

## ORGANIZACIJA I RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA ORGANIZATION AND DEVELOPMENT OF SEE PASSANGER PORTS

*Alen Jugović\*, Blanka Kesić\*, Igor Jakomin\*\**

Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, Hrvatska\*

Fakultet za pomorstvo i promet, Sveučilište u Ljubljani, Portorož, Slovenija\*\*

Faculty for Maritime Studies, University of Rijeka, Rijeka, Croatia\*

Faculty for Maritime Studies and Traffic, University of Ljubljana, Portorož, Slovenia\*

### *Sažetak*

Pomorsko-putnički promet u svijetu u posljednjem je desetljeću u značajnoj ekspanziji. Suvremeni putnički terminali preduvjet su optimalnog odvijanja i razvijanja linijskog pomorsko-putničkog prometa i kružnih putovanja. Odgovarajuće dimenzioniran i organiziran pomorsko-putnički terminal je i preduvjet razvijanja brojnih komplementarnih djelatnosti vezanih uz pomorsko-putnički promet, prvenstveno je promotor oplemenjivanja turističke ponude i razvitka turizma. Iz takvih spoznaja proizlazi potreba sustavnog i znanstveno utemeljenog istraživanja organizacije pomorsko-putničkih luka kako bi se na temelju znanstvenih činjenica stvarale najvažnije pretpostavke za povećanje kvalitete ponude, racionalizacije poslovanja i razvoja pomorsko-putničkih luka. Poslovanje koje će voditi stvaranju pomorsko-putničkih luka koje će biti nositelji determiniranja urbane i razvojne strategije cjelokupnog lučkog sustava. Dugačka i razvedena obala Republike Hrvatske jedan je od najvažnijih prirodnih resursa. Razvijanje svih oblika pomorsko-putničkog prometa i izgradnje modernih putničkih luka generator je vrednovanja primorskog položaja Republike Hrvatske.

### *Abstract*

In the last decade sea passenger traffic in the world is in significant expansion. Modern sea passenger port terminals are prerequisite for optimal functioning and development of liner sea passenger traffic and cruises. Adequately organized sea passenger terminals are also a condition for developing numerous activities connected to sea passenger traffic. Above all promotes the improvement of tourist offer and tourism. This understanding reflects the need for systematic and scientifically based research of sea passenger ports organization in order to make the most important assumptions for increasing offer, management rationalization and development of sea passenger ports. This type of management leads to create a sea passenger ports which will be a bearers of well structured urban and developing strategy of port system. Long and abounding coast of Croatia is one of its basis important natural resources. Development of all forms of sea passenger traffic and construction of sea passenger ports is the basis for proper evaluation of maritime status of Republic of Croatia.

### 1. UVOD

Pomorsko-putničke luke jedan su od bitnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba putnika za transportom. Optimalan razvitak putničkoga lučkog sustava moguće je ostvariti jedino pravilno vođenom lučkom politikom usklađenom s ciljevima i mjerama ukupne gospodarske politike. Posebnost je luka u tome da nisu same sebi svrha, već su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju koristi.

Porast prosječne veličine putničkog broda i ukupne veličine putničke mornarice odrazio se i na pomorskoputničke luke. Takav kvalitativan i kvantitativan zamah postavio je pred luke koje su u funkciji putničkog prometa zahtjev za

izmjenom fizionomije i načina ponašanja. Od klasičnih putničkih luka nastali su suvremeni putnički terminali koji moraju zadovoljiti potrebe i brodarka i putnika. To su terminali čija se funkcija ne iscrpljuje u prihvatu broda, već se proširuje na kvalitetan prihvata putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu te efikasan prihvata sredstava drugih prometnih grana.

Izgradnju pomorsko-putničkog terminala kojim se proširuje proizvodni program luke treba u prvom redu sagledavati s makro-ekonomskog aspekta jer propulzivno utječe na razvitak niza komplementarnih djelatnosti. Propulzivnost pomorsko-putničkih terminala toliko je opsežna u regionalnom razvitku da malo koja svjetska regija nije iskoristila prirodne uvjete koje joj omogućuje geoprometni položaj.

## 2. TENDENCIJE KRETANJA U SVJETSKOM POMORSKO-PUTNIČKOM PROMETU

Optimalno opslužiti brod znači osigurati odgovarajuće suprastrukturalne kapacitete. Suprastrukturalni kapaciteti na suvremenom putničkom terminalu (trajektnom ili za kružna putovanja) moraju biti tako dimenzionirani i profilirani da omogućavaju brzu protočnost putnika i vozila te da se u njima osigura potreban komfor za putnike, a to su /1/:

- 1) ponuda (usluge) u lukama: protočnost, rasprostranjenost, popratni sadržaji, sadržaji ponude i pristupačnost;
- 2) ljubaznost osoblja, gostoljubivost i srdačnost poslužitelja različitih usluga;
- 3) sposobnost i organiziranost ljudi zaposlenih na radnim mjestima (carina, policija);
- 4) uslugeiservisi(uslugepopravka,mehaničarske usluge, benzinske crpke);
- 5) ugostiteljski objekti i restorani;
- 6) stajališta za osvježenje i odmor, odmarališta, moteli, hoteli, mjenjačnice;
- 7) dobro opskrbljene prodavaonice, trgovine, samoposluge;
- 8) javni WC-i i sanitarni čvorovi uz prometnice;
- 9) parkirališta (veličina, dovoljan broj mjesta, pristupačna cijena);
- 10) dodatni sadržaji za putnike (kina, zabavne igre).

Na crtežu 1 prikazuje se simulacija suvremenoga pomorsko-putničkog terminala. Da bi takav terminal opravdao uložena sredstva

i da bi se optimalno koristili instalirani kapaciteti, potrebno je zadovoljiti i određene zahtjeve iz makrookruženja čime se osigurava tržište lučkih usluga, odnosno privlače putnički tokovi u te luke.

Osnovni uvjeti su /2/:

- dobra prometna povezanost (povezanost prometnica);
- dobra povezanost s mjestima i njihova ekonomičnost (sati puta);
- prometna mreža ("u najkraćem vremenu najsigurnije do cilja");
- razgranata mreža prometnica/brodskih linija;
- povezanost i integriranost različitih vrsta i grana prometa;
- kvalitetno obavješćivanje;
- brzina odvijanja prometa;
- učestalost veza;
- prohodnost, protočnost, nesmetano odvijanje, i normalni tijek prometa.

Zahtjevi makrookruženja, povećanje svjetskih pomorskoputničkih tokova i inovacije u brodarstvu promijenili su sliku svjetskoga pomorskoputničkog tržišta pa se luke, kao važan segment odvijanja i regulacije pomorskog prometa, moraju prilagođavati novonastalim uvjetima. Proces prilagođavanja starih ili izgradnja novih modernih luka ovisi o prostornim i ekonomskim mogućnostima same luke, a često je otežan ili limitiran određenim čimbenicima važnim za razvoju poslovanje luke, odnosno krutošću samoga lučkog sustava kao gospodarskog subjekta. Svako prilagođavanje suvremenom brodarstvu skupo je



**Crtež 1:** Izgled suvremenoga višenamjenskoga putničkog terminala

**Izvor:** Kesić, B., Jugović, A.: *Nova trajektna i putnička luka Zadar*, Lučka uprava Zadar, 2003.

i teško, u pitanju je ne samo visina investicijskog ulaganja već i rentabilnost eksploatacije skupih obala, prekrcajnih rampi i mostova, što ovisi o stupnju iskorištenosti kapaciteta, odnosno o stupnju koncentracije putničkog prometa.

### **3. ORGANIZACIJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA**

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

- brodove u linijskom prijevozu
- brodove za kružna putovanja.

Navedena podjela luka vezana je uz organizacijski aspekt poslovanja luka u čijem se fokusu nalazi putnik kao predmet transportiranja. Postoji još jedna podvrsta pomorskoputničke luke, a to je nautička luka ili marina. Marina predstavlja primarni objekt nautičkog turizma, izgrađen, rekonstruiran, proširen ili moderniziran u cilju pružanja svih usluga sudionicima raznih vidova turističke i zabavne navigacije na moru /3/.

#### **3.1. Organizacija luke za linijski prijevoz putnika**

S obzirom na karakteristike i vrstu brodova u linijskom putničkom brodarstvu bit će definirana i organizirana putnička luka sa svim potrebnim objektima i sadržajima. Linijski putnički promet dijeli se na klasične putničke brodove, RO-RO putničke brodove i vrlo brze putničke brodove, a osnovna i najveća razlika između tih brodova je u predmetu prijevoza /4/. Iako je ta distinkcija značajna za linijski putnički promet i glavna je značajka prepoznatljivosti vrste prijevoza u putničkom brodarstvu, u organizaciji putničkih luka ona je gotovo zanemarena. Razlog tome je što je većina pomorsko-putničkih luka profilirana za prekrcaj i opskrbljivanje svih podvrsta linijskoga putničkog brodarstva, tj. luke su organizirane kao višenamjenski terminali. Do te je svestranosti došlo zbog velikih troškova izgradnje pomorsko-putničke luke i nefleksibilnosti takvih investicija jer jednostavno je bilo nemoguće pri svakom značajnijem razvoju putničkih brodova izgraditi novu luku. Nametnula se potreba izgradnje specijaliziranih putničkih terminala i uređaja (automatizirane rampe, mostovi i sl.) unutar jedne luke koji će biti sposobni primiti i odgovoriti na sve zahtjeve putničkog brodarstva i potražnje za pomorsko-putničkim prijevozom. Razvoj putničkih

brodova podjednako zahtijeva razvoj kapaciteta pomorskih luka koje, ako žele sudjelovati u putničkom brodarstvu, moraju odgovoriti na izazove koje takvi brodovi predstavljaju.

Na terminalima za linijski putnički promet, posebno su značajne površine za smještaj cestovnih vozila, pristupne ceste, rampe posredstvom kojih se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda te kontakt sa sredstvima drugih prometnih grana. Stoga su u prednosti lokacije u blizini grada ili one u blizini terminala ostalih prometnih grana. Najznačajnija je komunikacija s cestovnim prometom jer je koncepcija RO-RO putničkih brodova (trajekata) zasnovana na mogućnosti raspolaganja putnika automobilom tijekom čitavog putovanja. Kako bi se pojednostavio ukrcaj/iskrcaj, tj. komunikacija putnika koji putuju bez vozila između pomorskih i kopnenih terminala, u suvremenim putničkim lukama postavljeni su putnički (natkriveni) pokretni mostovi (slično kao na aerodromima). Njima je omogućen izravan protok putnika iz terminala u brod i obrnuto. Ovakav režim rada posebno je učinkovit u lukama za međunarodni promet radi lakše i brže policijske i carinske kontrole. Na shemi 1 prikazana je struktura suvremene višenamjenske putničke luke.

Organizacijsku razinu linijskoga pomorskoga putničkog prometa u pravilu čine velika broderska poduzeća, s mogućnošću znatnih investicijskih ulaganja u brodovlje, koja su najčešće ustrojena kao dionička društva. U državama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka općedruštveni interes, brodari su često državna poduzeća (npr. "Jadrolinija" u Republici Hrvatskoj).

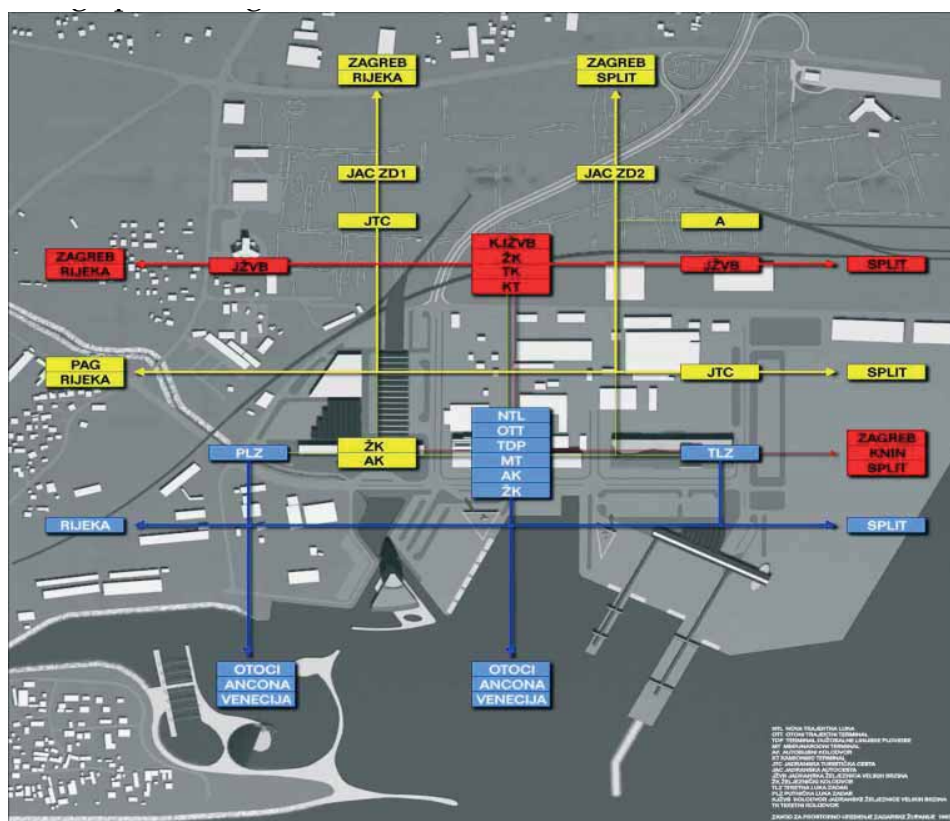
Organizacijska struktura putničkoga linijskog brodarstva složena je od klasične prijevozne funkcije s obzirom da na putničkim brodovima treba osigurati uvjete za ponudu ugostiteljskih i ostalih usluga putnicima, što višestruko povećava potrebu za "bijelim osobljem" i razvijenom nabavnom funkcijom.

#### **3.2. Organizacija luke za kružna putovanja**

U novije vrijeme u svijetu, zbog ekspanzije međunarodnih kružnih putovanja, razvijaju se specijalizirani terminali za tu vrstu prometa.

Dosadašnji razvitak luka/terminala za kružna putovanja rezultat je /5/:

- progresivnog rasta standarda država zapadne i sjeverne Europe, Sjeverne Amerike i u zadnje vrijeme Japana, Južne Koreje, Singapura i Tajlanda; /6/



**Shema 1:** Simulacija suvremenoga putničkog terminala u luci Zadar

**Izvor:** Kesić, B., Jugović, A.: *Nova trajektna i putnička luka Zadar*, Lučka uprava Zadar, 2003.

- angažiranja turoperatora koji prije negoli ustanove itinerar žele definirati dva parametra:
  - 1) ekonomske, tehnološke, kulturološke i infrastrukturne pogodnosti luke ukrcaja i ticanja i
  - 2) postojanje dovoljne platežne potencijalne potražnje.

Tek tada slijedi intenzivna medijska propaganda tijekom duljeg razdoblja, a to predmnijeva upoznavanje s programom putovanja s aspekta pogodnosti i sadržaja, uz nezaobilazno naglašavanje novog iskustva u životu suvremenog čovjeka koje se stječe takvim putovanjem. Dakle, terminal za kružna putovanja uvjet je bez kojeg se ne može zamisliti komercijalno iskorištavanje određenog prostora.

Dosadašnje iskustvo turističkih organizatora na tržištu kružnih putovanja upućuje na to da je ulaganje u terminal osnova ekonomskog vrednovanja kulturne baštine i manifestacija borbe za prestiž u odnosu prema konkurentnoj luci /7/.

Funkcija luke za kružna putovanja je dvojaka ovisno o tome radi li se o /8/: polaznoj luci (engl.

home port) za kružna putovanja i 1) luci ticanja (engl. port of call).

Luke ticanja su luke koje spadaju u jednu od turističkih destinacija koje brod na kružnim putovanjima u sklopu svog itinerara (programa putovanja) namjerava posjetiti. Od takvih luka se očekuje da udovolje sljedećim osnovnim zahtjevima: 1) prihvate brodove na kružnim putovanjima, 2) osiguraju carinske i policijske formalnosti, 3) organiziraju izlete na okolna znamenita mjesta ili raznovrsne lokacije (muzeji, restorani, kockarnice i sl.), 4) usluge i servisi za popravak i opsluživanje broda, 5) ugostiteljski objekti, restorani i prodavaonice.

Iako se ovi zahtjevi čine brojni i sveobuhvatni, oni su ipak puno manji od zahtjeva koje mora zadovoljiti "polazna luka" za kružna putovanja. Polazna luka, osim što mora optimalno poslužiti brod, mora omogućiti putnicima i brodovima dodatne sadržaje i usluge kao što su /9/:

- dobra povezanost sa svim prometnim granama i učestalost veza (cesta, željeznica, brodske linije i dr.);

- prostor za parkiralište osobnih vozila i autobusa;
- budući da putnici dolaze s udaljenih emitivnih tržišta, najčešće zrakoplovom, neophodno je da terminal bude lociran u blizini zračne luke;
- kako putnici mogu biti u situaciji da dulje čekaju na početak putovanja (raniji letovi, razgledavanje grada i sl.), terminali se ponudom sadržaja i vizualnim doživljajem oblikuju na način da turisti već i boravak na terminalu doživljavaju kao sastavnicu turističkog proizvoda;
- u prednosti su lokacije terminala u centru grada jer su turistima na raspolaganju i sadržaji u samom gradu pa će zahtjevi za osiguranjem turističkih usluga na terminalu biti manji, a sama ponuda raznovrsnija i kvalitetnija;
- siguran i stalan vez.

Kružna putovanja su oblik prijevozne i turističke usluge. Turistička usluga se odnosi na turističke destinacije s djelatnostima koje pridonose kvaliteti usluge u toj destinaciji (sportsko-rekreacijski sadržaji, trgovine, banke, kockarnice, muzeji, kulturne znamenitosti i dr.). Turističke agencije specijalizirane su za organizaciju kružnih putovanja, a raspoložu razgranatom mrežom poslovnica koja omogućava kvalitetnu pokrivenost emitivnog tržišta jedne svjetske regije ili čak nekoliko svjetskih regija. Zbog takvog rasporeda emitivnih i receptivnih tržišta te relativno velike udaljenosti, agencija će u pravilu ponuditi i organizirati prijevoz zrakom do i od luke polazišta.

Prijevoznu ili prometnu funkciju kružnog putovanja obavlja brodersko poduzeće koje je specijalizirano upravo za taj vid broderske djelatnosti. Onostavljana raspolaganje brod i posadu, a u manjoj mjeri može obavljati i prodajnu funkciju, ali je to najčešće prepušteno turističkoj agenciji. Nositelji prijevozne funkcije osim specijaliziranih brodera mogu biti broderska poduzeća koja se bave drugim oblicima pomorskog prijevoza ili multinacionalne kompanije čiji je predmet poslovanja industrija zabave i slobodnog vremena (primjerice Disney kompanija). Važan element prijevozne funkcije u proizvodnji kompletne turističke usluge su i putničke luke ili terminali koji predstavljaju "vrata" koja vode do turističke destinacije. Turistička destinacija obuhvaća najrazličitije turističke sadržaje koji predstavljaju motiv dolaska turista.

Organizacija kružnih putovanja predstavlja se kao kompleksan proizvod brodarstva, lučkih

djelatnosti, kopnenog i zračnog prometa, opskrbljivača brodova, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih objekata, trgovine, turističkih i pomorskih agencija te drugih poduzetnika. Ona predstavlja međuovisnost i interakciju pomorskog prometa (brodovi i luke) i turizma (turistička destinacija i zabava).

### 3.3. Organizacija turističke luke – marine

Turistička luka je specijalizirana luka u kojoj se obavlja promet nautičkih turista i koja raspoložu kompleksom suvremeno izgrađenih i organiziranih objekata, uređaja i djelatnosti za prihvataj, smještaj i održavanje plovila nautičkog turizma. Turističke luke predstavljaju primarni turistički objekt nautičkog turizma izgrađen ili rekonstruiran, proširen ili moderniziran u cilju pružanja svih usluga sudionicima raznih vidova turističke i zabavne navigacije na moru, rijekama i jezerima /10/.

Prevladavajući tip turističke luke u svijetu je marina pa stoga ona predstavlja primarnu turističku luku i to iz jednostavnog razloga što se samo u marini zadovoljavaju najrazličitije potrebe i želje nautičara. Zbog složenosti nautičke usluge te svrhovite potrebe njene organizacije i smišljene politike nautičkog turizma, očigledan je proces usavršavanja i unapređivanja svih turističkih luka u marine. Marina je, dakle, prihvatna postaja nautičara koja mora imati, ovisno o kategoriji, sljedeće elemente: privezište u moru i na suhom, sposobnost pružanja logističkih usluga na vezu i u okruhu marine, sposobnost pružanja kvalitativnih tehničkih i servisnih usluga, trgovačku ponudu, ugostiteljske sadržaje te parkiralište za vozila. Osim ovih osnovnih elementa, za uspješan rad marine značajne su sljedeće komparativne prednosti:

- lokacija uz poznata turistička naselja ili uz nacionalne parkove
- dobra prometna povezanost.

Prema organizaciji i tipovima gradnje marine u svijetu razvrstavaju se na /11/ :

- američki tip,
- atlantski tip i
- mediteranski tip.

Američki tip marine karakterističan je po jednostavnoj (i standardnoj), kvalitetnoj i relativno jeftinoj izgradnji, funkcionalnom razmještaju sadržaja, dobroj opremljenosti i efikasnoj organizaciji poslovanja.

Atlantski tip marina, kao i sve europske marine, u arhitektonskom smislu nema jedinstveni model izgradnje. Te su marine slabije opremljene i u prosjeku imaju manji kapacitet od američkih.

Mediterranski tip karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekata. Vezane su uz turističko naselje ili su često njegov dio. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjene su pretežito gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci.

Motivi dolaska turista u nautičko-turističku luku su, primjerice, dobava i opskrba gorivom i namirnicama, radovi na plovnoj jedinici, sklanjanje od nevremena ili oluja, odmor, rekreacija, poduzimanje kraćih ili dužih izleta, obavljanje sportskih aktivnosti na moru, kupanje i ribarenje, najam jahte i motornih čamaca i sl. Bez obzira koji motiv imali turisti (korisnici marine) za dolazak u marinu, jedna je činjenica uvijek ista, a to je da je njihov dolazak spontan (neorganiziran) i da ima obilježja rekreacije.

## ZAKLJUČAK

Pomorsko-prijevozne usluge putnika u linijskom prometu i na kružnim putovanjima obilježene su ovim procesima:

- intenzivan porast potražnje;
- koncentracija brodskih linija na manji broj luka;
- uvođenje raznovrsnih usluga namijenjenih putnicima;
- porast kvalitete usluga namijenjenih putnicima;
- smanjenje broja brodara na nekoliko velikih (pojedini brodari tijekom pedesetih godina toliko su se ekonomski razvili da su imali snagu i moć odrediti pravce kretanja dobara i ljudi);
- izgradnja suvremenih putničkih luka (prema uzoru na zračne luke);
- proširenje sadržaja i organizacija dodatnih aktivnosti u luci i izvan nje.

Prekomorski linijski prijevoz putnika danas se smanjuje zbog jake konkurencije prijevoza putnika zračnim putovima jer potražnju za takvom vrstom prijevoza ljudi na dugim prometnim pravcima zadovoljava mnogo bolje, brže i djelotvornije. Zbog toga su danas rijetki brodari specijalizirani isključivo za prekomorski linijski prijevoz putnika. Suvremeni putnički brodari koji djeluju u prekomorskom linijskom prijevozu putnika upotpunjuju takvo djelovanje

drugim oblicima i vrstama morskog brodarstva, proširujući ga i na prijevoz putnika u kabotaži i organizaciju turističkih putovanja.

U godinama što slijede treba očekivati češću pojavu većih i bogatije opremljenih putničkih prostora, posebice u odnosu na postojeće manje RO-RO putničke brodove koji su se proteklih godina uobičajeno sretali na jadranskim putničkim prugama od obale prema otocima. Očekivani razvoj linijskog prometa u skoroj budućnosti ponajprije će ovisiti o tehnološkom razvoju brodova i luka te njihovoj međusobnoj tehnološkoj i organizacijskoj usklađenosti. Povećanje jediničnih prijevoznih kapaciteta prati porast opsega i kvalitete usluga namijenjenih putnicima. Raznovrsnost, opsežnost i kvaliteta tih usluga na današnjim putničkim brodovima i putničkim terminalima pridonijet će porastu potražnje za pomorsko-prijevoznim uslugama.

Malo je trendova koji se po značenju mogu mjeriti s promjenama u dužini i kapacitetu te s cjelokupnim razvojnim kretanjima osnovnog proizvoda kružnih putovanja - brodova za kružna putovanja. Razvoj brodova za kružna putovanja jedan je od glavnih mehanizama koji je potaknuo rast i razvoj "crusinga". Brodarske kompanije i dalje ulažu milijarde američkih dolara u nove, veće, sigurnije i luksuznije brodove kako bi bile spremne odgovoriti na konkurentske izazove i ostvariti sklad između količine ponude i potražnje.

Svi sudionici kružnih putovanja (lučke vlasti, brodari, turistički agenti, ponuđači usluga, lokalna zajednica) moraju se prilagoditi, međusobno surađivati i ponašati kao partneri u zajedničkom poslu kako bi namirili sve veće potrebe i zahtjeve putnika na kružnim putovanjima. Propusti samo jednog partnera mogu ostaviti loš dojam na turističku destinaciju, dok uspješno realizirana kružna putovanja mogu prerasti u biznis koji može postati pokretačka snaga gospodarskog i društvenog razvoja konkretne turističke destinacije i svih subjekata u proizvodnji usluge kružnih putovanja.

Kružna putovanja u svijetu u stalnom su porastu i ne može se nazrijeti nijedan razlog koji bi ubuduće djelovao na suprotan smjer kretanja, odnosno na usporavanje rasta. Razumljivo je da će oscilacija biti jer su i kružna putovanja pod utjecajem cikličkih kretanja, ali će trend biti uzlazan.

### **Bilješke:**

- /1/ Holjevac Avelini, I.: Upravljanje kvalitetom u turizmu i hotelskoj industriji, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002., str. 159.
- /2/ Kesić, B.: Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003.
- /3/ Šamanović, J.: Nautički turizam i menadžment marina, Visoka pomorska škola u Splitu, Split, 2002., str. 60.
- /4/ RO-RO brodovi su, za razliku od drugih dviju vrsta, sposobni osim putnika prevoziti i prijevozna sredstva na kotačima kao što su automobili, kamioni, motori, kamp prikolice i vagoni
- /5/ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 29.
- /6/ Japan je još uvijek neosvojeno tržište s obzirom da Japanci ne teže za godišnjim odmorom, a ako se i odluče za odmor, on nije dulji od tjedan dana.
- /7/ Za primjer valja navesti izgradnju terminala u luci La Valleta na Malti, gdje je isti izgrađen za potrebe kružnih putovanja. Tijekom 1991. godine, zbog rata u Perzijskome zaljevu, Sredozemlje je postalo zona visokog rizika. Mnogobrojni turisti odustali su od posjeta Sredozemlju, ali unatoč tome vlada Malte nije ni u jednome trenutku posumnjala u ispravnost odluke o završetku izgradnje pomorskoputničkog terminala.

/8/ Kesić, B., Jugović, A.: Nova trajektna i putnička luka Zadar, Lučka uprava Zadar, 2003.

/9/ Ibidem

/10/ Jadrešić, V.: Nautički turizam, Pedagoška akademija, Zadar, 1978., str. 24.

/11/ Baričević, H.: Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003., str. 91.

### **Literatura:**

1. Alderton, M. P: Port Management and Operations, London, Hong Kong, 1999.
2. Dulčić, A.: Nautički turizam i upravljanje lukom nautičkog turizma, Sveučilište u Splitu, EKOKON, Split.
3. Kesić, B., Jugović A.: Desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava RH 2001.-2011., Zagreb, 2003.
4. Statistics 04 – The Year book for passenger shipping traffic, Ship Pax, Švedska, 2004.
5. [www.jadrolinija.hr](http://www.jadrolinija.hr)
6. [www.medcruise.com](http://www.medcruise.com)
7. [www.miamidade.com](http://www.miamidade.com)
8. [www.mmtpr.hr](http://www.mmtpr.hr)
9. [www.strategis.ic.gc.ca](http://www.strategis.ic.gc.ca)