- ubrzava se dugoročna poslovna dinamika;
- politika izbora luka prema kojima se usmjeravaju raspoloživa sredstva za razvitak ostaje ista kao i do sada;
- lakše se apsorbiraju mjere lučke i regionalne politike.

#### 4.6.2 Model više decentraliziranih lučkih uprava

Decentralizirani sustav upravljanja županijskim lukama podrazumijeva osnivanje više samostalnih lučkih uprava koje bi morale biti osposobljene za samostalno obavljanje svih funkcija. Lučke uprave osnivaju se po načelu teritorijalnog ustroja. Način poslovanja putem organizacijskih jedinica (odjela), u ovom slučaju više lučkih uprava, poznat je u ekonomskoj

<sup>62</sup> Langen, P.: The Performance of Seaport Clusters, Rotterdam and the Lower Mississippi, Erasmus Research Institute of Management (ERIM), Rotterdam, 2003., str. 10.

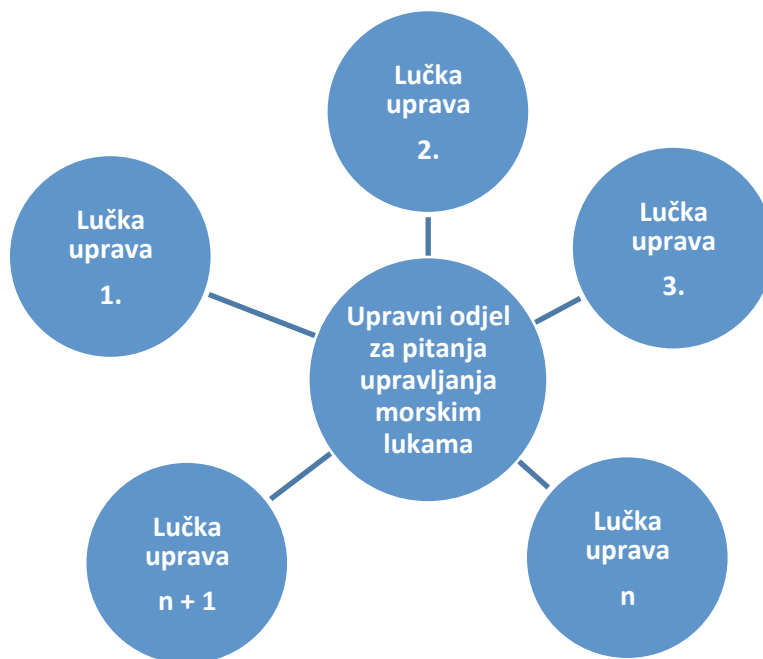
<sup>63</sup> S obzirom da je svaki od modela analiziran u odnosu na kriterije relevantne za formiranje sustava upravljanja županijskim morskim lukama, a kako bi se izbjeglo ponavljanje, u sljedećim dijelovima analiza modela provest će se samo u svezi s organizacijskim rješenjima formiranja i poslovanja sustava upravljanja županijskim morskim lukama.

teoriji i praksi pod nazivom geografske departmentalizacija, koja se i inače primjenjuje u mnogim trgovačkim društvima koja su fizički raspršena.<sup>64</sup>

Svaka od decentraliziranih lučkih uprava mora imati svoga ravnatelja i Upravno vijeće s predsjednikom i određenim brojem (pet) članova. Decentralizirane samostalne lučke uprave imale bi oslonac u Upravnom odjelu za pitanja upravljanja morskim lukama.<sup>65</sup>

Navedeni odjel najčešće obavlja sljedeće poslove posredno i neposredno vezane uz županijske lučke uprave:

- poslovi u vezi s održavanjem, upravljanjem, zaštitom i unapređenjem pomorskog dobra i zaštitom morskog okoliša;
- poslovi stručnog savjetovanja;
- poslovi nadzora i usvajanja godišnjeg operativnog plana rada, izvještaja o radu te financijskog izvješća županijskih lučkih uprava;
- poslovi praćenja, usklađivanja i nadzirana osnovnih djelatnosti lučkih uprava;
- planiranje i sudjelovanje u izgradnji, održavanju i modernizaciji važnijih objekata lučke podgradnje i nadgradnje;
- poslovi unapređenja javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu na području županije sa svrhom što boljeg povezivanja otoka s kopnom;
- poslovi i postupci u svezi s davanjem koncesija na pomorskom dobru u nadležnosti županijskog poglavarstva;
- praćenje stanja na pomorskom dobru i poduzimanje mjera i radnji s ciljem što boljeg i sustavnog gospodarenja pomorskim dobrom.



**Slika 95 Model decentraliziranih lučkih uprava**

<sup>64</sup> Buble, M. et al.: Strategijski management, op. cit., str. 266.

<sup>65</sup> Ovakav model upravljanja do sada su razvile Primorsko-goranska, Dubrovačko-neretvanska i Istarska županija. Razlika između njihovih modela je samo u broju osnovanih lučkih uprava.

Ovakav se model ne razlikuje u značajnijoj mjeri od prethodnog modela upravljanja sustavom županijskih luka. Najveće se razlike mogu očitovati u broju lučkih uprava i odsustvu zajedničkog odjela stručnih službi, što rezultira smanjenjem izravne terenske prisutnosti u pojedinim lukama.

Prednost ovakvog sustava prema ostalim predloženim sustavima proizlazi iz kontinuirane prisutnosti djelatnika lučke uprave u županijskim lukama za razliku od sustava s manjim brojem lučkih uprava ili poslovnih jedinica, a što na kraju rezultira većom uspješnosti naplate lučkih pristojbi i drugih prihoda što pripadaju lučkoj upravi, mogućnošću svakodnevnog obilaska luka, smanjenim troškovima putovanja djelatnika radi nadzora stanja u lukama te boljim praćenjem dinamike i strukture prometa u svakoj luci.

Kod sustava upravljanja lukama zasnovanom na više decentraliziranih lučkih uprava mogle bi se istaknute sljedeće organizacijske karakteristike:

- U usporedbi sa sustavom koji bi bio zasnovan na jednoj centraliziranoj lučkoj upravi sa sjedištem u glavnom gradu prednost predloženog je u smanjenoj mogućnosti pojave suparništva među jedinicama lokalne samouprave. Takva vrsta nezadovoljstva bila bi moguća i kod ovakvog načina gospodarenja lukama, ali bi se ona isto tako mogla lakše otkloniti jer bi lučka uprava mogla lakše pristupiti eventualnoj korekciji svojih planova ulaganja u luke razmatrajući primjedbe samo nekoliko nezadovoljnih gradova i općina.
- Teže usklađivanje rada lučkih uprava glede ujednačenosti metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda lučkih uprava.
- Teže postizanje ujednačenosti kriterija i standarda održavanja infra i suprastrukture županijskih luka te nemogućnost ujednačenog provođenja tih standarda i kriterija.
- U usporedbi sa sustavom zasnovanim na jednoj centraliziranoj lučkoj upravi, ovakav sustav iziskuje veće troškove.
- Nemogućnost organizacije svih službi potrebnih za učinkovito i kvalitetno funkcioniranje lučke uprave, zbog čega je ravnatelj redovno upućen koristiti usluge specijaliziranih tvrtka za obavljanje složenijih stručnih poslova pravne, građevinske, financijske i druge prirode. To navodi na potrebu da osnivač, a putem članova upravnog vijeća lučke uprave, pojačano kontrolira savjesnost i zakonitost rada lučke uprave.
- Optimizacija izbora luka u koje bi valjalo usmjeriti raspoloživa sredstva za razvitak odvijala bi se bez značajnog uzimanja u obzir učinkovitosti funkcioniranja cjelovitog prometnog sustava županije, što bi dugoročno dovelo do neuravnoteženosti i lošije učinkovitosti prometnog sustava.

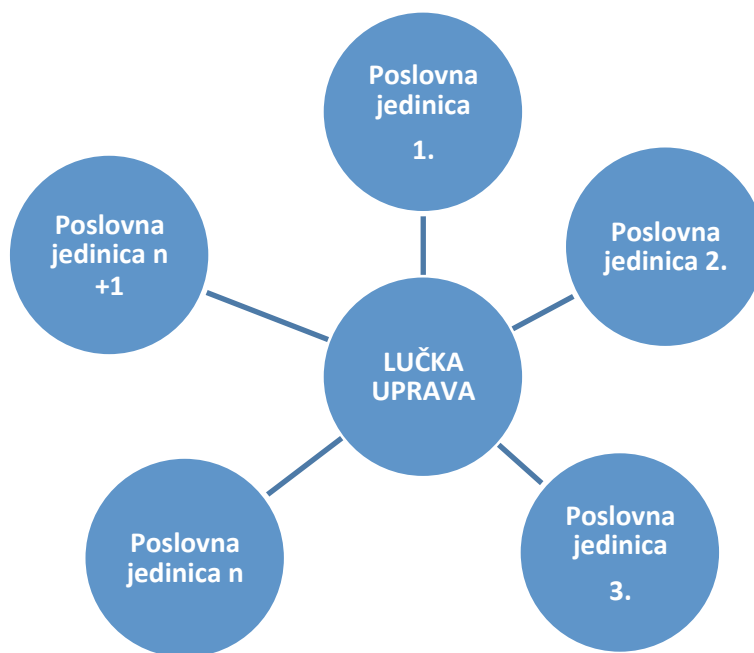
#### 4.6.3 Model jedne županijske lučke uprave s više poslovnih jedinica

Umjesto osnivanja lučke uprave radi upravljanja lukama od županijskog značenja, postoji i mogućnost upravljanja putem poslovnih jedinica (podružnica, zavoda, regionalnih centara i sl.). To znači da se upravljanje lukama od županijskog značenja u županiji može organizirati uz jednu županijsku lučku upravu i više poslovnih jedinica (podružnica). Poslovne jedinice trebale bi biti ustrojene na obali i/ili otocima po teritorijalnom načelu, odnosno da svaka poslovna jedinica pokriva svoje okolno lučko područje. Broj poslovnih jedinica trebao bi se odrediti terenskim istraživanjem, a s obzirom na iskazani interes lokalnih jedinica za njihovo formiranje. Interes bi bio i veći da lokalne jedinice novoosnovanu podružnicu ne moraju i same dijelom financirati.

Ustrojavanje sustava upravljanja lukama pojedine županije s jednom lučkom upravom koja bi lukama gospodarila putem više poslovnih jedinica omogućilo bi mnoge prednosti centraliziranog



upravljanja lukama, ali i neke prednosti što ih je moguće postići jedino decentralizacijom pojedinih funkcija sustava. Glavna prednost organizacije putem poslovnih jedinica je u smanjenju raspona kontrole glavne uprave, odnosno u ovom slučaju Županijske lučke uprave sa sjedištem u središtu županije. Umjesto da lučka uprava kontrolira stanje svake pojedine luke, dovoljno je da kontrolira relativno mali broj poslovnih jedinica, čime se smanjuje opterećenost uprave količinom informacija (kao što su npr. izvješća o operativnim poslovima, tehnička izvješća, izvješća o naplati lučkih pristojbi i sl.) koje pristižu iz svih županijskih luka.



**Slika 96 Model jedne županijske lučke uprave s više poslovnih jedinica**

Jedan od nedostataka sustava upravljanja putem poslovnih jedinica je njihova prevelika udaljenost od uprave, suparništvo između upravitelja pojedinih poslovnih jedinica glede dobivanja većeg dijela resursa iz središnje lučke uprave ili županije te složena analiza portfelja.<sup>66</sup> Važno je istaći da strategija jedne poslovne jedinice ne mora biti jednaka strategiji druge poslovne jedinice.

Sustav gospodarenja lukama zasnovan na jednoj lučkoj upravi s više poslovnih jedinica imao bi sljedeće organizacijske značajke:

- postojanje organiziranih službi potrebnih za učinkovito funkcioniranje lučke uprave, te jednostavnu organizaciju korištenja usluga drugih županijskih stručnih službi;
- spuštanje odgovornosti na nižu razinu;
- osiguranje veće koordinacija u lukama;
- bolja izravna komunikacija s korisnicima lučkih usluga i koncesionarima;
- optimalan izbor luka na području županije u koje bi trebalo usmjeriti raspoloživa sredstva za razvitak;
- ujednačenost metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda lučke uprave;

<sup>66</sup>

Sustav kao cjelina može biti poslovno neuspješan, ali pojedine poslovne jedinice unutar sustava mogu uspješno poslovati!

- ujednačavanje kriterija i standarda održavanja infrastrukture i suprastrukture županijskih luka;
- donekle veći opseg troškova funkcioniranja sustava, no to zacijelo može biti kompenzirano mogućnošću učinkovitije naplate lučkih pristojbi i ostalih prihoda od gospodarenja lukama, koja bi bila omogućena stalnom nazočnošću djelatnika podružnica lučke uprave na terenu;
- povećani poslovi nadzora koju obavlja županija;
- moguće nezadovoljstvo u jedinicama lokalne samouprave koje nerijetko procjenjuju da njihove luke nisu pravovremeno i u dovoljnoj mjeri zastupljene (unutrašnja konkurencija) pri ulaganju sredstava za održavanje i razvitak.

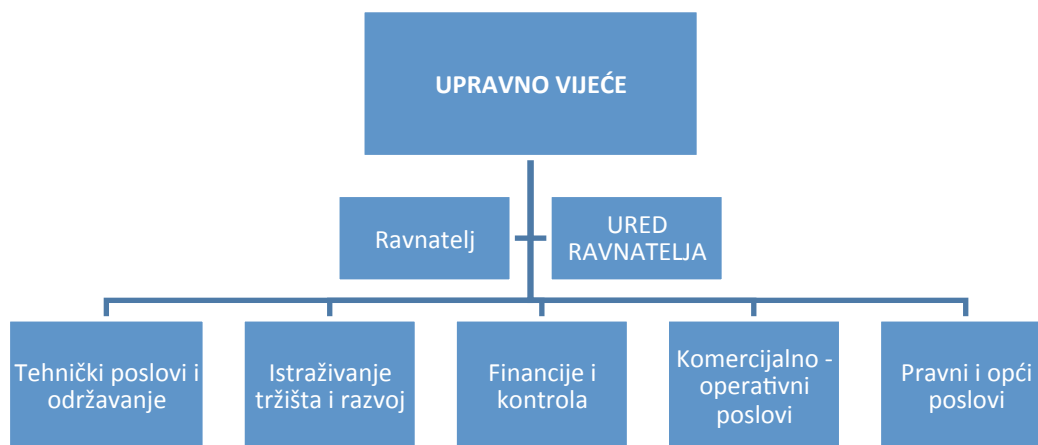
#### 4.6.4 Model jedne centralizirane županijske lučke uprave

Dileme u svezi s centralizacijom i decentralizacijom državnih i županijskih uprava prisutne su u našoj državi već niz godina. Opći stav državne uprave s obzirom na centralizaciju ili decentralizaciju županijskih lučkih uprava je da centralizacija proizvodi financijsku i političku racionalizaciju, ali stvara i manjak demokratičnosti. Decentralizacija pak približava upravljanje prostoru kojim treba upravljati i problemima koje treba rješavati.<sup>67</sup>

Kao koncepcija upravljanja (i rukovođenja) centralizacija predstavlja usredotočenje poslova na nekom središnjem mjestu, a izražava se u činjenici da se odlučivanje, upravljanje i reguliranje ne koncentrira na bilo kojem mjestu, nego upravo na vrhu takve, na hijerarhiji utemeljene organizacijske strukture. Pri tome, svako mjesto na toj ljestvici ima točno utvrđene zadatke pa su niža rukovodeća mjesta podređena višima, a viša najvišim, i to u pravilu do najmanjih pojedinosti. Iz tih se mjesta upravlja određenim poslovima, odnosno poduzećem prema razini koju zauzima na hijerarhijskoj ljestvici. Od njih proistječe potrebna inicijativa i poticaj za rad, ali ona istovremeno imaju i punu odgovornost za uspješnost poslovanja u okviru svojega djelokruga. Primijenjeno na lučki sustav, centralizirani sustav upravljanja županijskim lukama podrazumijevao bi nadležnost jedne centralizirane županijske lučke uprave sa sjedištem u glavnom gradu županije za sve luke županijskog značenja na području te županije.

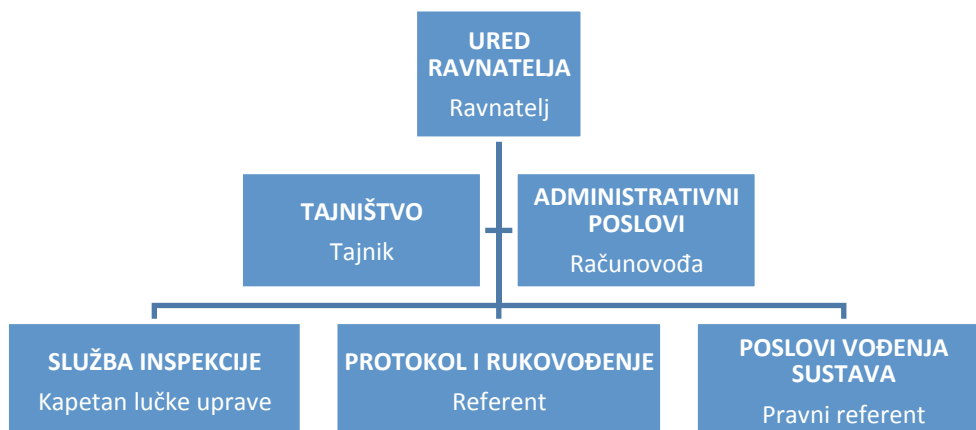
Osim ravnatelja Lučke uprave i Upravnog vijeća (predsjednik i određeni broj članova) čiji su poslovi propisani zakonskom regulativom, zadaci, ciljevi i dužnosti centralizirane županijske lučke uprave odnosili bi se na sljedeća područja: istraživanje tržišta i razvoj, financije i kontrola, tehnički poslovi i održavanje, komercijalno-operativni poslovi te pravni i opći poslovi. S obzirom na veliki opseg poslova, struktura zaposlenih trebala bi sadržavati i izvjestan broj rukovoditelja i zaposlenika specijaliziranih za obavljanje navedenih poslova, odnosno bilo bi potrebno za ta područja osnovati posebne odjele.

<sup>67</sup> Više o tome u 1) Frohlich, Z.: Polazne smjernice za razradu koncepcije politike regionalnog razvoja, rad u znanstvenoj bibliografiji "Kakav regionalni razvitak treba Hrvatskoj", urednik i redaktor Sundać, D., Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 4-5., 2) ECORYS – Research and Consulting, Strategija i jačanje kapaciteta za regionalni razvoj, CARDS 2002. – program za Hrvatsku, Zagreb, 2004., str. 24-29., 3) Vrus, D.: Decentralizacija upravljanja lukama, otvorenih za javni promet, županijskog i lokalnog značenja na području Primorsko-goranske županije, op.cit. str. 133.,



**Slika 97 Organizacijska struktura centralizirane županijske lučke uprave**

Kao međuvezu između tih odjela i ravnatelja potrebno je osnovati i Ured ravnatelja. Slična organizacijska rješenja već postoje kod luka od posebnog značenja za Republiku Hrvatsku.



**Slika 98 Organizacijska struktura Ureda ravnatelja centralizirane županijske lučke uprave**

Organizacijska obilježja sustava gospodarenja županijskim lukama zasnovanog na centraliziranoj lučkoj upravi su sljedeća:

- centralizirani sustav omogućuje organizaciju službi potrebnih za učinkovito i kvalitetno funkcioniranje lučke uprave, a prema potrebi i jednostavnu organizaciju korištenja usluga drugih županijskih stručnih službi sa svrhom postizanja što boljih rezultata upravljanja županijskim lukama (npr. za područje građevinarstva, zaštite okoliša i sl.);
- centralizirana lučka uprava omogućuje bolje ujednačavanje kriterija i standarda održavanja infrastrukture i suprastrukture županijskih luka, kao i učinkovitu provedbu tih standarda i kriterija;
- u centraliziranom sustavu lakše je postići ujednačenost metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi, naknada za koncesije i drugih prihoda lučkih uprava;
- manji su troškovi funkcioniranja sustava;
- centralizirana lučka uprava omogućuje optimalan izbor luka na području županije u koje bi valjalo usmjeriti raspoloživa sredstva za razvitak, odnosno unapređenje, dogradnju, adaptaciju, povećanje kapaciteta infrastrukture i suprastrukture i sl.;

- zbog manjeg broja djelatnika lučke uprave na terenu, što bi se neminovno pojavilo kao posljedica zemljopisne udaljenosti sjedišta lučke uprave od mnogih županijskih luka, mogla bi se smanjiti uspješnost naplate lučkih pristojbi i drugih prihoda koji pripadaju lučkoj upravi;
- nemogućnost svakodnevnog obilaska zbog udaljenosti luka i veći putni troškovi djelatnika lučke uprave zaduženih za nadzor stanja u lukama mogli bi, u razdobljima kad iz određenih razloga lučka uprava bude prinuđena na dodatnu štednju, umanjiti nadzor nad stanjem okoliša u lukama;
- otežano praćenje dinamike i strukture prometa u svakoj pojedinoj luci, što bi moglo dovesti do nepravovremenog reagiranja u slučaju pojave uskih grla i drugih teškoća u odvijanju lučkog prometa, a koje bi određenim organizacijskim zahvatima trebala otkloniti lučka uprava (na primjer uređenjem sustava korištenja vezova radi povećanja obrta plovila u luci, stvaranjem privremenih uvjeta za vezivanje većeg broja plovila postavljanjem sredstava za siguran vez plovila, itd.);
- moguće nezadovoljstvo radom lučke uprave od strane jedinica lokalne samouprave, u slučajevima kad lučka uprava ocijeni da neka luka koja pripada drugom gradu ili općini treba imati prednost pri održavanju, rekonstrukciji i sl.

Ovakav model upravljanja u Republici Hrvatskoj razvile su Zadarska i Splitsko-dalmatinska županija.

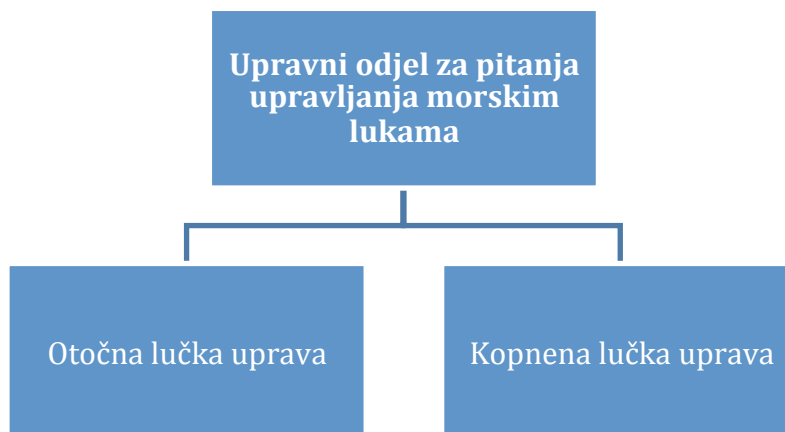
#### 4.6.5 Ostali mogući modeli

S obzirom na veliki broj luka i lučica u pojedinim županijama te njihovu zemljopisnu i funkcionalnu rastrkanost i raznolikost, osim analiziranih modela upravljanja postoje i druge brojne mogućnosti (modeli) organiziranja sustava upravljanja županijskim morskim lukama.

Ostali mogući modeli upravljanja sustavom županijskih luka na području primorskih županija Republike Hrvatske su:

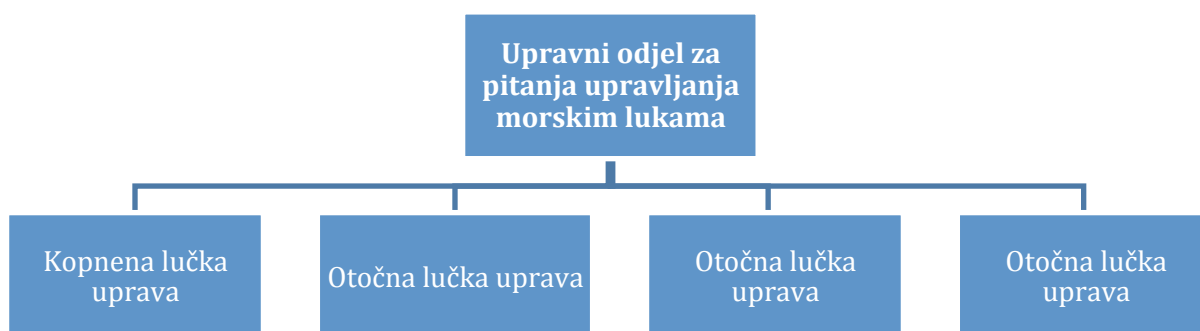
- jedna otočna lučka uprava i jedna kopnena lučka uprava,
- jedna ili više kopnenih lučkih uprava i jedna ili više otočnih lučkih uprava i
- jedna lučka uprava za ro-ro luke i jedna lučka uprava za ostale luke.

**Jedna otočna lučka uprava i jedna kopnena lučka uprava** jedno je od najmanje prihvatljivih rješenja jer postoji značajna zemljopisna dislociranost između otočnih, odnosno kopnenih lučkih uprava. Opravdanost se može naći samo u činjenici da postoje značajne razlike u radu i uspješnosti pojedinih kopnenih ili otočnih lučkih uprava. No, kako razloga za te razlike može biti podosta ovaj argument ne bi trebalo uzimati u obzir.

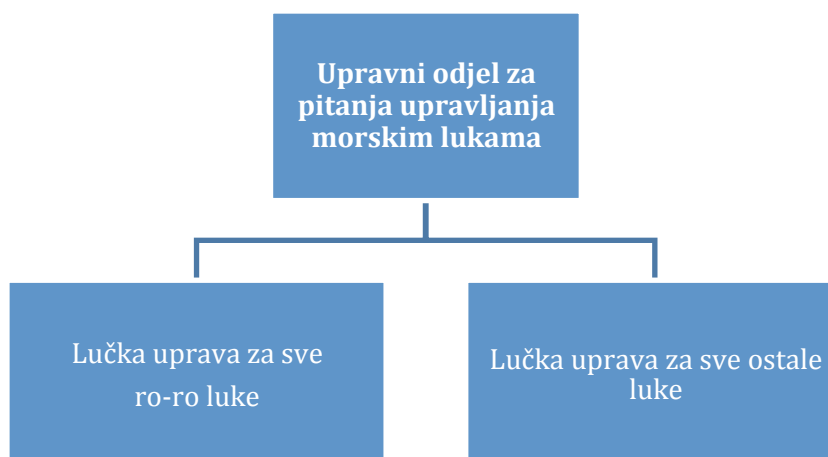


Slika 99 Model jedne otočne i jedne kopnene lučke uprave

Druga mogućnost je **jedna ili više kopnenih lučkih uprava i jedna ili više otočnih lučkih uprava**. Ova opcija preuzima nedostatke prve varijante, posebice što se tiče kopnenih lučkih uprava jer su one geografski u nekim županijama raspršene na vrlo velikom području, a i obilježja njihovih djelatnosti i kapaciteta značajno se razlikuju. Prednosti ovakve organizacije nisu dovoljno očite da bi se uzela u obzir.



Slika 100 Model jedne ili više kopnenih lučkih uprava i jedne ili više otočnih lučkih uprava



Slika 101 Model jedne lučke uprave za RO-RO luke i jedne lučke uprave za ostale luke

Treća opcija, **jedna lučka uprava za ro-ro luke i jedna lučka uprava za ostale luke** u postojećim uvjetima ima određenog opravdanja. To bi značilo značajno smanjivanje prihoda lokalnoj lučkoj upravi i uskraćivanje sredstava za ulaganje u neke manje, ali svakako atraktivne luke unutar županija. Međutim, prijedlog takvog modela ima opravdanja u kontekstu izmjene pravnog statusa tih luka. Primjerice, ako se promjenama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama ro-ro luke počnu smatrati lukama posebne namjene te s posebnim statusom odnosno ako se njihovo poslovanje uredi koncesijom tada bi valjalo razmišljati i o drugim načinima upravljanja tim lukama.

Opisani način ustroja ro-ro luka mogao bi se pokazati pozitivnim posebice zbog objektivne pretpostavke da će koncesionari ulagati u te luke i modernizirati ih. Opasnost od ovakvog pristupa je ograničeno mogućnosti monopola gospodarskih subjekata koji obavljaju ro-ro prijevoz između obale i otoka koji bi mogao ugroziti kakvoću usluga, pogotovo u vrijeme vršnih opterećenja.

S obzirom na različite prednosti i nedostatke navedenih modela (od kojih su neke međusobno suprotstavljene i ovise o brojnim drugim odnosima u pojedinoj županiji) nije moguće izabrati niti jedan model kao optimalan za sve županije. Stoga su izrađivači mišljenja da pojedine županije, u suradnji s nadležnim ministarstvom, izaberu model za koji ocijene da na najbolji način zadovoljava potrebe te županije.

Jadranske županije obilježava značajna raznolikost u broju luka, površini kojom upravljaju, zemljopisnoj dislociranosti, financijskoj moći i brojnim drugima obilježjima županije bi pri donošenju odluke o modelu trebale uvažiti sljedeće elemente:

- zahtjevi pretežitog broja korisnika, posebice onih koji obavljaju gospodarske djelatnosti;
- ekonomska moć osnivača u pogledu ispunjavanja zakonskih i investicijskih obveza (redovne isplate osobnih dohodaka zaposlenicima, namirivanje materijalnih i nematerijalnih troškova, praćenje planiranih investicija i dr.);
- površina lučkog područja nadležnosti (povećanjem lučkog područja javlja se potreba za dodatnim osobljem ili pak osnivanjem nove lučke uprave);
- mogućnost ostvarivanja pozitivnog poslovanja na kraju svake obračunske godine (na taj način se sredstva mogu kontinuirano koristiti za razvoj te samim time povećati konkurentnost luka);
- povećanje stupnja konkurentnosti (osnivanjem više lučkih uprava stvara se unutrašnja konkurencija među lučkim upravama, što potiče tržišnu utakmicu odnosno tržišno ponašanje);
- mogućnost snižavanja cijena lučkih usluga (racionalizacijom sustava lučkih uprava moguće je smanjiti troškove poslovanja i na taj način pridonijeti snižavanju cijene lučkih usluga, što bi trebalo rezultirati povećanjem prometa luke);
- povećavanje produktivnosti (kako bi se smanjili troškovi lučkih usluga te tako pridonijelo povećanju konkurentne sposobnosti).

Kvaliteta usluge također je značajan čimbenik pri izboru modela organizacije lučkih usluga. Pod kvalitetom usluge podrazumijeva se:

- koordiniranost (prisutnost),
- fleksibilnost,
- raspoloživost radne snage,

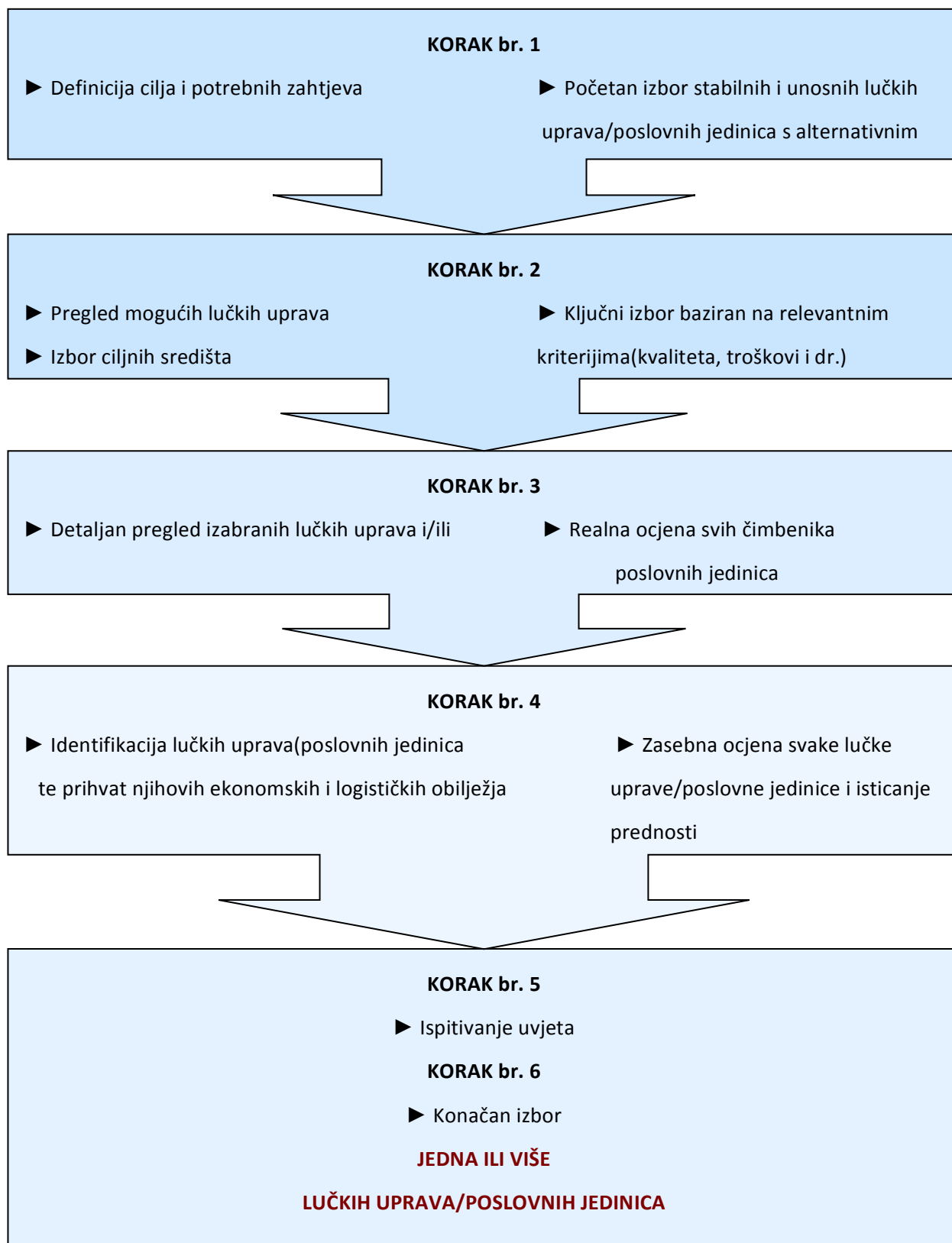
- dostupnost kooperanata (mogućih koncesionara) i
- kvaliteta kooperantskih usluga.

U organizaciji upravljanja lučkim upravama kao poslovnim središtima potrebno je proučiti i poštivati i druge brojne čimbenike kao što su:

- izbor sustava upravljanja,
- minimiziranje troškova,
- koordinacija aktivnosti i procesa na lučkom području,
- terenska prisutnost,
- kvalitetni ljudski potencijali,
- izbor odgovarajuće organizacije poslovnog središta (najam, koncesija, dugoročna investicija, složeni pristup),
- stvaranje dodanih vrijednosti i usluga te
- uvažavanje zakonskih odrednica.

Detaljnou analizom prikupljenih podataka moguće je doći do odgovora kolika će se sredstava akumulirati reorganizacijom lučkih uprava.





**Slika 102** Postupak sustavnog izbora modela organizacije lučkih uprava, odnosno izbora broja lučkih uprava i/ili poslovnih jedinica po pojedinom modelu

S obzirom da u predloženim modelima upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet nije definiran broj lučkih uprava ili poslovnih jedinica po pojedinom modelu na priloženoj slici dat je prikaz mogućeg postupka izbora optimalnog broja lučkih uprava/poslovnih jedinica po modelu (za one modele koji predviđaju više od jedne lučke uprave i/ili poslovne jedinice). Potrebno je istaći da navedeni izbor temelji na ekonomsko-financijskim te društveno-prirodnim kriterijima.

Ujedno, s obzirom da u svakoj županiji već postoji određen broj lučkih uprava u navedenoj shemi predlaže se da se prvo započne s analizom već postojećih lučkih uprava, a tek onda da se uzme u obzir osnivanje novih lučkih uprava i/ili poslovnih jedinica.

Zaključno, od postojećih lučkih uprava na temelju analize trebale bi opstati lučke uprave s stabilnim i samoodrživim ekonomskim profilom. Kod osnivanja novih lučkih uprava ili poslovnih jedinica trebalo bi krenuti od identifikacija novih lučkih uprava (poslovnih jedinica) na način da se svaka vrednuje na temelju svojih ekonomskih (samoodrživost, mogućnost investiranja i dr.) i logističkih obilježja (površina područja kojim se upravlja, broj luka, zemljopisna dislociranost i dr.). tek po dobivanju svih tih podataka trebalo bi donijeti odluku o konačnom izboru broja lučkih uprava/poslovnih jedinica. Bez obzira na prihvaćeni model upravljanja županijskim i lokalnim lukama moguće je naknadno povećanje ili smanjenje broja lučkih uprava i/ili poslovnih jedinica, ali uz zadovoljavanje prethodno navedenih kriterija. Razlog tome je što u određenim trenucima pojedini kriteriji dobivaju na važnosti i utjecaju, a drugi gube. Čak se pojavljuju neki koji u jednom vremenskom razdoblju djeluju pozitivno, da bi u drugim okolnostima okruženja imali negativan odraz na formiranje lučkih uprava/poslovnih jedinica (npr. zakonski propisi, utjecaj jedinica lokalne samouprave i dr.).

Glavni cilj predloženog sustavnog izbora modela organizacije lučkih uprava, odnosno izbora broja lučkih uprava i/ili poslovnih jedinica po pojedinom modelu je u težnji da, iako su lučke uprave neprofitne pravne osobe, one trebaju težiti što većoj akumulaciji prihoda. Na taj će način lučke uprave moći ostvariti jedan od svojih najvažnijih zadataka, a to je gradnja, održavanje, upravljanje, zaštita i unapređenje lučkog područja na kojem gospodare.

#### **4.6.6 Analiza i usporedba predloženih modela upravljanja sustavom županijskih i lokalnih luka**

Odluka o izboru modela organizacije lučkih uprava usko je povezana sa zahtjevima korisnika te detaljnom analizom i ocjenom stanja kvalitete luke te tržišta. Na temelju tih elemenata odlučuje se za model koji najbolje odgovara potrebama korisnika, ali i da zadovoljava osnovna ekonomska načela uspješnosti poslovanja. Kod donošenja odluke posebno treba uzeti u obzir i analizu ciljanih tržišta, potrebe krajnjih korisnika, kapacitete i stanje infrastrukture te kretanje putničkih i/ili robnih tokova.

Slijedom prethodno prikazanih kriterija, te nakon razrade pojedinih modela upravljanja sustavom županijskih i lokalnih luka u nastavku je dan tablični prikaz mogućeg intenziteta utjecaja primjene pojedinog modela upravljanja prema svakom od razvijenih kriterija. U analizu su u obzir uzeta četiri osnovna modela upravljanja dok je peti model, koji se skupno odnosi na ostale oblike upravljanja, izostavljen s obzirom da ga nije moguće jednoznačno uzeti u obzir u ovoj analizi.

| Sustavi upravljanja<br>Grupe/Kriteriji |                                                                                    | Koordinirano<br>decentralizirano | Decentralizirano | Jedna lučka uprava i<br>više podružnica | Centralizirano |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------|-----------------------------------------|----------------|
| 1.                                     | <b>Ekonomsko-financijski kriteriji</b>                                             |                                  |                  |                                         |                |
| 1.1.                                   | Proračunski utjecaj na lučku upravu i javni sektor                                 | 2                                | 1                | 3                                       | 4              |
| 1.2.                                   | Financijska održivost                                                              | 2                                | 1                | 3                                       | 4              |
| 2.                                     | <b>Kriteriji funkcionalnosti</b>                                                   |                                  |                  |                                         |                |
| 2.1.                                   | Mogućnost obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka | 3                                | 4                | 2                                       | 1              |
| 2.2.                                   | Utjecaj na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice           | 3                                | 4                | 2                                       | 1              |
| 2.3.                                   | Utjecaj na ukupan gospodarski razvoj (županije)                                    | 2                                | 1                | 3                                       | 4              |
| 2.4.                                   | Utjecaj na razvoj poduzetništva                                                    | 3                                | 1                | 4                                       | 2              |
| 3.                                     | <b>Kriteriji prioritizacije/nužnosti</b>                                           |                                  |                  |                                         |                |
| 3.1.                                   | Usklađenost sa temeljnim strateškim i <i>policy</i> dokumentima                    | 3                                | 4                | 2                                       | 1              |
| 3.2.                                   | Apsorpcijska sposobnost                                                            | 2                                | 1                | 3                                       | 4              |
| 4.                                     | <b>Kriteriji uspješnosti</b>                                                       |                                  |                  |                                         |                |
| 4.1.                                   | Generirana koristi za krajnje korisnike                                            | 0                                | 0                | 0                                       | 0              |
| 4.2.                                   | Negativan utjecaj na postojeće korisnike                                           | 0                                | 0                | 0                                       | 0              |
| <b>Σ Ocjena</b>                        |                                                                                    | <b>20</b>                        | <b>17</b>        | <b>22</b>                               | <b>21</b>      |

Legenda: Mogući smjer utjecaja primjene svakoga pojedinog modela upravljanja ocijenjen je sa ocjenama od 0 – 4, a što znači: 0 = ne očekuje se utjecaj; 1 = vrlo mali utjecaj; 2 = mali utjecaj; 3 = velik utjecaj; 4 = vrlo velik utjecaj.

**Tablica 23** Mogući intenzitet utjecaja implementacije pojedinog modela upravljanja sukladno razvijenim kriterijima

Iz navedene je analize i usporedbe mogućih modela upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet vidljivo kako je model jedne lučke uprave sa više podružnica dobio najveće ocjene dok iza njega slijedi model centraliziranog upravljanja, zatim koordinirano decentralizirani model te decentralizirani model. Ipak, iznimno je važno napomenuti kako su ovo samo opće smjernice i generalne ocjene mogućih utjecaja primjene pojedinih modela, a za uspješnost izbora i primjene konkretnih organizacijskih rješenja u upravljanju županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet svaka županija treba pojedinačno provesti analizu i ocjenu vlastitih ciljeva i mogućnosti, internih snaga i slabosti te eksternih mogućnosti i ograničenja, a u cilju dobivanja adekvatnih organizacijskih i upravljačkih rješenja za spremnih za praktičnu implementaciju.

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 96) Na temelju analize modela upravljanja sustavom županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet posebnu pažnju zaslužuju četiri osnovna modela: (1) koordinirano decentralizirano upravljanje (više lučkih uprava s objedinjenom stručnom službom), (2) decentralizirano upravljanje (više lučkih uprava), (3) upravljanje jednom lučkom upravom i više poslovnih jedinica (podružnica) te (4) centralizirano upravljanje (jedna centralizirana lučka uprava).
- 97) Iako pravni propisi i naročito svjetska iskustva ukazuju na postojanje brojnih drugih modela upravljanja županijskim lukama, oni u postojećim okolnostima nemaju opravdanja, pokazuju određene nedostatke ili ne osiguravaju zadovoljavajuću razinu kvalitete.
- 98) Nastavno, da bi se osigurala zadovoljavajuća kvaliteta usluga korisnicima luka od županijskog i lokalnog značaja županijske lučke uprave valja organizirati kao profitabilna poslovna središta.
- 99) Zbog različitih prednosti i nedostataka te nerijetko suprotstavljenih zahtjeva nije moguće izabrati jedan model kao optimalan za sve primorske županije.
- 100) Nastavno, svaka županija bi, u suradnji s ministarstvom nadležnim za pomorstvo, trebala izabrati jedan od predloženih modela za koji ocijene da je primjeren zadatim okolnostima te koji na najbolji način zadovoljava potrebe te županije.

#### 4.7 Prilike i financijske mogućnosti za razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

U ovom dijelu predstavljane su glavna obilježja i mogućnosti financiranja razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja Republike Hrvatske. Iskazane su neke od glavnih mogućnosti financiranja odnosno brojni dostupni financijski instrumenti koji su iskoristivi za više namjena – od izgradnje osnovne podgradnje, unapređenja nadgradnje u svrhu prilagodbe strožim ekološkim standardima te potrebama putnika i gospodarstva, osiguravanja energetske samoodrživosti do promocije mobilnosti i slično.

Ulaganje u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja moguće je osigurati iz nekoliko financijskih izvora koji se dijele na tri osnovne razine:

- nacionalna sredstva koja uključuju lokalnu i regionalnu vlast,
- sredstva iz financijskih instrumenata Europske Unije te
- sredstva privatnih ulagača.

U ovom dijelu želi se detaljnije opisati mogućnosti ulaganja iz financijskih instrumenta Europske Unije. U tom smislu vrijedno je spomenuti da Europska Unija kroz svoje operativno tijelo – Europsku komisiju (EK) – podržava razvoj društva i gospodarstva na više razina kako što je tehnička pomoć, podrška ciljanim skupinama kroz mrežu nacionalnih kontakt točaka zaduženih za ubrzavanje procedura i aktivnosti, olakšavanje pristupu financijskim programima za specifične grupe kroz financijske posrednike, ali i osiguravanje financiranja aktivnosti ulaganja kroz svoje tematske financijske programe.

Ulaganja u luke visoko su na listi prioriteta ulaganja Europske Unije te su stoga omogućena ulaganja iz nekoliko izvora financiranja, poput zajedničkih strukturnih i kohezijskog fonda, operativnih programa dostupnih na nacionalnoj razini, ali odobrenih i kontroliranih od strane EK te mnogobrojnih bilateralnih i transnacionalnih programa koji za cilj imaju bolje povezivanje stanovništva i gospodarstva na razini EU i susjednih zemalja. U tom smislu luke su iznimno važne i u budućnosti moraju biti generator razvoja svojeg gravitacijskog prostora.

U nastavku se u osnovnim parametrima opisuje svaka od sljedećih skupina:

- strukturni i kohezijski fondovi,
- operativni program Konkurentnost i kohezija
- bilateralni i transnacionalni programi suradnje te
- mogućnost ulaganja kroz banke i privatna sredstva.

##### 4.7.1 Strukturni i kohezijski fondovi

„Kohezijska politika“ je politika u pozadini stotina tisuća projekata provedenih na prostoru cijele Europe, koja je financirana od strane fondova za istraživanje i razvoj (*European Research and Development Fund – ERDF*), Europskog socijalnog fonda (*European Social Fund – ESF*) i Kohezijskog fonda koji se primjenjuje se na države članice EU koje imaju 90% niži BDP od EU prosjeka. Ideja kohezijske politike teži ka promoviranju uravnoteženog, održivog "teritorijalnog

razvoja“ što je širi pojam od regionalne politike, koja je posebno vezana za ERDF fondove i djeluje na regionalnoj razini.

U proračunskom razdoblju od 2014.-2020. godine, koordinacija i koherentnost između kohezijske politike i drugih politika EU doprinosi regionalnom razvoju, ruralnom razvoju i ribarstvu, te pomorskoj politici, oslanjajući se na pravilnu raspodjelu sredstava iz ERDF, ESF, Kohezijskih fonda, Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj (EPFRR), te Europskog pomorskog fonda i fonda za ribarstvo (EMFF). Navedeni fondovi zajedno su poznati kao europski strukturni i investicijski (ESIF) fondovi.

Kohezijska politika postavila je 11 odrednica za daljnji napredak u periodu 2014.-2020:

- 1) Jačanje istraživanja, tehnološkog napretka i inovacija
- 2) Unapređenje pristupa i korištenja kvalitetnijih, informacijskih i komunikacijskih tehnologija
- 3) Unapređenje konkurentnosti srednjih i malih poduzeća
- 4) Podupiranje prelaska na ekonomiju s niskom emisijom CO<sub>2</sub>
- 5) Podrška u prilagodbi na nove klimatske promjene, sprječavanje i upravljanje rizicima
- 6) Očuvanje i zaštita okoliša i promicanje korištenja obnovljivih izvora energije
- 7) Promicanje održivog prometa i poboljšanje prometne infrastrukture
- 8) Promicanje održivog i kvalitetnog pristupa zapošljavanju te podrška radnoj mobilnosti
- 9) Promicanje socijalnog aktiviranja te borbe protiv siromaštva i diskriminacije
- 10) Ulaganje u obrazovanje, osposobljavanje i cjeloživotno učenje
- 11) Poboljšanje učinkovitosti javne uprave

Sredstva osigurana u ERDF-u upotrijebit će se za financiranje svih 11 odrednica, no prve četiri odrednice smatrane su prioritetnima. Glavni prioriteti za ESIF su od osme do jedanaeste odrednice, iako će Fond podržati i prve četiri odrednice. Kohezijski fond podupire ciljeve od 4 do 7 i 11. Aktivnosti koji čine ulaganja s ciljem razvoja luka moguće je prepoznati gotovo u svakoj od navedenih odrednica (inovacije, korištenje informacijskih tehnologija, korištenje tehnologija nižih emisija ispušnih plinova, korištenje obnovljivih izvora energije, razvoj održivih prometnih sustava i poboljšanje prometne infrastrukture, itd.). S proračunom od 454 milijarde Eura osiguranim za proračunsko razdoblje 2014-2020, Europski strukturni i investicijski fond (ESIF) najvažniji je investicijski alat Europske Unije.

S obzirom na ulaganja u luke, najvažniji instrumenti ESIF-a su:

- Europski fond za regionalni razvoj (*European Regional Development Fund - ERDF*)
- Europski socijalni fond (*European Social Fund - ESF*)
- Kohezijski fond (*Cohesion Fund - CF*)
- Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (*European Agricultural Fund for Rural Development - EAFRD*)
- Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (*European Maritime and Fisheries Fund - EMFF*)

Svi navedeni fondovi povezani su operativnim programima koji su odobreni od Europske Komisije, te svih država članica. Hrvatskoj su dostupna sredstva iz svih navedenih fondova.

Teško je odrediti prioritete svakog od europskih strukturalnih i investicijskih fondova i njihovu konkretnu primjenu kod ulaganja u razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja s obzirom da svaki od projekata zahtjeva poseban pristup, no svakako ih je moguće iskoristiti pojedinačno s obzirom na njihovu namjenu.

#### 4.7.2 Europski fond za regionalni razvoj

Europski fond za regionalni razvoj se fokusira na investiranje po principu određenih prioritetnih područja. Navedeno je poznato i kao “tematska koncentracija”:

- Inovacije i istraživanje
- Digitalizacija
- Podrška razvoju srednjih i malih poduzeća
- Ekonomija s niskom emisijom ispušnih plinova

ERDF sredstva izdvojena za svaki od navedenih prioriteta ovisit će o kategoriji regiji tj. njenoj razvijenosti. U razvijenijim područjima, 80% sredstava mora se fokusirati na barem dva prethodno navedena prioriteta, kod zemalja u tranziciji taj se postotak smanjuje na 60%, a u slabije razvijenim zemljama na 50%.

Nadalje, određena sredstva iz ERDF moraju biti usredotočena posebno na projekte za implementaciju ekonomije s niskom emisijom ispušnih plinova (*low-carbon economy*):

- razvijenija područja: 20%
- zemlje u tranziciji: 15%, te
- slabije razvijene zemlje: 12%

#### 4.7.3 Europski socijalni fond

Investicije Europskog socijalnog fonda pokrivaju područje cijele EU. Više od 80 milijardi Eura je izdvojeno je kapitalna ulaganja u ljudski kapital država članica u vremenu od 2014. do 2020. godine, s dodatnih od 3,2 milijarde Eura izdvojenih za inicijative za zapošljavanje mladih (*Youth Employment Initiative*).

Za razdoblje od 2014 do 2020. godine, ESF će usredotočiti se na četiri tematska cilja kohezijske politike:

- promicanje zapošljavanja i podupiranje radne mobilnosti
- promicanje veće socijalne uključenosti i borba protiv siromaštva
- ulaganje u obrazovanje, razvijanje vještina i cjeloživotno učenje
- jačanje institucionalnih kapaciteta i učinkovite javne uprave

Nadalje, 20% svih sredstava ESF – a, biti će dodijeljeno aktivnostima za promicanje veće socijalne uključenosti i borbe protiv siromaštva. Navedeno je poznato kao tematska koncentracija.

#### 4.7.4 Kohezijski fond

Za razdoblje od 2014 do 2020. godine, Kohezijski fond uključuje Bugarsku, Hrvatsku, Cipar, Češku, Estoniju, Grčku, Mađarsku, Litvu, Latviju, Maltu, Portugal, Rumunjsku, Slovačku i Sloveniju.



Kohezijski fond izdvaja 63.4 milijarde Eura za aktivnosti koje pokrivaju su:

- trans-europske prometne mreža, prioritetni projekt od iznimnog europskog interesa. Kohezijski fond će podržati infrastrukturne projekte u okviru Connecting Europe Facility;
- projekte koji se odnose na energiju ili prijevoz, dokle god doprinose zaštiti okoliša u smislu energetske učinkovitosti, korištenja obnovljivih izvora energije, razvoja željezničkog prometa, intermodalnog prijevoza, jačanje javnog prijevoza, itd.

#### 4.7.5 Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj

Politika ruralnog razvoja EU-a financira se iz Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj (EAFRD) koji u tu namjenu izdvaja do 100 milijardi Eura za razdoblje 2014-2020, a svaka zemlja EU prima predviđena sredstva za razdoblje od 7 godina. Navedeno donosi daljnje 61 milijarde Eura javnog financiranja u državama članicama.

Postoji 118 različitih programa ruralnog razvoja (RDP) u 28 zemalja članica za ovo razdoblje, s 20 pojedinačnih nacionalnih programa i 8 država članica s mogućnošću odluke za dva ili više (regionalna) programa.

Države članice i pripadajuće im regije izrađuju plan za ruralni razvoj na temelju potreba područja na kojem se nalaze, te se dotiču barem četiri od sljedećih šest zajedničkih prioritetnih točaka EU-a:

- poticanje razmjene znanja, te poticanje inovacija u poljoprivredi, šumarstvu i ruralnim područjima;
- povećanje održivosti i konkurentnosti svih vrsta poljoprivrede i promicanje inovativnih tehnologija u poljoprivredi i održivom upravljanju šumama;
- promicanje organizacija za proizvodnju hrane, dobrobiti životinja i upravljanje rizicima u poljoprivredi;
- obnavljanje, očuvanje i održavanje ekosustava vezanih za poljoprivredu i šumarstvo;
- promicanje učinkovitosti resursa i podupiranje pomaka prema gospodarstvu s niskom razinom emisije ugljika u poljoprivrednom, prehrambenom i šumarskom sektoru;
- promicanje veće socijalne uključenosti, smanjenje siromaštva i ekonomskog razvoj u ruralnim područjima

Hrvatska može koristiti sredstava u visini od 2.026.000 milijuna Eura.

#### 4.7.6 Europski fond za pomorstvo i ribarstvo

Europski fond za pomorstvo i ribarstvo je financijski alat Zajedničke ribarske politike (CFP) koji predstavlja skup pravila za upravljanje europskim ribarskim flotama, te za očuvanje ribljeg fonda. Dizajniran je kao zajednički upravljački resurs, pruža svim europskim ribarskim flotama jednaki pristupa vodama unutar EU i omogućava poštenu konkurenciju između ribara EU.

Četiri glavna područja politike CFP-a su:

- Upravljanje ribarstvom
- Međunarodna politika
- Tržište i trgovinska politika

- Financiranje politike: EFF 2007 – 2013 i EMFF 2014 – 2020

U smislu direktnog ulaganja u osnovnu podgradnju i nadgradnju luka ove razine svakako je najvrjedniji Europski fond za pomorstvo i ribarstvo. Radi se o financijskom alatu Zajedničke ribarske politike (CFP) koji predstavlja skup pravila za upravljanje europskim ribarskim flotama, te za očuvanje ribljeg fonda. Razvijen je kao zajednički upravljački resurs koji pruža svim europskim ribarskim flotama jednaki pristupa vodama unutar EU i omogućava poštenu konkurenciju između ribara EU.

Ciljevi fonda su:

- pomoći ribarima u tranziciji na moderniji, održivi način ribarstva,
- podržati obalne zajednice, te diversificira njihova gospodarstva,
- financirati projekte koji stvaraju nova radna mjesta i unapređuju kvalitetu života uz obalu,
- olakšati pristup sredstvima za financiranje.

Hrvatska može koristiti sredstava u visini od 250 milijuna Eura koja su u jednom dijelu namijenjena za izravna ulaganja u podgradnju i nadgradnju ribarskih luka.

#### **4.7.7 Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014-2020**

Operativnim programom Kohezija i konkurentnost 2014. - 2020. provodi se kohezijska politika Europske Unije i doprinosi cilju „Ulaganje za rast i radna mjesta“ kroz poticanje ulaganja u infrastrukturne investicije (u područjima prometa, energetike, zaštite okoliša, ICT-a) i pružanje potpore razvoju poduzetništva i istraživačkih djelatnosti. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. izrađen je u suradnji tijela državne uprave, predstavnika jedinica lokalne i regionalne samouprave, socijalnih partnera i civilnog društva.

U okviru Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. - 2020. Republici Hrvatskoj je, u okviru deset prioritetnih osi, na raspolaganju 6,881 milijarda Eura od čega 4,321 milijarda Eura iz Europskog fonda za regionalni razvoj i 2,559 milijardi Eura iz Kohezijskog fonda. Kada se tome pridoda obvezno sufinanciranje provedbe operativnog programa iz proračuna Republike Hrvatske, njegova ukupna vrijednost raste na 8,081 milijardu Eura.

Prioritetne osi Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. su:

- Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija - 664.792.165 Eura,
- Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije - 307.952.676 Eura,
- Poslovna konkurentnost - 970.000.000 Eura,
- Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije - 531.810.805 Eura,
- Klimatske promjene i upravljanje rizicima - 245.396.147 Eura,
- Zaštita okoliša i održivost resursa - 1.987.360.608 Eura,
- Povezanost i mobilnost - 1.310.205.755 Eura,
- Socijalno uključivanje i zdravlje - 356.500.000 Eura,
- Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje - 270.914.791 Eura,
- Tehnička pomoć - 236.112.612 Eura.

U smislu njegove primjene kod ulaganja u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja, najvrjedniji dio programa i izravno primjenjiv je prioriteta os 7 (Povezanost i mobilnost), odnosno njezin Investicijski prioritet 77ii - Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš (uključujući one s niskom razinom buke), i prometni sustavi sa niskim emisijama CO<sub>2</sub>, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti.

**Specifični cilj 7ii1 - Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike.** Ovim se ciljem želi integrirati hrvatske otoke u širu prometnu mrežu i svladati ključnu prepreku za lokalni gospodarski rast.

Potpora u okviru ovog specifičnog cilja je usmjerena na područje sljedećih prometnih funkcionalnih regija: sjeverni Jadran, sjeverna i središnja Dalmacija, južna Dalmacija. Funkcionalne regije se temelje na analizi prijevoznih interakcija i ne podudaraju se neophodno s administrativnim regijama, što znači da je svaka regija područje gravitiranja velikim gradovima koji služe kao glavna putnička čvorišta za otoke.

Poboljšanje otočne povezanosti je složena i integrirana vrsta projekta i mora biti konceptualno dobro postavljena. U tom se pogledu predviđa se plan razvoja javnog prijevoza i povezivanja otoka koji bi služio kao pristup provedbi ovog specifičnog cilja. Plan će biti potvrđen studijom utjecaj na okoliš te vjerojatno obaviješću o državnoj potpori Europskoj komisiji. Plan će upotrijebiti podatke i rezultate prometnog modela te se sinkronizirati se s Nacionalnom strategijom prometnog razvoja.

Ovim financijskim instrumentom su moguća slijedeća ulaganja:

- osuvremenjivanje i gradnja nove podgradnje i nadgradnje luka koja će poboljšati komunikaciju s otocima u odabranim lukama,
- premještanje postojećih luka. Nekoliko je ro-ro putničkih luka smješteno unutar povijesnog središta grada (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split) i to je razlog iznimnog prometnog zagušenja tijekom turističke sezone. Kako bi se smanjilo prometno zagušenje, moglo bi biti izvedivo neke od tih luka preseliti na prikladnije lokacije. Tom bi se mjerom isto tako smanjio broj cestovnih vozila u središtu gradova, poboljšala kvaliteta zraka i smanjila razina buke, posebno tijekom ljetne sezone.
- poboljšanje pristupnih cesta na otocima koje izravno povezuju luke za putnički prijevoz.
- kupnja novih manjih putničkih brodova koji zadovoljavaju standarde niske emisije ugljika (novi ekološki brodovi i prilagodba postojećih brodova u skladu s najvišim ekološkim standardima i Prilogom VI. konvenciji MARPOL 73/78 – Pravila za sprečavanje onečišćenja zraka s brodova). Usporedno s razvojem ekoloških brodova, potrebno je razviti odredbe za punionice / opskrbu gorivom, npr. postrojenja za opskrbljivanje gorivom za brodove koji plove na plin.
- mjere kojima se unaprjeđuje upravljanje i sigurnost prometa te bolje prometne usluge. Uključuje aktivnosti poput: uključivanja novih linija specijaliziranih samo za stanovnike, integriranje u programe javnog prijevoza regija/gradova (jednosmjerna karta, usklađenja rasporeda vožnje, itd.), poboljšanje Informacijskog sustava za nadzor prometa vozila (VTMIS), uvođenje modernih sustava za omogućivanje informacija u stvarnom vremenu i drugih informacija za putnike u lukama i na plovilu,
- priprema projektne dokumentacije za buduća ulaganja.

Glavni očekivani rezultati su:

- integrirani planovi za razvoj javnog prijevoza u vezi s povezanošću i dostupnošću otoka u kontekstu prometnih potreba i potencijala funkcionalnih regija,
- povećana dostupnost otoka s poboljšanim uslugama za putnike,
- poboljšana ekološka održivost povezanog prometa.

Vodeća načela ovog specifičnog cilja:

- projekt mora biti u skladu s pojedinim sveobuhvatnim prometnim planom koji pripremaju i usvajaju nadležna tijela,
- najmanje 50 % troškova projekta mora biti izravno vezano uz povezanost otoka,
- gradnja novih luka ovisi o opravdanoj potrebi za smanjenjem zagušenja u postojećim lukama ili o razumnoj potrebi za projektima preseljenja luka; projekti moraju doprinijeti ublažavanju klimatskih promjena i atmosferskog onečišćenja,
- usklađenost s Okvirnom direktivom o vodama, ponajprije s člankom 4.7. te Direktive (za to je potrebna procjena hoće li određeni projekt, bez obzira na svoju gospodarsku važnost i veličinu projekta, rezultirati propadanjem stanja vodnih tijela ili spriječiti postizanje ekoloških ciljeva Direktive),
- projekti moraju prikazati razumnu i detaljnu analizu potražnje kojom se pruža okvir za planirano ulaganje,
- u projektima koji će rezultirati pružanjem usluga za više tijela lokalne vlasti moraju se osigurati formalni ugovori sa svim tijelima lokalne vlasti kojih se tiču provedbe projekta i obveze pružanja javne usluge; ugovori čine pravnu i financijsku pozadinu za dugoročno korištenje zatražene flote,
- projektima bi se trebali poštovati svi primjenjivi uvjeti državne potpore,
- kupnja plovila mora odgovarati integriranim planovima funkcionalnih regija za razvoj povezanosti i pristupačnosti otoka te odredbama u vezi s obvezama pružanja javnih usluga.

Poštujući navedena načela, većina ulaganja u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja u financijskoj perspektivi 2014. - 2020. provesti će se korištenjem ovog programa i Specifičnog cilja 7ii1.

**Specifični cilj 7ii2 - Povećanje broja putnika u javnom prijevozu.** Provedba ovog specifičnog cilja rezultirat će poboljšanim gradskim javnim prometom, posebno održivim nisko-ugljičnim mogućnostima a usmjeriti će se uglavnom na središnju Hrvatsku i sjevernu te središnju Dalmaciju i njihove gradske aglomeracije tj.;

- povećanje kapaciteta i korištenje gradskog javnog prijevoza i promicanje promjene oblika prijevoza
- uklanjanje uskih grla koja sprečavaju razvoj i funkcioniranje sustava gradskog javnog prijevoza
- povećanje upotrebe vrste prijevoza s nultom razinom emisija u gradskim i prigradskim područjima

**Specifični cilj 7ii3 - Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom**

**Investicijski prioritet 7iii–** Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke

**Specifični cilj 7iii1 - Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže**

Svrha ovog cilja je poboljšati i nadograditi željezničku infrastrukturu u Hrvatskoj, čime bi se potaklo da željeznica preuzme značajno veći udio prometa u odnosu na ceste, kao održivije/niskouglijične opcije, povećanjem kapaciteta i usluga regionalne željezničke infrastrukture i TEN-T željezničke infrastrukture.

**4.7.8 Bilateralni i transnacionalni programi**

Priobalnim županijama Republike Hrvatske dostupni su i programi bilateralnih i transnacionalnih suradnji. Posebnost tih programa je izrazita posvećenost razvoju ruralnih područja i povezivanju cijelog prostora što znači da su pogodni za korištenje u svrhu razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja. U nastavku je dat pregled osnovnih obilježja tih programa imajući u vidu primjenjivost na razvoj luka.

**Program suradnje „INTERREG V-A Italija – Hrvatska 2014 - 2020“**

Program prekogranične suradnje INTERREG V-A Italija-Hrvatska 2014.-2020. jedan je od programa europske teritorijalne suradnje koji podupire europsku kohezijsku politiku te doprinosi skladnom razvoju Europske Unije kroz jačanje ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije, potičući pri tome ekonomski rast. Fokus programa je razmjena znanja te iskustava, razvijanje i provedba pilot aktivnosti, testiranje izvedivosti novih politika, proizvoda i usluga te podržavanje investicija. Program suradnje odobren je od strane Europske komisije 15. prosinca 2015. godine.

Program će pridonijeti oslobodenju „potencijala plavog rasta“ u obje zemlje kroz ulaganje u istraživanje i investiranje u sektore plavog gospodarstva te unaprijediti zajedničko praćenje klimatskih promjena i sprječavanje prirodnih rizika. Ujedno će pomoći razvoju pomorskog prometa s ciljem održivosti turizma i bolje prostorne raspodjele kretanja posjetitelja u regiji.

Programsko područje sastoji se od talijanskih i hrvatskih niže navedenih administrativnih jedinica NUTS III razine:

- 25 pokrajina s talijanske strane: Teramo, Pescara, Chieti (Abruzzo), Campobasso (Molise), Brindisi, Lecce, Foggia, Bari, Barletta-Andria-Trani (Puglia), Venezia, Padova, Rovigo (Veneto), Pordenone, Udine, Gorizia, Trieste (FriuliVeneziaGiulia), Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini (EmiliaRomagna), Pesaro e Urbino, Ancona, Macerata, AscoliPiceno, Fermo (Marche)
- 8 županija s hrvatske strane: Primorsko-goranska, Ličko-senjska, Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska, Istarska, Dubrovačko-neretvanska i Karlovačka

Ukupan proračun Programa suradnje iznosi 236.890.849 Eura. Ukupan doprinos iz Europskog fonda za regionalni razvoj iznosi 201.357.220 Eura. Stopa sufinanciranja iz Europskog fonda za regionalni razvoj iznosi do maksimalno 85%, dok preostalih 15% trebaju osigurati projektni partneri iz vlastitih izvora.

Odabrana tematska područja za ulaganje sukladno tematskim ciljevima definiranim Uredbom (EU) 1303/2013, člankom 9., su kako slijedi:

- Prioritetna os 1 – Plave inovacije (Tematski cilj 1)

- Prioritetna os 2 – Sigurnost i otpornost (Tematski cilj 5)
- Prioritetna os 3 - Okoliš i kulturna baština (Tematski cilj 6)
- Prioritetna os 4 – Pomorski prijevoz (Tematski cilj 7)

Najvažnije tematsko područje za financiranje projekata iz područja pomorstva i luka je Prioritetna os 4 – Pomorski prijevoz (tematski cilj 7) kojom se želi potaknuti razvoj multimodalnosti u putničkom i teretnom prometu, razviti nove prekogranične servise te harmonizirati usluge u prekograničnom i regionalnom pomorsko-putničkom sustavu.

Primjeri nekih od aktivnosti su:

- koordinacijska podrška/usklađivanje/praćenje podataka i sustava za povećanje multimodalnosti,
- alati za peljarenje/rješenja za poboljšanje povezivanja u prometnim sustavima,
- promocija priobalne plovidbe i usluga u pomorskom prometu kroz prekogranične plovidbene rute (putnički prijevoz, ro-ro putničke veze između luka i njihovih veza s unutrašnjošću),
- poboljšanje koordinacije između regionalnih zračnih luka i promicanje multimodalnosti kako bi se poboljšao njihov utjecaj na okoliš,
- usklađivanje administrativnih procedura i poboljšanje sustava upravljanja kvalitetom u lukama za teretni i putnički prijevoz,
- „zelena nadogradnja“ logističkog sustava povezanog s pomorskim prometnim sektorom,
- poboljšanje multimodalnih (željeznički, cestovni, pomorski) prometnih sustava putem inovativnih rješenja (ITS), uključujući promicanje pilot željezničkih usluga u povezivanju s lukama (ulaganja u cestovnu infrastrukturu nisu prihvatljiva u okviru ovog specifičnog cilja),
- promicanje koncepta mobilnosti za usklađivanje razvoja putničkih usluga (npr. mobilnost, laka mobilnost itd.),
- podrška stvaranju zajedničkog centra za upravljanje pomorskim prometom u svrhu nadzora prometa plovila unutar područja suradnje.

U smislu pilot investicija u ekološku održivost luka, poboljšanih usluga za putnike, povećane sigurnosti, omogućavanja usklađivanja informatičke podrške za putnike, poticanje mobilnosti i multimodalnosti, itd. ovaj program je izrazito iskoristiv u smislu razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.

#### **Program transnacionalne suradnje INTERREG ADRION 2014. - 2020.**

Opći cilj Programa transnacionalne suradnje Interreg ADRION je putem inovativnih politika i upravljačkih procesa osnažiti europske integracije među partnerskim državama. Do 2020. godine državama sudionicama će na raspolaganju biti 119 milijuna Eura (ERDF + IPA + co-financing) za transnacionalnu suradnju s ciljem poticanja europskih integracija kroz korištenje bogatih prirodnih, kulturnih i ljudskih resursa Jadranskog i Jonskog mora, te povećanjem ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije u programskom području. Projekti će se sufinancirati u području inovacija, očuvanja i promicanja prirodnih i kulturnih resursa, suradnje u području prometa i upravljanja Jadransko-jonskom strategijom.

Prioritetne osi, specifični ciljevi i investicijski prioriteti Programa su:



## **A. Prioritetna os 1: Inovativna i pametna regija**

**A1. Specifični cilj 1.1:** Podrška razvoju regionalnog inovacijskog sistema za Jadransko-jonsko područje

**A2. Investicijski prioritet 1b:** Promocija investicija u istraživanje i razvoj, stvaranje veza i sinergija među poduzećima, istraživačkim i razvojnim centrima i centrima visokog obrazovanja, promocija investicija u proizvode i usluge, prijenos tehnologija, društvene inovacije, eko-inovacije, javne usluge, klastere itd.

## **B. Prioritetna os 2: Održiva regija**

**B1. Specifični cilj 2.1:** Promocija održivog vrednovanja i zaštite prirodnih i kulturnih bogatstava kao sredstava ekonomskog rasta u Jadransko-jonskoj regiji

**B2. Specifični cilj 2.2:** Povećanje kapaciteta u transnacionalnom suočavanju s ranjivošću okoliša, fragmentacijom i zaštitom ekosustava u Jadransko-jonskoj regiji

**B3. Investicijski prioritet 6c:** Očuvanje, zaštita, promocija i razvoj kulturne i prirodne baštine

**B4. Investicijski prioritet 6d:** Očuvanje i obnavljanje bioraznolikosti i tla, promocija usluga ekosustava kroz inicijative kao što su Natura 2000 i razvoj zelene infrastrukture

## **Prioritetna os 3: Povezana regija**

**C1. Specifični cilj 3.1:** Povećanje kapaciteta za integrirani promet i usluge prijevoza i multimodalnosti u Jadransko-jonskoj regiji

**C2. Investicijski prioritet 7c:** razvoj i poboljšanje nisko-ugljičnih i okolišnih sustava (uključujući i smanjenje buke) prometnih sustava uključujući luke (na moru i u unutrašnjosti). Promicanje razvoja i poboljšanja ekološki prihvatljivih prometnih sustava i prometnih sustava s niskom razinom ugljika, uključujući razvoj i poboljšanje unutarnjih vodnih putova, pomorskog prometa, luka, multimodalnih veza i aerodromske infrastrukture u cilju promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti.

## **Prioritetna os 4: Podrška upravljanju Jadransko-jonske makroregionalne strategije**

**D1. Specifični cilj 4.1:** koordinacija i implementacija makroregionalne strategije povećanjem kapaciteta javnih administracija i ključnih dionika

Prihvatljivi prijavitelji su javne i privatne organizacije sa sjedištem u Jadranskoj i jonskoj regiji. U Programu transnacionalne suradnje Interreg Adriatic sudjeluju četiri države članice Europske unije: Grčka, Hrvatska, Italija i Slovenija te četiri IPA države: Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Srbija.

Prihvatljive aktivnosti trebaju rezultirati sljedećim rezultatima:

- Umrežavanje
- Zajednički sustavi upravljanja i sporazumi o suradnji
- Strategije i akcijski planovi
- Metode i alati
- Pilot-aktivnosti (projekti malih razmjera ulaganja i demonstracijski projekti)



S obzirom na prioritetne osi i specifične ciljeve programa, njegova primjenjivost za razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja je u smislu razvoja luka s izrazitom kulturnom i prirodnom baštinom, promicanje razvoja i poboljšanja ekološki prihvatljivih prometnih sustava i prometnih sustava s niskom razinom ugljika, uključujući razvoj i poboljšanje unutarnjih vodnih putova, pomorskog prometa, luka, multimodalnih veza i aerodromske infrastrukture.

### **Program transnacionalne suradnje INTERREG V-B MEDITERAN 2014.-2020.**

Program je financiran iz Europskog fonda za regionalni razvoj u okviru cilja Europske teritorijalne suradnje koji pruža podršku regionalnoj suradnji između država mediteranskog područja tijekom programskog razdoblja 2014. – 2020. Program u teritorijalnom smislu obuhvaća i pruža podršku regionalnoj suradnji između deset mediteranskih država članica Europske unije i tri države nečlanice.

Opći cilj programa Mediteran je promicanje održivog rasta u mediteranskom području poticanjem inovativnih koncepata i prakse (tehnologija, upravljanje, inovativne usluge, itd.), razumnog korištenja resursa (energija, voda, pomorski resursi, itd.) i podržavanje društvene integracije kroz integriran teritorijalan pristup temeljen na suradnji.

Ukupan proračun programa suradnje iznosi 275.905.320 Eura.

Odabrana tematska područja za ulaganje sukladno tematskim ciljevima definiranim Uredbom (EU) 1303/2013, člankom 9. su:

- Prioritetna os 1 – Promicanje inovacijskih kapaciteta Mediterana za razvoj pametnog i održivog rasta (tematski cilj 1)
- Prioritetna os 2 – Poticanje strategije niskog udjela ugljika i energetske učinkovitosti u specifičnim MED područjima: gradovi, otoci i udaljena područja (tematski cilj 4)
- Prioritetna os 3 - Zaštita i promicanje prirodnih i kulturnih resursa Mediterana (tematski cilj 6)
- Prioritetna os 4 – Jačanje upravljanja Mediteranom (tematski cilj 11)

Prihvatljivi prijavitelji u okviru programa:

- nacionalna, regionalna i lokalna javna tijela (uključujući EGTS sukladno tumačenju 2(16) Uredbe (EU) br. 1303/2013),
- privatne institucije, uključujući privatna poduzeća, koja imaju pravnu osobnost,
- međunarodne organizacije koje djeluju sukladno zakonu bilo koje države članice koja sudjeluje u programu ili, uz ograničenja, sukladno međunarodnom pravu.

Projekti koji će se financirati iz programa moraju uključiti u partnerstvo:

- najmanje četiri financijska partnera,
- iz najmanje četiri države,
- od kojih barem tri moraju biti iz država članica u sklopu MED područja.

Prijavitelji izvan programskog područja, ali unutar EU, se također mogu prijaviti, u iznimnim i opravdanim slučajevima uz ograničeno EFRR financiranje (do 20%).

S obzirom na prioritetne osi i specifične ciljeve programa, njegova primjenjivost za razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja je u smislu razvoja luka s izrazitom

kulturnom i prirodnom baštinom, inovacijskih rješenja u lukama te vrlo iskoristivim projektima koji za cilj imaju poticati strategije niskog udjela ugljika i energetske učinkovitosti u specifičnim područjima (gradovi, otoci i udaljena područja).

#### 4.7.9 Najvažniji direktni fondovi za razvoj luka

*The Connecting Europe Facility* (CEF) ključni je instrument financiranja EU za promicanje održivog razvoja, radnih mjesta i konkurentnosti kroz ciljano ulaganje u infrastrukturu na razini cijele Europe. CEF podržava razvoj visoko kvalitetnih, održivih i efikasno povezane transeuropske mreže u području prometa, energetike i digitalne usluge. CEF investicije popunjavaju nedostajuće veze u europskoj energetskoj, prometnoj i digitalnoj okosnici.

CEF sredstva na raspolaganju su svim državama članicama, te na taj način unapređuje energetske sigurnost Europe, kao i širu uporabu obnovljivih izvora energije, što olakšava „prekograničnu suradnju“ između javnih uprava, poduzeća i građanstva. Nadalje, CEF pruža financijsku podršku inovativnim projektima kroz financijske alate kao što su garancije i projektne obveznice. Takvi alati stvaraju značajnu prednost pri korištenju sredstava iz proračuna EU, te se ponaša kao katalizator pri privlačenju dodatnih investicija iz privatnog sektora i drugih aktera u javnom sektoru.

Od siječnja 2014. godine, INEA je glavni izvor financiranja u okviru CEF-a. INEA implementira većinu programskog proračuna CEF-a, ukupno 27,4 milijardi Eura od 30,4 milijardi Eura (22,4 milijarde Eura za promet, 4,7 milijarde Eura za energetiku, te 0,3 milijarde Eura za telekomunikacije).

CEF je podijeljen u tri sektora:

- CEF Energija
- CEF Telekom
- CED Transport

Njegov glavni cilj je investirati u gradnju novi transportnih, infrastrukturnih postrojenja, kao i obnova postojeće transportne infrastrukture.

CEF Transport fokusira se na „prekogranične projekte“ i projekte kojima je cilj ukloniti uska grla ili premošćivanje nedostataka u povezanosti različitih dijelova osnovne i sveobuhvatne mreže, kao i za horizontalne prioritete kao što su sustavi za upravljanje prometom.

CEF Transport također podržava inovacije u transportnom sustavu kako bi se unaprijedilo korištenje infrastrukture, smanjio utjecaj prometa na okoliš, te poboljšala energetska učinkovitost i povećala sigurnost.

Ukupni proračun CEF Transport-a iznosi 24,5 milijardi Eura za razdoblje 2014 – 2020. INEA je zadužena za implementaciju 22,4 milijarde Eura od ukupnog proračuna CEF Transport-a, u obliku jamstava u istom vremenskom razdoblju.

#### 4.7.10 Ostali fondovi

Lučki razvoj može se smatrati katalizatorom poticanja gospodarske aktivnosti i stvaranja novih radnih mjesta. Gotovo svaka vlada, nacionalna, regionalna ili lokalna, kao i same luke, posjeduje

plan razvoja luka radi unapređenja kvalitete života svojih građana kroz omogućavanje novih lučkih usluga. Takvi planovi mogu se prilagoditi potrebama korisnika, širim planovima regionalne integracije, ili jednostavno nacionalnoj težnji usmjerenoj na što veći obuhvat pomorske trgovine.

Infrastruktura se može financirati iz brojnih izvora kao što su javni proračun, službena razvojna pomoć (ODA) i privatni sektor. Lučki infrastrukturni projekti nerijetko su financirani i lučkim obveznicama, koje izdaje lučka uprava ili povlačenjem sredstava iz međunarodnih financijskih institucija kao što su razvojne banke, mirovinski fondovi, itd, pod više ili manje komercijalnim uvjetima.

Javno-privatno partnerstvo (JPP) u projektima lučkog razvoja od iznimnog je značaja u lučkom razvoju u posljednjih 25 godina. Najčešći oblik JPP-a je ugovor o koncesiji. To obično uključuje investicije od strane privatnih tvrtki za razvoj ili obnovu luke kroz određeno vremensko razdoblje tijekom kojeg investitori vraćaju svoj početni ulog i stvaraju profit. Koncesija može usvojiti različite oblike javno-privatnog partnerstva pri čemu su najčešći *build-operate-transfer*, *build-operate-own-transfer* i *build-transfer-operate* modeli.

Posebno valja istaći Europsku banku za obnovu i razvoj (EBRD). U Hrvatskoj EBRD ima fokus na ublažavanje posljedica globalne krize i vraćanje održivog rasta. Hrvatska je u regiji jedna od zemalja koje su najteže pogođene globalnom krizom 2008-2009 i od tada se nalazi na putu oporavka. U kontekstu novog zajedničkog IFI akcijskog plana za razvoj srednje i jugoistočne Europe, EBRD temelji svoje financiranje na temelju potencijalne potražnje za dugoročnim ulaganjem, kao i za financijskim restrukturiranjem. Potpora poslovnom sektoru teži ka stranim investitorima i lokalnim tvrtkama.

Zaključno, s obzirom na važnost luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja za društveni i gospodarski rast i razvoj Republike Hrvatske, njihov pojedinačni razvoj je važan prioritet. Ulaganja u lučke sustave zahtijevaju značajna financijska sredstva i predstavljaju kapitalna ulaganja koja se planiraju i provode u sinergiji lokalne i nacionalne vlasti. Ta važnost, ali i složenost financiranja, prepoznata je na razini Europske Unije te su raznim mehanizmima poput Kohezijske politike osigurani financijski instrumenti za provedbu ulaganja. Međutim, kako bi se osigurala transparentnost korištenja zajedničkih financijskih sredstava građana Europske Unije, postavljena su i jasna pravila. Jedno od njih je potreba opravdavanja nužnosti ulaganja što se na nacionalnoj razini osigurava strategijama te je i ovaj Nacionalni plan doprinos omogućavanju korištenja financijskih instrumenta EU za ulaganja u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.

Izrazita posvećenost ulaganja u luka županijskog i lokalnog značaja imaju Europski fond za pomorstvo i ribarstvo i Operativni program Konkurentnost i kohezija kroz Prioritetnu os 7 – Povezanost i mobilnost.

Slijedom navedenog uočava se nekoliko temeljnih nedostataka. U nastavku se navode osnovni nedostaci s objašnjenjima i mogućim smjernicama.

**Nedostatak:** Nepostojanje odgovarajućih strateških dokumenta razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.

**Objašnjenje:** Za korištenje zajedničkih financijskih sredstava EU, potrebno je na nacionalnoj razini opravdati nužnost ulaganja kroz strateške dokumente. U ovom slučaju to je

Nacionalni plan razvoja, no na slijedećoj razini preporučljivo je osigurati akcijski plan niže razine koji detaljno opisuje usklađenost ulaganja.

**Posljedica:** Ne postojanje nacionalnog strateškog dokumenta onemogućuje korištenje namijenjenih sredstava strukturnih i kohezijskog fonda te Operativnog programa Konkurentnost i kohezija.

**Smjernica:** Izradom detaljnijih akcijskih planova na razini županija osigurava se potvrda nacionalne, regionalne i lokalne usklađenosti u pogledu prioriteta investiranja.

**Nedostatak:** Ulaganja u lučku podgradnju ili nadgradnju iziskuje financijski zahtjevna kapitalna ulaganja

**Objašnjenje:** Ulaganja u luke, mada nužna, često puta nisu izvediva koristeći lokalna i nacionalna sredstva.

**Posljedica:** Ulaganja u luke od ključnog je značaja za osiguravanje osnovnih uvjeta za život te budući razvoj društva i gospodarstva na otocima.

**Smjernica:** Financijski instrumenti Europske Unije prepoznali su nužnost potpore za ulaganja u luke i tome dali prednost koju valja iskoristiti.

**Nedostatak:** Slaba iskoristivost financijskih instrumenata za ulaganja u luke.

**Objašnjenje:** U dosadašnjoj praksi vrlo je malo primjera ulaganja u luke koristeći financijska sredstva EU.

**Posljedica:** Nedovoljna razina ulaganja. Potrebe su daleko veće od mogućnosti lokalnog, regionalnog ili nacionalnog financiranja.

**Smjernica:** S obzirom na dostupnost europskih financijskih instrumenata te na osiguravanje nacionalnog strateškog dokumenta, nema prepreka za njihovo intenzivno korištenje. No, nužna je pojedinačna inicijativa svakog korisnika i u tom smislu je potrebna promocija mogućnosti, tehnička pomoć i koordinirano djelovanje s razine nacionalne vlasti.

Pregled modela financiranja ulaganja u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značaja u odnosu na moguće namjene projekata:

| Mogući projekti                        | Poboljšanje pristupa brodova u javnom prijevozu | Povećanje kapaciteta komunalnih vezova | Poboljšanje pristupa ribarskih brodova | Poboljšanje pristupa plovila nautičkog turizma | Unaprijeđenje prometne povezanosti | Geografski smještaj i prometno-tehnički uvjeti | Kvaliteta lučke usluge | Zaštita okoliša, sigurnost i učinkovitost | Agregacija i policentričnost | Zaštita prirodnih, kulturno-povijesnih i ambijetalnih vrijednosti |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Europski fond za regionalni razvoj     | ✓                                               | ✓                                      | ✓                                      | ✓                                              | ✓                                  | ✓                                              | ✓                      | ✓                                         | ✓                            |                                                                   |
| Europski socijalni fond                |                                                 |                                        |                                        |                                                |                                    |                                                |                        | ✓                                         | ✓                            | ✓                                                                 |
| Kohezijski fond                        | ✓                                               | ✓                                      | ✓                                      | ✓                                              | ✓                                  | ✓                                              | ✓                      | ✓                                         | ✓                            | ✓                                                                 |
| Europski fond za pomorstvo i ribarstvo |                                                 |                                        | ✓                                      |                                                |                                    |                                                | ✓                      |                                           | ✓                            |                                                                   |

| Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014-2020               |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije   |   |   |   |   |   |   |   | √ |   |   |
| Zaštita okoliša i održivost resursa                                 |   |   |   |   |   |   |   |   | √ | √ |
| Povezanost i mobilnost                                              | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Program suradnje „Interreg V-A Italija - Hrvatska 2014 - 2020“      | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Program transnacionalne suradnje INTERREG ADRION 2014. - 2020.      | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Program transnacionalne suradnje INTERREG V-B Mediteran 2014.-2020. | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Banke                                                               | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Koncesijski model                                                   | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ | √ |

Tablica 24 Pregled mogućih izvora financiranja

Zaključno, valja istaći sljedeće:

- 101) Razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja snažno je podržano u strateškim dokumentima Republike Hrvatske i Europske Unije te je s tim u svezi i dostupno više financijskih programa koji podupiru te strategije.
- 102) Razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja izravno je prepoznat u Operativnom programu Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. posebice u Specifičnom cilju 7ii1 - *Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike*.
- 103) Razvoj ribarskih luka, iskrcajnih mjesta, tržnica ribe i zakloništa izravno je prepoznat u okviru mjere I.23/I.24 Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo 2014.-2020.
- 104) Prekogranična mobilnost putnika te dostupnost otoka u svrhu razvoja turizma i prometa te gospodarstva općenito prepoznata je u programima nekoliko transnacionalnih i bilateralnih programa dostupnih županijskim lučkim upravama.
- 105) Privatna ulaganja u luke valja dugoročno poticati modelom koncesioniranja.
- 106) Izradom detaljnijih akcijskih planova na razini županija osigurava se potvrda nacionalne, regionalne i lokalne usklađenosti u pogledu prioriteta investiranja pa se slijedom toga predlaže sustavna izrada županijskih akcijskih planova.
- 107) S obzirom na dostupnost europskih financijskih instrumenta te na osiguravanje nacionalnog strateškog dokumenta, nema prepreka za njihovo intenzivno korištenje. No, nužna je pojedinačna inicijativa svakog korisnika i u tom smislu je potrebna promocija mogućnosti, tehnička pomoć i koordinirano djelovanje s razine nacionalne vlasti.

## 5. Zaključak

U nastavku su izdvojeni zaključci doneseni na temelju sveobuhvatne analize izvršene prema zadanoj metodologiji. Zaključci se podijeljeni u tri kategorije kroz koje su istaknute zaključne ocjene stanja te kratkoročni i dugoročni ciljevi:

### Ocjena stanja

- 1) Prostorni planovi županija ne posvećuju dovoljnu pažnju razvoju luka županijskog i lokalnog značaja.
- 2) Kategorizacija luka otvorenih za javni promet predstavlja važan preduvjet za sustavno uređenje lučkog sustava, budući se razvrstavanjem pojedine luke u neku od zakonskih kategorija utvrđuje i osnivač lučke uprave te način pribavljanja sredstava odnosno način i ciljevi upravljanja pojedinom lukom.
- 3) Luke županijskog značaja nemaju ujednačenu kvalitetu lučke infrastrukture. Navedeno vrijedi kako za luke na području jedne županije tako i za luke smještene u različitim županijama. Može se ocijeniti da je postojeće stanje naslijeđeno iz prijašnjeg razdoblja u kojima nije bilo sustavnog razvoja.
- 4) Postojeći lučki kapaciteti uglavnom zadovoljavaju minimalne potrebe korisnika, ali gotovo u svim lukama postoji veća ili manja potreba za povećanjem lučkih kapaciteta.
- 5) Najbolje stanje lučke infrastrukture postoji u područjima operativnih obala namijenjenih prihvaćanju brodova u redovnim linijama.
- 6) Pojedine luke, kao što su luke Surbova i Supetarska Draga (Vardaškolj), ne zadovoljavaju uvjete za dobivanje statusa luke (posebno ne županijskog značaja), ponajprije zbog nedostatne potražnje za lučkim kapacitetima i trenutno neizgrađene (nepostojeće) lučke infrastrukture. Nasuprot navedenom, postoji veći broj luka za koje se može ocijeniti da svojom trenutnom namjenom i izgrađenom lučkom infrastrukturom zadovoljavaju uvjete za dobivanje statusa luke županijskog značaja, a postojećim prometom i lučkim kapacitetima uvelike nadmašuju neke luke kojima je trenutno dodijeljen status županijskog značaja. Navedeno je najviše uočljivo u Istarskoj županiji, a kao primjer se može navesti luka Fažana koja trenutno ima status luke lokalnog značaja.
- 7) Posljedično, broj luka kojima je dodijeljen status županijske luke je neravnomjerno raspoređen po županijama.
- 8) Propisi koji uređuju luke, posebice pravilnici o redu u lukama, nisu ujednačeni, te pojedini od njih na odgovarajući ne uređuju način pravila rada na lučkom području. Dodatno, javna dostupnost pojedinih pravilnika je ograničena.
- 9) Podaci o lučkoj infrastrukturi ne vode se sustavno te ne postoji sustavan pristup prikupljanja standardiziranih podataka o lučkim kapacitetima i njihovoj namjeni. Dostupni podaci o lukama nisu ujednačeni te u mnogim lukama postoji njihov različiti prikaz u različitim dokumentima te je relativno teško odrediti koji podaci odgovaraju stvarnom stanju. Navedeno vrijedi i za luke lokalnog značaja.
- 10) Povećanje lučkih kapaciteta je najpotrebnije u pogledu komunalnih vezova koji su deficitarni u gotovo svim lukama, a privezna mjesta u velikom broju luka ne odgovaraju



- standardima priveza sa stajališta maritimne sigurnosti i dodatnih usluga koje bi trebale biti na raspolaganju plovilima. Općenito, standardi priveza se mogu ocijeniti prosječnim.
- 11) Razvoj turističkih djelatnosti u svim županijama uvjetuje poboljšanje lučke infrastrukture i povećanje kapaciteta za prihvat izletničko-turističkih brodova te plovila nautičkog turizma kao i kapaciteta za njihov stalni boravak.
  - 12) Većina luka predstavlja ponajprije komunalne luke, pri čemu se značajno razlikuju u ukupnom kapacitetu, ali i standardu koji pružaju svojim korisnicima.
  - 13) Samo neke luke imaju i važnu prometnu funkciju obzirom da prihvaćaju brodove koji plovo na redovnim prugama (npr. Ilovik, Stinica, Zlarin).
  - 14) Veći broj luka ima i istaknutu nautičku komponentu, kao i komunalnu.
  - 15) Vrlo mali broj luka ima mogućnost prihvaćanja većih brodova, pa čak i brodova duljine do 50-tak metara bez obzira na njihovu namjenu.
  - 16) Standard usluge koji pružaju svojim korisnicima je razmjerno skroman u većini luka. Za pojedine luke dvojbeno je mogu li se uopće smatrati lukom s obzirom da pružaju vrlo skromnu ili nikakvu zaštitu plovilima u slučaju nepovoljnih vremenskih uvjeta.
  - 17) Vođenje podataka o lukama lokalnog značaja je površno, a u nekim županijama i u potpunosti zanemareno dok su neka lučka područja u potpunosti zanemarena i neodržavana.
  - 18) Primjerena zaštita pomorskog dobra i racionalno upravljanje pomorskim dobrom mogu se osigurati jedino cjelovitom primjenom odredbi o pomorskom dobru i lukama, primjenom posebnih propisa iz područja prostornog planiranja, urbanizma, graditeljstva, zaštite okoliša, rudarstva, morskog ribarstva, zaštite prirode i spomenika kulture te učinkovitim inspekcijskim i upravnim nadzorom.
  - 19) U svrhu prognoziranja prometne potražnje ro-ro putničkih, brzobrodskih i brodskih linija u tri scenarija, do 2030. godine pretpostavljeno je da će porast broja stanovnika proizvesti jednaki porast broja putnika odnosno potražnje za uslugama pomorskog putničkog prijevoza. Očekuje se da se ostali čimbenici ne promijene, odnosno uz pretpostavke da neće doći do drastičnih promjena u stilu života ili do promjena prostornog razmještaja stanovništva.
  - 20) Prema istraživanju ne očekuju se značajna odstupanja u broju stanovnika pojedinih županija, što se ocjenjuje povoljnim čimbenikom za planiranje i prognoze prometa putnika.
  - 21) U budućim procjenama potreba turista preporuka je korištenje točnih i pouzdanih podataka o broju turista. Ove podatke je moguće dobiti iz sustava e-Visitor te se preporuča korištenje podataka za minimalno dvije godine unatrag za procjenu broja turista za buduće godine.
  - 22) Postojeća klasifikacija luka i mjerila za njihov razvrstaj ne mogu sa stručnog gledišta biti vjerodostojan element za vrednovanje luka otvorenih za javni promet i usmjeravanje njihovog razvoja te otežavaju provedbu pojedinih strateških smjernica i nacionalnih strategija, pogotovo u odnosu na otočna lučka središta.
  - 23) Prepoznate prednosti i prilike koje razvoj integralnog prijevoza pruža u lukama nisu iskorištene nisu razmatrane u budućim planovima razvoja, što predstavlja neiskorišten potencijal buduće konkurentnosti pojedinih luka i lučkog sustava u cjelini.
  - 24) Prema podacima dobivenim terenskim istraživanjem zaključuje se da je stupanj razvijenosti integralnog prijevoza u lukama sa ro-ro putničkim linijama na razini koja



- trenutačno zadovoljava minimalne zahtjeve domaćeg stanovništva i turista. Nadalje, povezanost sa javnim gradskim prometom, mogućnost najma automobila, bicikla, motora i brodova je zadovoljavajuća prema trenutnim zahtjevima i željama domaćeg stanovništva i turista. Posebno se uočava nepostojanje integriranog sustava upravljanja informacijama o drugim oblicima prijevoza.
- 25) U većini europskih luka upravljanje se vrši posredstvom lučkih uprava ili sličnih poslovnih jedinica.
  - 26) Ne postoji unificirani model upravljanja morskim lukama u svijetu niti na razini regionalnih međunarodnih organizacija, pa tako niti unutar Europske unije.
  - 27) Izbor modela organizacije lučkih uprava u Europi usko je povezan sa zahtjevima korisnika luke te zahtjevima tržišta.
  - 28) Upravljanje nekretninama je glavna funkcija lučkih uprava. Većina lučkih uprava nije u mogućnosti prodati lučko zemljište, osim pod određenim vrlo ograničenim uvjetima. Osnovna funkcija se zapravo očituje u tome što postoji sposobnost sklapanja ugovora u vezi zemljišta s trećim stranama, a upravo to čini najvažniji alat upravljanja.
  - 29) Uspoređujući europsku praksu i hrvatska iskustva očito je da je postojeći model upravljanja lukama koji je na snazi u Republici Hrvatskoj po svojim značajkama prepoznatljiv i usporediv s modelom upravljanja posredstvom nacionalnih tijela odnosno tijela pod upravom lučkog grada ili regije. Pritom, model u kojem grad upravlja lukom u našem zakonodavnom sustavu još nije prepoznat.
  - 30) Određene značajke oblika modela javno–privatnog partnerstva i privatnih luka primijenjene su u praksi u i upravljanju županijskim i lokalnim lukama, posebice se to odnosi na dio kada dolazi do partnerstva javnog-privatnog sektora. Kod nas se taj model isključivo provodi kroz režim koncesija i ima značajke BOT modela i koncesija.
  - 31) Svi modeli upravljanja usmjereni su ponajprije ka većim lukama dok modeli upravljanja manjim lukama (lukama od županijskog i lokalnog značenja) jesu izvedenice prevladavajućeg lučkog modela i modela upravljanja općom imovinom koji je u primjeni u pojedinoj državi.
  - 32) Nema naznaka da će se na području EU nametati unificirani oblik upravljanja lukama. Osnovne tendencije jesu unifikacija pristupa lučkim uslugama i transparentnost u financiranju lučkog sustava.
  - 33) Trendovi u organizaciji županijskih i lokalnih luka u Europi ukazuju na orijentaciju država ka sustavnom upravljanju manjim regionalnim lukama, i to na način da se lukama od veće važnosti priznaje taj status dok se lukama manje važnosti omogućuje razvoj u lokalnim okvirima.
  - 34) U lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja djeluje više subjekta među kojima podjela djelokruga rada i iz nje proizašle nadležnosti ne osigurava jasne odnose među tim subjektima.
  - 35) Osnivačka prava nad županijskim lučkim upravama nisu komplementarna načelima propisa o ustanovama u odnosu na jedinice lokalne samouprave.
  - 36) U postojećem administrativnom modelu upravljanja županijske lučke uprave ne mogu osigurati sve funkcije upravljanja zbog prijenosa nadležnosti na druge subjekte.
  - 37) U lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja postoje nerazriješeni odnosi u pogledu prava nad prekrcajnom opremom koja je trajno ugrađena u pomorsko dobro.

- 38) Unificiranost modusa prava korištenja objekata lučke podgradnje i lučke nadgradnje predstavlja prepreku u kvalitetnom raspolaganju lučkim područjem.
- 39) Postojeći pravni okvir koji uređuje regulatorne funkcije županijskih lučkih uprava je neučinkovit u njegovoj primjeni.
- 40) Postojeći sustav razvrstaja lučkih usluga je podnormiran i predstavlja prepreku u definiranju načina njihova pružanja usluga.
- 41) Sustav lučkih tarifa nije dovoljno konzistentan, transparentan i metodološki ujednačen.
- 42) Ukupnost ekonomskih učinaka potrebno je sagledati kroz četiri osnovne skupine kriterija: ekonomsko-financijski kriteriji, kriteriji funkcionalnosti, kriteriji prioritizacije/nužnosti te kriteriji uspješnosti.
- 43) Ekonomsko-financijski kriteriji obuhvaća procjene mogućeg proračunskog utjecaj na pojedinog sustava upravljanja na lučku upravu i javni sektor općenito, te procjene financijske održivosti pojedinog sustava upravljanja.
- 44) Kriteriji funkcionalnosti ogleda se kroz mogućnost obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i očuvanje funkcionalnosti luka implementacijom pojedinog modela upravljanja, potom mogućih utjecaj pojedinog modela na općedruštvene i kulturološke aspekte života lokalne zajednice, na ukupan gospodarski razvoj, te na razvoj poduzetništva.
- 45) Kriteriji prioritizacije, odnosno nužnosti odnosi se na usklađenost pojedinog modela upravljanja sa temeljnim strateškim i *policy* dokumentima, te na njegovu apsorpcijska sposobnost u smislu adekvatnog pridobivanja i korištenja financijskih sredstava iz vanjskih izvora.
- 46) Kriterij uspješnosti najjednostavniji je kriterij za razumijevanje s obzirom da se odnosi na veličinu generirane koristi za krajnje korisnike luka, te na veličinu mogućeg negativnog utjecaja na neke postojeće korisnike kroz implementaciju određenog modela upravljanja, no takva, naizgled, jednostavnost čini ga baš iznimno kompleksnim za procjenu.
- 47) Na temelju analize modela upravljanja sustavom županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet posebnu pažnju zaslužuju četiri osnovna modela: (1) koordinirano decentralizirano upravljanje (više lučkih uprava s objedinjenom stručnom službom), (2) decentralizirano upravljanje (više lučkih uprava), (3) upravljanje jednom lučkom upravom i više poslovnih jedinica (podružnica) te (4) centralizirano upravljanje (jedna centralizirana lučka uprava).
- 48) Iako pravni propisi i naročito svjetska iskustva ukazuju na postojanje brojnih drugih modela upravljanja županijskim lukama, oni u postojećim okolnostima nemaju opravdanja, pokazuju određene nedostatke ili ne osiguravaju zadovoljavajuću razinu kvalitete.
- 49) Razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja snažno je podržano u strateškim dokumentima Republike Hrvatske i Europske Unije te je s tim u svezi i dostupno više financijskih programa koji podupiru te strategije.
- 50) Razvoj luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja izravno je prepoznat u Operativnom programu Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. posebice u Specifičnom cilju 7ii1 - *Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike*.
- 51) Razvoj ribarskih luka, iskrcajnih mjesta, tržnica ribe i zakloništa izravno je prepoznat u okviru mjere I.23/I.24 Operativnog programa za pomorstvo i ribarstvo 2014.-2020.

- 52) Prekogranična mobilnost putnika te dostupnost otoka u svrhu razvoja turizma i prometa te gospodarstva općenito prepoznata je u programima nekoliko transnacionalnih i bilateralnih programa dostupnih županijskim lučkim upravama.

### Kratkoročni ciljevi

- 53) Potrebno je pokrenuti postupak izmjene kriterija iz Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene jer se postojeći kriteriji za razvrstaj luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja temelje isključivo na prometno tehnološkom vrednovanju, bez uvažavanja ostalih kriterija (gospodarskih, društvenih, kulturoloških, itd.).
- 54) Zbog izrazite neujednačenosti županijskih prostornih planova predlaže se da ministarstvo nadležno za poslove prostornog planiranja zajedno s ministarstvom nadležnim za poslove pomorstva ustroji odgovarajuće tijelo radi koordinacije i unaprjeđenja prostornih planova i odnosnih provedbenih dokumenata koji se odnose na luke županijskog i lokalnog značaja.
- 55) Neophodno je pokrenuti postupak ujednačavanja i jednoznačnog određivanja pojmova kojima se uređuje lučki sustav. Postojeća terminološka i sadržajna neujednačenost pojmova dovodi do pravne nesigurnosti i raznolike primjene i postupanja u svakodnevnom radu.
- 56) Posebice, značajnu pažnju valja posvetiti pojmovima u kojima se uobičajene lučke djelatnosti dodiruju s djelatnostima iz drugih gospodarskih područja, posebice turizma. Nedovoljna određenost takvih pojmova može izazvati značajne nedoumice i posljedično troškove odnosno smanjenu učinkovitost gospodarskih subjekata.
- 57) Valjalo bi izbjegavati pojmove koji u okviru pojedinih djelatnosti (primjerice "sidrište") imaju jednoznačno tumačenje dodavati dodatni sadržaj. U takvim okolnostima predlaže se korištenje novih pojmova.
- 58) Pri određivanju kriterija za kategorizaciju luka nužno je koristiti tzv. ograničavajuće kriterije razvoja lučkog sustava temeljene na načelu zaštite okoliša, povijesne baštine i slično (zaštićena područja).
- 59) Predlaže se objedinjavanje propisa koji se odnose na luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja.
- 60) Osnovna funkcija luke je poticanje gospodarskog razvitka same luke i njezinog zaleđa, ali i šire regije te razvitak prometnih i gospodarskih djelatnosti. Stoga pri razradi zakonodavnog okvira odnosno modela upravljanja luke ne bi trebalo razmatrati izdvojeno kao samostalne gospodarske i prometne subjekte već kao integralni dio nacionalnog gospodarstva s izrazito visokim ekonomskim multiplicirajućim učincima.
- 61) Razvoj luka i neposredno bliskih područja mora biti utemeljen na sustavnom planiranju tehnoloških i prostornih potreba te demografskih, gospodarskih i okolišnih uvjeta uz poštivanje načela racionalnog korištenja prostora.
- 62) Izrada prostornih planova koji se odnose na luke županijskog i lokalnog značaja iziskuje visoku stručnost i poznavanje brojnih, međusobno različitih područja znanja, od prostornog planiranja, biologije mora i priobalja, tehnologije pomorskog prometa do zaštite morskog okoliša. Stoga se predlaže sustavno stručno usavršavanje prostornih planera koji sudjeluju na izradi prostornih planova koji se odnose na lučka područja.
- 63) Za zahvate u prostoru luka otvorenih za javni promet koji su utemeljeni na istim tehnološkim ili organizacijskim postavkama (primjerice, prijevoz putnika hidroavionima)

- predlaže se ujednačeno pristupanje od strane svih županije i drugih nadležnih tijela pri dodjeljivanju prostora.
- 64) Pri određivanju kriterija za kategorizaciju luka te planiranje razvoja, upravljanja i uređenja lučkog sustava nužno je uvažavati načelo održivog razvoja te slijediti smjernice koje se odnose na održivi razvoj iz europskih, nacionalnih i regionalnih strateških dokumenata.
- 65) Valja poticati izradu akcijskih planova i dokumenata koji se odnose na luke županijskog i lokalnog značaja i kojima se podupiru strateška opredjeljenja. Pritom, prednost valja dati planovima i dokumentima koji sadrže mjerljive i dosegljive ciljeve, odgovorne osobe te posebice terminska obilježja i modele financijske podrške.
- 66) Razvojne strategije i planovi jedinica regionalne i lokalne samouprave trebaju slijediti razvojna načela i vizije nacionalnih strategija te strateških dokumenata Europske Unije.
- 67) Predlaže se uvođenje obvezne izrade kataloga luka i njegovog kontinuiranog održavanja. U katalogu bi trebale biti predstavljene najvažnije informacije o svim lukama uključujući podaci o lučkoj infrastrukturi, namjeni pojedinih dijelova luke kao i ostalim informacijama o luci.
- 68) Odredba ZPDML-a kojom se uvjetuje prethodan upis pomorskog dobra za davanje koncesije valja smatrati dobrim rješenjem, jer se na taj način jamči da će se utvrđivati granice pomorskog dobra i na taj način zaštititi pomorsko dobro. S druge strane, cijeli postupak traje jako dugo, pa se na taj način nužno usporava dodjeljivanje koncesija, a time i gospodarski razvitak.
- 69) Kako bi se ubrzao postupak evidentiranja pomorskog dobra u katastru i zemljišnim knjigama, uzimajući u obzir značaj evidencije lučkog područja kao pomorskog dobra u zemljišnim knjigama, potrebno je redefinirati rok unutar kojeg je Povjerenstvo za granice dužno dostaviti prijedlog granice pomorskog dobra Povjerenstvu Ministarstva (Uredbom je propisan rok od 90 dana) te propisati rok u kojem je Povjerenstvo Ministarstva dužno donijeti rješenje o utvrđivanju granice sukladno Zakonu o upravnom postupku.
- 70) U praksi su očite određene manjkavosti postojećeg pravnog okvira određivanja granica i evidentiranja pomorskog dobra u katastru i zemljišnim knjigama. Nastavno na navedeno potrebno je razmotriti mogućnost izmjena pozitivnih propisa na način da se odredbom zakona odredi da se sve nekretnine označene u katastru kao što su primjerice luke u zemljišnoj knjizi učine vidljivim da predstavljaju pomorsko dobro pri čemu bi sud po službenoj dužnosti trebao takvu nekretninu označiti kao pomorsko dobro.
- 71) Gospodarsko korištenje pomorskog dobra obilježeno je značajnim dodatnim administrativnim i drugim organizacijskim opterećenjima pa je stoga nužno u daljnjem razvoju Zakona odnosno pridruženih propisa nastojati da se taj „dodatni“ trud koji koncesionar mora uložiti umanju koliko je to moguće i primjereno, uz istodobno osiguranje da se pravo uporabe i/ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra obavlja u opsegu i pod uvjetima određenima u odluci i ugovoru o koncesiji.
- 72) U odnosu na lučki sustav županijskih i lokalnih luka predlaže se vrednovati luke sa tri različita stajališta: prema standardu funkcionalnosti i tehničke kvalitete, prema vrednovanju mogućih razvojnih scenarija, te razvrstaj po važnosti.
- 73) Zajednička poveznica za vrednovanje luka županijskog i lokalnog značaja trebaju biti prometno-tehnička funkcionalnost te društvena prihvatljivost i održivost, te kojima se opisuju opća funkcija i uloga luka sada i u buduću.

- 74) Predlaže se prihvaćanje kriteriji za utvrđivanje standarda funkcionalnosti i tehničke kvalitete luka te njihov razvrstaj u razrede od A do D, s posebnim razredom za ro-ro putničke luke koje zbog bitno različite tehnologije prijevoza valja razmatrati odvojeno.
- 75) Za potrebe klasifikacije luka valja prethodno razmotriti i ocijeniti sljedeće skupine kriterija: prometna povezanost, prometni kapacitet i prometna potražnja, raspoloživost i kvaliteta osnovne lučke infrastrukture, kapacitet dodatnih lučkih sadržaja, sigurnost, zaštita i ekološka opremljenost te Smještaj luke.
- 76) Predlaže se razrada strateških smjernica i razvojnih planova pojedinih luka ili lučkih sustava u obliku četiri razvojna scenarija i usmjerenih na zadovoljavanje pojedinih korisnika lučkih usluga (putnici i prijevoznici tereta, turisti, lokalno stanovništvo i ribari, lokalna samouprava) za svaku županiju u obliku Strateškog plana razvoja županijskih i lokalnih luka u njezinoj nadležnosti.
- 77) Kriteriji za razvrstaj luka po važnosti trebaju biti usklađeni s razvojnim i planskim dokumentima jedinica lokalne samouprave pri čemu naglasak treba biti na povezivanju i razvoju otoka te razvoju otočnih i obalnih županijskih središta i gradova.
- 78) Predlaže se pojednostavljeni razvrstaj luka po važnosti na temelju: postojanje cjelogodišnje putničke odnosno ro-ro putničke linije, prosječni broja putnika, tereta ili broja brodova odnosno smještaja u okviru najvažnijih obalnih i otočnih urbanih cjelina (županijski gradovi). Također, predlaže se da luke od županijskog značaja moraju zadovoljiti najmanje standard funkcionalnosti i tehničke kvalitete C razine.
- 79) Predlaže se obvezivanje nadležnih lučkih uprava da za luke od županijskog značaja izrade Ocjenu rada te Plan razvoja za desetogodišnje razdoblje, te da ti dokumenti budu uvjet za dobivanje državnih potpora za razvoj.
- 80) Preporuka je uspostava reorganiziranih linijskih servisa koji međusobno spajaju otoke koji nisu izravno spojeni, ovaj potreba je posebno izražena na Sjevernom i Južnom Jadranu.
- 81) Preporuka je uspostava sustava sufinanciranja uspostave integriranog putničkog prijevoza od strane lokalne uprave, na način da se definiraju modeli sufinanciranja autobusnih linija duž otoka povezujući sva (koliko je to moguće) naseljena mjesta na otocima sa otočkom lukom koja povezuje otok sa kopnom.
- 82) Na lučke uprave valja primijeniti općepoznate teorijske postavke o organizaciji poslovnih središta.
- 83) Objekte lučke podgradnje i lučke nadgradnje treba jasnije definirati u odnosu na njihovu svrhu u pružanju lučkih usluga. Izgradnja objekata lučke nadgradnje otežana je zbog postojećeg pravnog okvira stjecanja stvarnih prava nad tim objektima za vrijeme trajanja koncesije ili mogućnosti njenog financiranja iz proračuna.
- 84) Luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja ostvaruju prvenstveno javni interes, a tek podredno ekonomski i gospodarski interes. S obzirom na svrhu luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja u upravljanju njima treba zadržati dominantno javni karakter kroz participaciju javne vlasti.
- 85) Upravljanje lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja treba ostaviti županijskim lučkim upravama kao specijaliziranim subjektima koji se osnivaju upravo u tu svrhu.
- 86) Potrebno je povećati participaciju jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja. Potrebno je uspostaviti

- suradnju jedinica lokalne samouprave i jedinica područne (regionalne) samouprave u upravljaju lukama.
- 87) Učešće jedinica lokalne samouprave u upravljanju treba uspostaviti prvenstveno na strateškoj razini, a podredno i upravljačkoj razini. Pritom, učešće jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama značajno ovisi o izboru modela upravljanja.
- 88) Valja poticati izravne i neizravne učinke na razvoja mikro, malog i srednjeg poduzetništva povezanog s lučkim djelatnostima u regionalnim lukama na dugoročno održivim osnovama.
- 89) U svakodnevnom poslovanju valja dati svojevrsnu prednost realnim potrebama malih gospodarskih i negospodarskih subjekata s obzirom da su oni najizloženiji promjenama institucionalnih uvjeta.
- 90) Luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, uz ostvarivanje na prvom mjestu javnog interesa, moraju biti usmjerene i na ekonomske odnosno poduzetničke interese s ciljem kvalitetnog suživota sa lokalnim stanovništvom, gospodarstvom – poduzetnicima, jedinicama lokalne samouprave, te regionalnim okruženjem.
- 91) Upravljanje lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja treba prilagoditi na način da učinkovitije ispunjavanju potrebe gospodarstva te posebice malog i srednjeg poduzetništva.
- 92) U sustav upravljanja luka otvorenih za javni promet treba uključiti širi spektar dionika uzimajući u obzir i širinu mogućnosti savjetodavnih angažmana.
- 93) Pri upravljanju valja voditi računa o složenosti koncesijskog odnosa te o njegovoj višedimenzionalnosti kao i o vjerojnoj i djelomičnoj sukobljenosti poslovnih interesa, kako između koncesionara i lučke uprave tako i s drugim dionicima na lučkom području.
- 94) Valja razmotriti mogućnost nagrađivanja ravnatelja u skladu sa postignutim učincima, te na taj način stimulirati usmjerenost na poslovni rezultat.
- 95) Ministarstvo bi trebalo razmotriti provođenje novog terenskog istraživanja korisnika, stručnjaka i ostalih sudionika u svezi definiranja kriterija relevantnih za odabir optimalnog modela upravljanja županijskim i lokalnim lukama. Istraživanje bi se trebalo bazirati na anketiranju eksperata primjenom anketnog upitnika i intervjuu, a pitanja bi trebala obuhvatiti iskustva iz prošlosti, stavove mišljenja i preferencije u sadašnjosti te očekivanja ispitanika u budućnosti. Sudionici u tom terenskom istraživanju bi trebali biti: 1) korisnici lučkih usluga (koncesionari, lokalno stanovništvo, turisti, putnici i dr.), 2) stručnjaci koje se bave problematikom upravljanja općenito, a posebice problematikom upravljanja morskim lukama (fakulteti i instituti); 3) stručnjaci iz institucija i tvrtki koje se bave pomorskom i komplementarnom djelatnošću (ministarstva koja imaju u nadležnosti pitanja u svezi mora, prometa i turizma, upravni odjeli za pitanja upravljanja morskim lukama, županijske lučke uprave i dr.) te 4) jedinice lokalne samouprave na čijem se području nalaze značajnije luke
- 96) Nastavno, da bi se osigurala zadovoljavajuća kvaliteta usluga korisnicima luka od županijskog i lokalnog značaja županijske lučke uprave valja organizirati kao profitabilna poslovna središta.
- 97) Zbog različitih prednosti i nedostataka te nerijetko suprotstavljenih zahtjeva nije moguće izabrati jedan model kao optimalan za sve primorske županije.
- 98) Nastavno, svaka županija bi, u suradnji s ministarstvom nadležnim za pomorstvo, trebala izabrati jedan od predloženih modela za koji ocijene da je primjeren zadatim okolnostima te koji na najbolji način zadovoljava potrebe te županije.



**Dugoročni ciljevi**

- 99) Potrebno je dodatno poraditi na sustavu evidentiranja poslovnih događaja po pitanju prihoda od donacija iz javnih proračuna povezanih sa nefinancijskom imovinom koje treba iskazivati u bilanci kao odgođeno priznavanje prihoda na odgovarajućim računima prema računskom planu za neprofitne organizacije. Prihodi od donacija povezanih sa nefinancijskom imovinom koja se amortizira ne priznaju se kao prihodi razdoblja, već u ostvarene prihode u financijskoj godini valja priznavati onaj dio koji je razmjern realnim troškovima uporabe te nefinancijske imovine u razdoblju korištenja, a sukladno računovodstvenim načelima nastanka događaja i objektivnosti. Priznavanje proračunskih donacija za kapitalne investicije kao prihoda tekućeg razdoblja dovelo bi do nerealnosti prikazanih poslovnih događaja, stoga ih valja prikazivati kao ostvarene prihode tekućeg razdoblja samo u onom djelu koji je razmjern realnim troškovima uporabe te imovine.
- 100) Pojedine lučke uprave iskazuju relativno velike rashode za tekuće i investicijsko održavanje te oni dominiraju u strukturi ukupnih poslovnih rashoda, dok s druge strane kod nekih je lučkih uprava stanje stvari suprotno. Stoga je nužno potrebno usuglasiti poslove održavanja odnosno unificirati sustav vođenja poslovnih evidencija, posebice o dugotrajnoj imovini i investicijama u lučku podgradnju i nadgradnju.
- 101) U strukturi prihoda od pružanja usluga uglavnom dominiraju prihodi od lučkih pristojbi. S obzirom da ova kategorija prihoda predstavlja svojevrstni "parafiskalni" prihod lučke pristojbe nisu predmetom oporezivanja PDV-om budući da proizlaze iz posebnih propisa. Valjalo bi usmjeriti napore u povećanje prihodovne kategorije lučkih naknada, te rasterećenje kategorije lučkih pristojbi za sve ono što je iznad adekvatnog udjela u troškovima korištenja i održavanja lučke podgradnje. Naime, ukoliko nije jasno i jednoznačno za koji se dio realnih troškova naplaćuje lučka pristojba postoji opasnost da se lučke pristojbe povećavaju na uštrb lučkih naknada te se u njih "skriva" i pružanje različitih lučkih usluga što bi trebalo biti naplaćeno kroz lučku naknadu. Treba stimulirati lučke uprave da ulaze u sustav PDV-a za prihode po osnovi lučkih naknada u cilju čim veće razine zaštite tržišnog natjecanja.
- 102) Posebnu pozornost valja usmjeriti uspostavi jedinstvenog i unificiranog (standardiziranog) vođenja poslovnih knjiga i evidencija. Posebice treba poticati vođenje statističkih podataka te u to uključivati što više podataka, a posebice naturalnih pokazatelja. Zbog primjetnog nedostatka ovih podataka otežane su i moguće analize kao podloge donošenju kvalitetnih upravljačkih odluka.
- 103) Kada je lučkim upravama povjereno određeno "privremeno upravljanje i korištenje" nad lukama posebne namjene u kojima je iz određenih razloga prestala koncesija, a do izbora novog koncesionara, bilo bi uputno organizirati izdvojeno vođenje poslovnih evidencija, a posebice knjigovodstva, u cilju održavanja sustava upravljanja lukama otvorenim za javni promet izvan utjecaja tih privremenih upravljačkih poslova, te u cilju zaštite svih stečenih i budućih prava kako lučke uprave tako i korisnika luke. Otvaranje zasebnog računa za prikupljanje sredstava od korisnika i izvještavanje nadležnog Ministarstva nije dovoljno već bi bilo uputno voditi izdvojene evidencije o ukupnom poslovanju na tim dijelovima budući se priznaju i određeni troškovi provedbe privremenog upravljanja što zahtijeva transparentno sučeljavanje prihodovne i rashodovne strane. Posebice se predlaže razliku prihoda iznad onih potrebnih za održavanje naplaćivati kao lučku naknadu, a ne pristojbu, i oporezovati je PDV-om kako državni proračun ne bi gubio zbog "privremenog upravljanja".



- 104) Za uspješno upravljanje županijskim morskim lukama Republike Hrvatske te za formiranje skladnog, inkorporiranog i cjelovitog lučkog sustava nameće se formiranje (osnivanje) lučkih uprava kao poslovnih središta.
- 105) Privatna ulaganja u luke valja dugoročno poticati modelom koncesioniranja.
- 106) Izradom detaljnijih akcijskih planova na razini županija osigurava se potvrda nacionalne, regionalne i lokalne usklađenosti u pogledu prioriteta investiranja pa se slijedom toga predlaže sustavna izrada županijskih akcijskih planova.
- 107) S obzirom na dostupnost europskih financijskih instrumenta te na osiguravanje nacionalnog strateškog dokumenta, nema prepreka za njihovo intenzivno korištenje. No, nužna je pojedinačna inicijativa svakog korisnika i u tom smislu je potrebna promocija mogućnosti, tehnička pomoć i koordinirano djelovanje s razine nacionalne vlasti.

## 6. Popis slika

|                                                                                                                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Slika 1 Položaj luka na području Istarske županije .....                                                                                                             | 23 |
| Slika 2 Položaj luka na području Primorsko-goranske županije .....                                                                                                   | 27 |
| Slika 3 Položaj luka na području Ličko-senjske županije .....                                                                                                        | 37 |
| Slika 4 Položaj luka na području Zadarske županije .....                                                                                                             | 39 |
| Slika 5 Položaj luka na području Šibensko-kninske županije .....                                                                                                     | 42 |
| Slika 6 Položaj luka na području Splitsko-dalmatinske županije .....                                                                                                 | 44 |
| Slika 7 Položaj luka na području Dubrovačko-neretvanske županije.....                                                                                                | 46 |
| Slika 8 Sustav uknjižbe granica lučkog područja (pomorsko dobro) luka otvorenih za javni<br>promet županijskog i lokalnog značaja u katastar i zemljišne knjige..... | 59 |
| Slika 9 Prikaz broja stanovništva po županijama.....                                                                                                                 | 69 |
| Slika 10 Prikaz broja turista po županijama.....                                                                                                                     | 70 |
| Slika 11 Prognoza tereta na liniji Valbiska-Merag .....                                                                                                              | 71 |
| Slika 12 Prognoza tereta na liniji Brestova – Porozina .....                                                                                                         | 72 |
| Slika 13 Prognoza tereta na liniji Prizna – Žigljen.....                                                                                                             | 72 |
| Slika 14 Prognoza tereta na liniji Stinica - Mišnjak.....                                                                                                            | 72 |
| Slika 15 Prognoza tereta na liniji Valbiska – Lopar .....                                                                                                            | 73 |
| Slika 16 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) – Ist – Olib – Silba – Premuda – Mali<br>Lošinj.....                                                             | 73 |
| Slika 17 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) – Ošljak – Preko .....                                                                                           | 73 |
| Slika 18 Prognoza tereta na liniji Biograd - Tkon.....                                                                                                               | 74 |
| Slika 19 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) – Rivanj – Sestrunj – Molat – Ist .....                                                                          | 74 |
| Slika 20 Prognoza tereta na liniji Brbinj - Zadar (Gaženica).....                                                                                                    | 74 |
| Slika 21 Prognoza tereta na liniji Zadar (Gaženica) – Bršanj - Rava .....                                                                                            | 75 |
| Slika 22 Prognoza tereta na liniji Vis – Split .....                                                                                                                 | 75 |
| Slika 23 Prognoza tereta na liniji Lastovo – Vela Luka - Split .....                                                                                                 | 75 |
| Slika 24 Prognoza tereta na liniji Drvenik Veli – Drvenik Mali – Trogir (Seget) – Split.....                                                                         | 76 |
| Slika 25 Prognoza tereta na liniji Split – Supetar .....                                                                                                             | 76 |
| Slika 26 Prognoza tereta na liniji Drvenik - Sućuraj.....                                                                                                            | 76 |
| Slika 27 Prognoza tereta na liniji Ploče – Trpanj.....                                                                                                               | 77 |
| Slika 28 Prognoza tereta na liniji Orebić - Dominče.....                                                                                                             | 77 |

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Slika 29 Prognoza tereta na liniji Split – Stari Grad.....                                      | 77 |
| Slika 30 Prognoza tereta na liniji Split - Rogač.....                                           | 78 |
| Slika 31 Prognoza tereta na liniji Makarska - Sumartin .....                                    | 78 |
| Slika 32 Prognoza tereta na liniji Dubrovnik – Suđurađ - Lopud .....                            | 78 |
| Slika 33 Prognoza tereta na liniji Prapratno - Sobra.....                                       | 79 |
| Slika 34 Prognoza tereta na liniji Mali Lošinj-Ilovik-Susak-Unije-Martinšćica-Cres-Rijeka ..... | 80 |
| Slika 35 Prognoza tereta na liniji Novalja-Rab-Rijeka.....                                      | 80 |
| Slika 36 Prognoza tereta na liniji Olib-Silba-Premuda-Zadar .....                               | 80 |
| Slika 37 Prognoza tereta na liniji Ist-Molat-Zadar .....                                        | 81 |
| Slika 38 Prognoza tereta na liniji Brbinj-Božava-Zverinac-Sestrunj-Rivanj-Zadar .....           | 81 |
| Slika 39 Prognoza tereta na liniji Zadar-Iž-Rava .....                                          | 81 |
| Slika 40 Prognoza tereta na liniji Zadar-Sali-Zaglav-Bršanj .....                               | 82 |
| Slika 41 Prognoza tereta na liniji Žirje-Kaprije-Šibenik .....                                  | 82 |
| Slika 42 Prognoza tereta na liniji Split-Rogač .....                                            | 82 |
| Slika 43 Prognoza tereta na liniji Vis-Hvar-Split.....                                          | 83 |
| Slika 44 Prognoza tereta na liniji Jelsa-Bol-Split.....                                         | 83 |
| Slika 45 Prognoza tereta na liniji Split-Milna-Hvar .....                                       | 83 |
| Slika 46 Prognoza tereta na liniji Lastovo-Vela Luka-Hvar-Split.....                            | 84 |
| Slika 47 Prognoza tereta na liniji Korčula-Prigradica-Hvar-Split.....                           | 84 |
| Slika 48 Prognoza tereta na liniji Dubrovnik-Šipanska luka-Sobra-Polače-Korčula-Lastovo.....    | 84 |
| Slika 49 Prognoza tereta na liniji Unije-Srakane-Susak-Mali Lošinj .....                        | 85 |
| Slika 50 Prognoza tereta na liniji Ilovil-Mrtvaška-Mali Lošinj.....                             | 86 |
| Slika 51 Prognoza tereta na liniji Rava-Iž-Sestrunj .....                                       | 86 |
| Slika 52 Prognoza tereta na liniji Sali-Zaglav-Zadar .....                                      | 86 |
| Slika 53 Prognoza tereta na liniji Zadar-Preko.....                                             | 87 |
| Slika 54 Prognoza tereta na liniji Vrgada-Pakoštane-Biograd.....                                | 87 |
| Slika 55 Prognoza tereta na liniji Brodarica-Krapanj .....                                      | 87 |
| Slika 56 Prognoza tereta na liniji Vodice-Prvić-Zlarić-Šibenik .....                            | 88 |
| Slika 57 Prognoza tereta na liniji Komiža-Biševo.....                                           | 88 |
| Slika 58 Prognoza tereta na liniji Orebić-Korčula .....                                         | 88 |
| Slika 59 Prognoza tereta na liniji Trogir-Slatine-Split.....                                    | 89 |
| Slika 60 Prognoza tereta na liniji Šipan-Lopud-Koločep-Dubrovnik.....                           | 89 |

|                                                                                                                                                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Slika 61 Metodologija za kategorizaciju i razvojne scenarije županijskih luka.....                                                                 | 93  |
| Slika 62 Razrada kriterija i podkriterija: Prometna povezanost .....                                                                               | 97  |
| Slika 63 Razrada kriterija i podkriterija: Prometni kapacitet i prometna potražnja .....                                                           | 97  |
| Slika 64 Razrada kriterija i podkriterija: Raspoloživost osnovne lučke infrastrukture .....                                                        | 98  |
| Slika 65 Razrada kriterija i podkriterija: Kvaliteta osnovne lučke infrastrukture .....                                                            | 99  |
| Slika 66 Razrada kriterija i podkriterija: Kapacitet dodatnih lučkih sadržaja.....                                                                 | 99  |
| Slika 67 Razrada kriterija i podkriterija: Sigurnost, zaštita i ekološka opremljenost .....                                                        | 100 |
| Slika 68 Razrada kriterija i podkriterija: Smještaj luke .....                                                                                     | 101 |
| Slika 69 Razvojni scenariji.....                                                                                                                   | 110 |
| Slika 70 Kriteriji za vrednovanje razvojnih scenarija.....                                                                                         | 112 |
| Slika 71 Ostvareni prihodi županijskih lučkih uprava po županijama prema glavnim<br>prihodovnim grupama u 2015. godini.....                        | 131 |
| Slika 72 Rashodi poslovanja županijskih lučkih uprava po županijama u 2015. godini .....                                                           | 132 |
| Slika 73 Prihodi od nautičkih i komunalnih vezova županijskih lučkih uprava po županijama<br>u 2015. godini.....                                   | 133 |
| Slika 74 Prihodovni i rashodovni učinci po vezu županijskih lučkih uprava po županijama u<br>2015. godini .....                                    | 134 |
| Slika 75 Prihodovni i rashodovni učinci po zaposlenom županijskih lučkih uprava po<br>županijama u 2015. godini .....                              | 135 |
| Slika 76 Vlasnička struktura europskih lučkih uprava (Izvor: izradili autori prema podacima<br>ESPO) .....                                         | 141 |
| Slika 77 Modeli organizacije lučkih uprava kao poslovnih središta.....                                                                             | 142 |
| Slika 78 Svrhovitost upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet.....                                                      | 179 |
| Slika 79 Učinci upravljanja županijskim i lokalnim lukama otvorenim za javni promet.....                                                           | 180 |
| Slika 80 Temeljna načela djelovanja županijskih lučkih uprava usmjereni na učinkovitost i<br>usklađenost sa politikama razvoja poduzetništva ..... | 181 |
| Slika 81 Prikaz modela primarnog koncesijskog odnosa između lučke uprave i koncesionara....                                                        | 185 |
| Slika 82 Prikaz modela sekundarnog koncesijskog (upravljačkog) odnosa između upravnog<br>vijeća lučke uprave i ravnatelja lučke uprave .....       | 186 |
| Slika 83 Prikaz sadržaja kriterija proračunskog utjecaja na lučku upravu i javni sektor.....                                                       | 191 |
| Slika 84 Prikaz sadržaja kriterija financijske održivosti .....                                                                                    | 191 |
| Slika 85 Prikaz sadržaja kriterija mogućnosti obavljanja temeljnih zadaća lučke uprave i<br>očuvanje funkcionalnosti luka .....                    | 192 |

|                                                                                                                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Slika 86 Prikaz sadržaja kriterija utjecaja na općedruštvene i kulturološke aspekte života<br>lokalne zajednice .....                                           | 193 |
| Slika 87 Prikaz sadržaja kriterija utjecaja na ukupan gospodarski razvoj .....                                                                                  | 194 |
| Slika 88 Prikaz sadržaja kriterija utjecaja na razvoj poduzetništva.....                                                                                        | 195 |
| Slika 89 Prikaz sadržaja kriterija usklađenosti sa temeljnim strateškim i policy<br>dokumentima .....                                                           | 195 |
| Slika 90 Prikaz sadržaja kriterija apsorpcijske sposobnosti .....                                                                                               | 196 |
| Slika 91 Prikaz sadržaja kriterija generirane koristi za krajnje korisnike .....                                                                                | 198 |
| Slika 92 Prikaz sadržaja kriterija negativnog utjecaja na postojeće korisnike.....                                                                              | 199 |
| Slika 93 Model više lučkih uprava sa zajedničkim stručnim službama .....                                                                                        | 202 |
| Slika 94 Organizacijska struktura zajedničkih stručnih službi.....                                                                                              | 203 |
| Slika 95 Model decentraliziranih lučkih uprava .....                                                                                                            | 205 |
| Slika 96 Model jedne županijske lučke uprave s više poslovnih jedinica .....                                                                                    | 207 |
| Slika 97 Organizacijska struktura centralizirane županijske lučke uprave.....                                                                                   | 209 |
| Slika 98 Organizacijska struktura Ureda ravnatelja centralizirane županijske lučke uprave .....                                                                 | 209 |
| Slika 99 Model jedne otočne i jedne kopnene lučke uprave .....                                                                                                  | 211 |
| Slika 100 Model jedne ili više kopnenih lučkih uprava i jedne ili više otočnih lučkih uprava.....                                                               | 211 |
| Slika 101 Model jedne lučke uprava za RO-RO luke i jedne lučke uprave za ostale luke.....                                                                       | 211 |
| Slika 102 Postupak sustavnog izbora modela organizacije lučkih uprava, odnosno izbora<br>broja lučkih uprava i/ili poslovnih jedinica po pojedinom modelu ..... | 214 |

## 7. Popis tablica

|                                                                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tablica 1 Usporedni prikaz određenja pojmovi sidrište i privezište .....                                                                                                      | 18  |
| Tablica 2 Osnovna obilježja luka od lokalnog značaja u Republici Hrvatskoj .....                                                                                              | 52  |
| Tablica 3 Sumirana upravna i geografska obilježja luka županijskog značaja po županijama.....                                                                                 | 53  |
| Tablica 4 Sumirana operativna obilježja luka od županijskog značaja po županijama .....                                                                                       | 54  |
| Tablica 5 Prometna potražnja, ro-ro putničke linije – ostvaren promet za period 2006-2010 .....                                                                               | 64  |
| Tablica 6 Prometna potražnja, ro-ro putničke linije – ostvaren promet za period 2011-2015.....                                                                                | 65  |
| Tablica 7 Prometna potražnja, brzobrodske linije – ostvaren promet za period 2006-2010.....                                                                                   | 66  |
| Tablica 8 Prometna potražnja, brzobrodske linije – ostvaren promet za period 2011-2015.....                                                                                   | 67  |
| Tablica 9 Prometna potražnja, brodske linije – ostvaren promet za period 2006-2010 .....                                                                                      | 67  |
| Tablica 10 Prometna potražnja, brodske linije – ostvaren promet za period 2011-2015 .....                                                                                     | 68  |
| Tablica 11 Broj stanovništva po županijama .....                                                                                                                              | 69  |
| Tablica 12 Broj turista po županijama .....                                                                                                                                   | 70  |
| Tablica 13 Klasifikacijski kriteriji .....                                                                                                                                    | 96  |
| Tablica 14 Standardi funkcionalnosti i tehničke kvalitete lučkih usluga .....                                                                                                 | 102 |
| Tablica 15 Razvojni kriteriji - izvedeni prema strateško-planskoj dokumentaciji .....                                                                                         | 108 |
| Tablica 16 Komparativna analiza upravljanja županijskim lučkim upravama po županijama<br>u Republici Hrvatskoj .....                                                          | 129 |
| Tablica 17 Snage i slabosti glavnih modela lučkog upravljanja .....                                                                                                           | 145 |
| Tablica 18 Nadležnost subjekata za pojedine funkcije luke .....                                                                                                               | 145 |
| Tablica 19 Hipotetska tipologija lučkih uprava .....                                                                                                                          | 148 |
| Tablica 20 Sudjelovanje jedinica lokalne samouprave u upravljanju lukama otvorenim za<br>javni promet županijskog i lokalnog značaja .....                                    | 173 |
| Tablica 21 Temeljni principi i provedbene smjernice djelovanja županijskih lučkih uprava<br>usmjereni na učinkovitost i usklađenost sa politikama razvoja poduzetništva ..... | 183 |
| Tablica 22 Kriteriji za uspostavu sustava upravljanja lukama otvorenim za javni promet<br>županijskog i lokalnog značaja .....                                                | 190 |
| Tablica 23 Mogući intenzitet utjecaja implementacije pojedinog modela upravljanja<br>sukladno razvijenim kriterijima .....                                                    | 216 |
| Tablica 24 Pregled mogućih izvora financiranja .....                                                                                                                          | 232 |

## 8. Popis literature

### 8.1 Pravni propisi

1. Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN br. 158/03, 100/04, 141/06 38/09., 123/11 i NN 56/16.
3. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, NN br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11 i 80/13.
4. Zakon o morskom ribarstvu, NN br. 81/13, 14/14, 152/14.
5. Zakon o nadzoru državne granice, NN br. 83/13 i 27/16.
6. Zakon o financijskom poslovanju i računovodstvu neprofitnih organizacija, NN 121/2014
7. Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, NN br. 110/04. i 82/07.
8. Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke, NN br. 110/04.
9. Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, NN br. 8/04., 82/05.
10. Uredba o računovodstvu neprofitnih organizacija, NN 10/2008, 7/2009, 158/2013, 1/2014, 44/2014
11. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije, NN br. 32/11., 124/15.
12. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije, NN br. 3/15., 38/15.
13. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije ličko - senjske, NN br. 5/97., 36/03, 55/03.
14. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Zadarske županije, NN br. 29/13., 49/13., 135/14.
15. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Šibensko - kninske županije, NN br. 84/15.
16. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Splitsko - dalmatinske županije, NN br. 90/14.
17. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko - neretvanske, NN br. 32/11., 117/12.
18. Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, NN br. 61/14.
19. Uredba o standardima i uvjetima koje moraju ispunjavati granični prijelazi za učinkovito i sigurno obavljanje granične kontrole, NN br. 57/14.
20. Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda, NN br. 94/07, 79/08, 114/12 i 47/13.
21. Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra, NN br. 29/05.



22. Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, NN br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10 i 80/12.
23. Pravilnik o uvjetima i načinu stavljanja u promet riba i drugih morskih organizama, NN br. 154/08.
24. Odluka o popisu iskrcajnih mjesta za ribarska plovila koja obavljaju gospodarski ribolov na moru, NN br. 64/09., 66/09.
25. Odluka o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.
26. Odluka o davanju suglasnosti na Odluku o utvrđivanju lučkog područja u lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja.

## 8.2 Strateški dokumenti

1. Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine
2. Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2016. – 2018.
3. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine
4. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.
5. Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva Republike Hrvatska 2013.
6. Operativni program za pomorstvo i ribarstvo RH za 2014. – 2020.
7. Nacionalni program razvitka otoka
8. Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.
9. Strategija upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem RH
10. Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ.
11. Strateški ciljevi i preporuke za Europsku pomorsku prometnu politiku do 2018. godine
12. Zelena knjiga o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi
13. Bijela knjiga - Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima.
14. COM 898 (2011) A European vision for Passengers: Communication on Passenger Rights in all transport modes. Relevant EU Regulations in waterborne transport: 1. Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004, and 2. Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents.
15. Master plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja na području Primorsko-goranske županije (EA-SEAWAY), Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2016.

### 8.3 Znanstvena i stručna literatura

1. Alternative Port Management Structures and Ownership Models, World Bank's Port Reform Toolkit (2007)
2. Clark, X., Dollar, D., Micco, A.: Maritime transport costs and port efficiency, World Bank, New York, 2001.
3. Cullinane, K., Song, D.: Port privatization policy and practice, Taylor & Francis, 2002.
4. Debelić, B. (2013). Agency Theory and a Concession Relation in Ports Open to Public Traffic in the Function of Empowerment of Entrepreneurial Initiatives. *Pomorstvo*, 27(1), p. 225-246.
5. Development perspectives for small and medium Baltic Sea ports
6. ESPO Fact-Finding Report 2010
7. ESPO Fact Finding Report 2011
8. Gaur, P.: Port Planning as a Strategic Tool: A Typology, Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, Universiti of Antwerp, 2005.
9. Hlača, V.: Pomorsko dobro i koncesije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
10. Jugović, A., Mezak, V., Lončar, S.: Organization of Maritime Passenger Ports, *Pomorski zbornik – Annals of Maritime Studies*, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Republike Hrvatske, Rijeka, 2006., 44.
11. Jugović, A., Perić, A., Kolanović, I.: Principles for Management and Development of Sea Passenger Ports, *Traffic & Transportation Scientific Journal on Traffic and Transportation Research*, Fakultet prometnih znanosti, 18, Zagreb, 2006., 1.
12. Jugović, A.: Model racionalnog upravljanja pomorskoputničkim lukama Republike Hrvatske, *Ekonomika misao i praksa*, Časopis Sveučilišta u Dubrovniku, Dubrovnik, XVII, 2008, 1.
13. Jugović, A.: Organizacijska struktura lučke uprave Rijeka, *Pomorstvo – Journal of Maritime Studies*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., 17.
14. Jugović, A.: Prilog decentralizaciji upravljanja lukama otvorenim za javni promet od županijskog značenja, *Pomorstvo*, *Journal of Maritime Studies*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 21., Rijeka, 2007., 1.
15. Jugović, A.: Town-maritime passenger port interface in the Republic of Croatia - basic factor of their successful development, *Tourism and Hospitality Management*, Fakultet za hotelski i turistički menadžment, Opatija, 2007., 13.
16. Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012.
17. Kesić, B., Jugović, A.: Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu, *Pomorstvo*, *Journal of Maritime Studies*, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., 19.
18. Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci & Liber d.o.o., Rijeka, 2006.
19. Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
20. Peljar za male brodove – I. dio, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2002.
21. Peljar za male brodove – II. dio, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2003.
22. Port ownership and governance models in Finland (2011)
23. Stupalo, V.: Metode vrednovanja kapaciteta i kvalitete usluge u trajektnoj luci, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2015.