

Mirjana Kovačić, dipl. oec.
Primorsko-goranska županija
Trg Grivica 4/I
51000 Rijeka

SPECIFIČNOSTI RAZVOJA LUKA POSEBNE NAMJENE U PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI

Sažetak

U radu je pregledno iznesen postupak koncesioniranja u lukama posebne namjene, osnovni problemi u svezi s time, kao i gospodarske aktivnosti subjekata u lukama posebne namjene za Primorsko-goransku županiju. Sagledavajući tehničko tehnološku opremljenost i postojeće mogućnosti luka posebne namjene definirani su osnovni pravci razvoja u suglasju s planovima i projektima razvoja, te čimbenici potrebni za njihovo provođenje. Naglasak je na uspostavljanju ravnoteže razvoja u tehničko-tehnološkom, ekonomskom i ekološkom smislu.

Posebice, naglasak je na zaštiti i očuvanju morskog i obalnog pojasa, te okoliša koji podliježe gospodarskim aktivnostima, na način da svi planovi razvoja i projekti za luke posebne namjene budu u skladu s prihvaćenim ekološkim standardima.

Ključne riječi: luke posebne namjene, koncesioniranje, gospodarske aktivnosti, tehničko-tehnološka opremljenost, planiranje i projektiranje, zaštita morskog pojasa.

1. Uvod

Režim i status morskih luka određuju zakonski propisi države na čijoj su obali locirane. Osim problema pravnog i administrativnog uređenja luke kao pomorskog dobra, svaka država u svome zakonodavstvu mora riješiti i kompleksno pitanje gospodarskih djelatnosti ili aktivnosti koje su u primarnoj svezi s morem, a njima može upravljati država, državno tijelo ili, pak, gospodarska organizacija sa stečenim pravom korištenja luke. Režim pomorskog dobra i korištenja morskih luka definiran je Zakonom još 1974. godine, a mijenja se stupanjem na snagu Zakona o morskim lukama, početkom 1996. godine. U 1994. godini usvojen je Pomorski zakonik, koji

je dao definiciju pomorskog dobra u kojoj su izostavljene luke, pa je, već iste godine, donijeta prva novela Pomorskog zakonika koja je luke vratila u pomorsko dobro.

Zakon o morskim lukama daje potpuno nov razvrstaj luka, koji prijašnjim zakonima nije bio moguć, a što implicira drugačiju podjelu luka prema njihovoj veličini i značenju za RH. Kategorizacijom luka, na osnovi stvarnih prometnih i ostalih parametara, RH se odredila prema glavnim prometnim pravcima [1, str. 69].

Zakon normira luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene, što čini podjelu luka prema namjeni kojoj služe. Sve luke mogu biti otvorene za međunarodni ili samo za domaći promet. Luke za javni promet su:

- luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH,
- luke županijskog značenja i
- luke lokalnog značenja.

Luke posebne namjene dijele se na:

- vojne luke,
- luke tijela unutarnjih poslova,
- luke nautičkog turizma,
- industrijske luke,
- športske luke,
- ribarske luke i dr.

Prema značenju za RH luke posebne namjene također se razvrstavaju i to prema značenju za RH i od županijskog značenja.

Upravljanje, izgradnja i održavanje luka otvorenih za javni promet provodi se putem lučke uprave, dok je upravljanje lukom posebne namjene povjerenonositelju koncesije za luku posebne namjene. Tako Zakon o morskim lukama objedinjuje europske modele upravljanja morskim lukama, ali je i odraz postojećeg stanja u morskim lukama RH.

2. Koncesije – zakonski modeli ulaganja u luke

2.1. Pojam koncesije

Lučko područje predstavlja pomorsko dobro što znači opće dobro na kojem se ne može stjecati vlasništvo niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi, pa je pitanje gospodarskog korištenja uređeno putem koncesija. Pomorsko dobro i njegovo korištenje u vlasti je države koja upravlja pomorskim dobrom. Ta se vlast i upravljanje pomorskim dobrom utvrđuje odredbom članka 56. Zakonika koji kaže da pomorskim dobrom upravlja, održava ga i zaštićuje Republika Hrvatska neposredno i/ili putem županija. Ovlaštenja županije i županijskog ureda za pomorstvo naročito se ističu u

postupku stjecanja koncesija, koji se provodi donošenjem odluke i zaključivanjem ugovora o koncesiji na pomorskom dobru [2, str. 237].

Zakonik ističe da se posebna uporaba i/ili gospodarsko korištenja dijela pomorskog dobra može odobriti fizičkim i pravnim osobama pod uvjetom da takvo korištenje nije u suprotnosti s interesom Republike. Odobrenje se naziva koncesija, a sadržaj odluke o koncesiji utvrđuje zakon koji traži da se na osnovi odluke zaključi ugovor o koncesiji. Koncesija daje ovlašteniku koncesije pravo uporabe i korištenja pomorskog dobra, koje se ne može prenositi na drugog, bez izričita odobrenja davatelja koncesije. Koncesije se izdaju na vrijeme, odnosno vremensko razdoblje određeno u zakonu [2, str. 237].

Zakonski tipovi koncesija:

- koncesije za obavljanje lučkih djelatnosti,
- koncesija za uporabu objekata lučke podgradnje i nadgradnje,
- koncesija za izgradnju novih objekata lučke podgradnje i nadgradnje i
- prvenstvena koncesija.

Posebni je pravni tretman i postupak u zakonu propisan za uporabu i korištenje luka za posebne namjene. Te se luke otvaraju i njihove granice na moru i kopnu određuju odlukom o dodjeli koncesija radi obavljanja djelatnosti za koju je utvrđena posebna namjena. Ta koncesija obuhvaća uporabu, izgradnju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene. Luke posebne namjene, županijskog značenja, su luke [2, str. 234]:

- nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova,
- industrijske luke u koje mogu uploviti brodovi do 1.000 GT,
- brodogradilišne luke s veličinom navoza do 50 metara, odnosno veličinom doka do 1.000 tona nosivosti,
- športske i
- ribarske luke.

Luke posebne namjene od županijskog značaja koriste se na temelju koncesije koju daje županijsko poglavarstvo za razdoblje do 12 godina prema navedenoj zakonskoj regulativi.

2.2. Koncesije u lukama posebne namjene

Postupak koncesioniranja pomorskog dobra u lukama posebne namjene, sukladno odredbama Zakona o morskim lukama koje se odnose na luke posebne namjene županijskog značenja, započet je 1999. godine.

Koncesijskim postupkom obuhvaćeno je 30 luka posebne namjene - športskih, brodogradilišnih, luka nautičkog turizma i sidrišta u kojima su koncesionari stekli

pravo uporabe, izgradnje i gospodarskog korištenja luka, u vremenskom razdoblju od 4 i 8, odnosno 12 godina, uz obvezu podmirenja godišnje koncesijske naknade.

Sve koncesionirane luke su postojeće luke, čiji korisnici su zamijenili valjane pravne osnove - dotadašnje pravo korištenja, u odluku/ugovor o koncesiji. Godišnja koncesijska naknada svih zaključenih ugovora izražena je u dva dijela - stalni dio koji je određen po metru četvornom lučkog područja i promjenjivi dio koji je određen u postotku od ukupnog godišnjeg prihoda luke posebne namjene.

Jedinstvene kriterije za utvrđivanje visine koncesijske naknade na pomorskom dobru - lučkom području luka posebne namjene, utvrdilo je županijsko poglavarstvo. Uvažavanjem tih kriterija diferencirana je visina stalnog dijela koncesijske naknade (ovisno o djelatnosti luke posebne namjene i pravnoj osobnosti koncesionara), dok se promjenjivi dio naknade kreće u zakonom određenom rasponu i razlikuje se (prema djelatnosti luke posebne namjene, odnosno ovisno o geografskom smještaju - kopneni/otočni dio županije).

Otvaranje luke za posebne namjene (osim vojnih luka i luka tijela unutarnjih poslova) kao i njene granice na moru i kopnu određuju se odlukom o dodjeli koncesije radi obavljanja djelatnosti za koju je utvrđena posebna namjena odnosno luke (Članak 28. stavak 2. Zakona o morskim lukama). Nadalje, otvaranje luka posebne namjene mora biti utemeljeno na prostornim planovima (Članak 28. stavak 6. Zakona o morskim lukama). Koncesija za ove luke obuhvaća upotrebu, izgradnju i gospodarsko korištenje luke posebne namjene, a pravna osoba koja je dobila koncesiju za luku posebne namjene dužna je koristiti luku sukladno odluci o koncesiji i sklopljenom ugovoru o koncesiji te je dužna koristiti i održavati luku prema njezinoj namjeni i zahtjevima sigurnosti plovidbe u njoj (Članak 29. stavci 2. i 3. Zakona o morskim lukama).

Postupak dodjele koncesije za luke propisan je Uredbom o postupku dodjele koncesije i načinu određivanja granica za luke posebne namjene (N.N. 108/96). Tako prema članku 2. Uredbe, odlukom o koncesiji za luku posebne namjene određuje se značenje luke posebne namjene prema značenju za Republiku Hrvatsku i prema djelatnostima koje se u njoj obavljaju [4, str. 111].

Značajno je da Uredba razlikuje postupanje u pogledu koncesioniranja za nove luke posebne namjene i postojeće luke posebne namjene.

Dodjela koncesije za nove luke posebne namjene

Što se tiče novih luka posebne namjene, odluku o javnom prikupljanju ponuda za dodjelu koncesija za luku posebne namjene od županijskog značaja donosi Županijsko poglavarstvo. Na temelju takve odluke županijski odsjek za pomorstvo pri uredu za gospodarstvo objavljuje oglas o javnom prikupljanju ponuda, provodi ga i - cjelokupnu dokumentaciju - dostavlja stručnom tijelu davatelja koje, sukladno članku 63. Pomorskog zakonika, prosljeđuje davatelju koncesije na donošenje (Članci 5. - 9. Uredbe).

Dodjela koncesije za postojeće luke posebne namjene

Postupak dodjele koncesije za postojeće luke posebne namjene obavlja se temeljem poziva županijskog odsjeka za pomorstvo korisnicima takvih luka. Korisnici luka posebne namjene dužni su, nakon poziva županijskog odsjeka za pomorstvo, predložiti valjanu pravnu osnovu korištenja odnosno luke, studiju gospodarske opravdanosti, rješenje o iskazu nekretnina s rješenjem Fonda za privatizaciju, presliku katastarskog plana, izvod iz zemljišne knjige i snimku stvarnog stanja (Članak 11. Uredbe).

Sukladno članku 10. Uredbe, davatelj koncesije određuje se razvrstavanjem luke posebne namjene prema značenju za Republiku Hrvatsku i prema djelatnostima koje se u njoj obavljaju. Razvrstaj se obavlja prema odredbama Odluke o razvrstaju luka posebne namjene (N.N. 38/96).

2.3. Problemi u postupku koncesioniranja

Neučinkovito korištenje i gospodarenje na pomorskom dobru rezultat je nedorečenosti zakonskih propisa u valorizaciji pomorskog dobra, te nepotpunog katastra na pomorskom dobru. Gospodarske aktivnosti u tom smislu su relativno suzdržane, a ne mali broj je onih subjekata koji uzurpiraju i koriste postojeće stanje i nejasnoće. Model vrednovanja pomorskog dobra često nije dovoljno transparentan, a također postoji i neujednačenost u njegovoj primjeni.

Stanje u PGŽ je nešto bolje nego u ostalim županijama na moru, međutim, i ovdje je sankcioniranje otežano zbog nedovoljnog broja inspektora, pa je izbjegavanje plaćanja koncesijske naknade česta pojava.

3. Luke posebne namjene u Primorsko-goranskoj županiji – tehničko-tehnološka opremljenost

3.1. Luke nautičkog turizma

U posebne luke svrstane su luke nautičkog turizma čiji razvrstaj reguliraju posebni propisi iz Zakona o turističkoj djelatnosti. Nadalje, Pravilnikom o lukama nautičkog turizma propisuju se vrste i kategorije luka, te minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati kao i način njihove kategorizacije. U smislu članka 3. Pravilnika, luke nautičkog turizma razvrstavaju se u određenu vrstu, a marine i u odgovarajuću kategoriju.

Slijedom toga razvrstaj luka nautičkog turizma po vrstama je [2, str. 235]:

- sidrište,
- privezište,
- turistička luka,

- suha marina i
- marina.

Klasifikacija luka nautičkog turizma moguća je i prema sljedećim karakteristikama: lokacija, kapacitet, korisnici i ostalo.

Prema lokaciji luke se dijele na:

- luke unutar područja grada i naselja (privezište, turistička luka, suha marina, marina) i
- luke izvan područja grada i naselja (sidrište, privezište)

Prema kapacitetu akvatorija luke grupiramo na:

- mala luka do 150 vezova,
- srednja luka do 600 vezova i
- velika luka iznad 600 vezova.

Luke nautičkog turizma u pravilu se razlikuju po korisnicima, kako slijedi:

- športska luka (športsko društvo),
- komunalna luka (lokalno stanovništvo) i
- komercijalna luka (turisti: strani i domaći).

U plovne objekte nautičkog turizma svrstani su brodovi i brodice kakvima se koriste i građani učlanjeni u raznim športskim društvima, korisnici športskih luka lociranih na morskoj obali. Opremljenost postojećih luka nautičkog turizma na području Primorsko-goranske županije je u suglasju s propisanim minimalnim organizacionim, prostornim i tehničkim standardima definiranim u Pravilniku o lukama nautičkog turizma (NN br. 109/96). Pri tom su u planiranju luka utvrđena ograničenja s obzirom na kapacitet centara (marina) za komercijalne vezove maksimalno na 1.000 vezova, odnosno minimalni kapacitet 200 vezova. Za komunalne vezove ograničenja nisu utvrđena kao ni za športska društva, odnosno športske lučice.

Sidrište

Sidrište je dio vodenog prostora opremljen opremom za privez plovnih objekata u prirodnoj uvali zaštićenoj od nevremena [5, str. 228]. Programom razvoja obuhvaćena su sidrišta na području Primorsko-goranske županije kao jedna od kategorija priveza brodova u općoj turističkoj ponudi i podjeli luka nautičkog turizma. Sidrišta nisu opremljena komercijalnom infrastrukturom što znači da bi uvođenje komunalnih usluga na lokacijama pojedinih sidrišta pridonijelo njihovoj komercijalizaciji. Umjetna zaštita sidrišta, izgradnja valobrana nije dozvoljena bez razlike na površinu akvatorija prirodne uvale koja u ljetnoj sezoni preuzima funkcije luke nautičkog turizma-sidrišta.

Privezište

Privezište je dio vodenog prostora i obale uređen za pristajanje plovnih objekata nautičkog turizma [5, str.228]. Postojeće luke javnog prometa preuzimaju - povremeno ili stalno - funkciju luke nautičkog turizma u kategoriji pristaništa. Usljed nepredviđenog intenziteta javnog prometa u lukama županijskog i lokalnog značenja razvojnim programima se planira kapacitet pristaništa sa 10 slobodnih vezova po svakoj pojedinoj lokaciji. Veći kapacitet vezova i bolja organizacija lučkog akvatorija postupno će pretvarati luku javnog prometa u luku nautičkog turizma - turističku luku.

Turistička luka

Turistička luka je luka za pružanje usluga veza i drugih usluga za turiste nautičare i njihove plovne objekte te za plovne objekte koji prevoze turiste [5, str. 235]. Za registraciju turističke luke i njenu kategorizaciju potrebno je zadovoljiti opće i minimalne uvjete opisane Pravilnikom (NN br. 109/96).

Dakle, turistička luka mora imati:

- izgrađene vezove, označene vezove,
- rasvjetu,
- lučka svjetla i oznake,
- zahodsku skupinu na svakih 50 vezova,
- riješeno odlaganje smeća, otpadnih tvari i voda,
- riješeno odlaganje otpadnih ulja,
- protupožarnu opremu,
- priključak električne struje na svakih 20 vezova,
- priključak na ispravnu vodu na svakih 20 vezova i
- trgovinu živežnih namirnica ne dalje od 500 metara.

Suha marina

Iz definicije marine izuzeta je suha marina kao dio kopna na kojemu se pruža usluga ostave plovnih objekata. Suha marina je nova kategorija luke nautičkog turizma i prvi put je navedena u Pravilniku o lukama nautičkog turizma [2, str. 235]. Suha marina prilično je zastupljena na sredozemnoj obali Italije i Francuske. Razlog tomu je u izgrađenosti marina na svakih 6 milja obalne linije te plovnim kanalima koji omogućuju na udaljenim lokacijama od obalne linije pružiti uslugu u nautičkom turizmu. Radi se o ograđenom kopnenom prostoru na kojemu se organizira suhi vez te tehnološka podrška za brzo vađenje i spuštanje svakog plovila u vodu, odnosno more, u bilo koje vrijeme (0-24) prema zahtjevu vlasnika plovila.

Programom razvoja utvrđene su lokacije za tri suhe marine u širem području Rijeke i to:

- Suha marina Preluka, kapaciteta 300 mjesta,
- Suha marina V. Lenac, kapaciteta 300 mjesta i
- Suha marina Bakar, kapaciteta 300 mjesta.

Ukupni planirani kapacitet, dakle, iznosi 900 vezova što se može ocijeniti zadovoljavajućim za daljnjih pet godina. Može se očekivati interes za izgradnjom suhih marina i na drugim lokacijama, pri čemu će lokalna uprava odlučivati o daljnjoj izgradnji u suglasju s traženim kapacitetom po pojedinoj lokaciji.

Marina

Marina je specijalizirana luka ili suvremeno uređen i od valova zaštićen akvatorij za potrebe nautičkog turizma i rekreaciju [10, str. 454]. Marina se definira i kao luka koja pruža usluge veza i čuvanja plovnih objekata, ali u njoj se mogu pružati i usluge održavanja i servisiranja koje obavljaju poduzetnici tih djelatnosti ili servisi locirani u samoj marini ili izvan nje. Iskustvo pojedinih mediteranskih zemalja ukazuje da je povoljnije organizirati servis u za to organiziranim remontnim i brodograđevnim poduzećima, dok se sitni popravci bolje obavljaju i mogu organizirati u gotovo svakoj marini.

Marine se razvrstavaju u četiri kategorije, svaku od njih označava određeni broj zvjezdica:

- prva kategorija - marina s pet zvjezdica,
- druga kategorija - marina s četiri zvjezdice,
- treća kategorija - marina s tri zvjezdice i
- četvrta kategorija - marina s dvije zvjezdice.

Prema stupnju opremljenosti, marine se mogu podijeliti na [13, str. 318]:

- standardne, s osnovnom udobnošću,
- luksuzne, s visokim stupnjem udobnosti i
- rekreacijske, s mogućnošću korištenja športsko-rekreacijskih i zabavnih sadržaja.

Prema tipovima gradnje, luke nautičkog turizma razvrstavaju se na:

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

Mediteranski tip karakteriziraju relativno manje kopnene površine s čvrstom gradnjom infrastrukturnih objekata. Vezane su uz turističko naselje ili su često dio

toga naselja. Posjeduju ograničen broj vezova i namijenjene su pretežito gostima u ljetnoj sezoni koji kraće borave u luci. Pri planiranju i projektiranju marina, osnovni parametar za izbor veličine predstavljaju plovila, njihova vrsta, veličina i frekvencija dolazaka. Prije samog projektiranja luke treba utvrditi karakterističan tip plovila koja se očekuju u luci. Projekt marine na osnovi takve pretpostavljene flote potražnje daje tzv. instaliranu flotu koja se najčešće ne poklapa s flotom potražnje zbog specifičnosti pojedinog lokaliteta, ali je slijedi koliko je to god moguće [13, str. 319].

Marina je osnovna luka nautičkog turizma, a razvoj nautičkog turizma ocjenjuje se prema dostignutim kapacitetima. Slijedi tabelarni prikaz dostignutih kapaciteta luka nautičkog turizma zaključno s 2000. godinom, za PGŽ.

Tablica br. 1: Kapacitet luka za nautički turizam za Primorsko-goransku županiju do 2000.

	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.
Broj luka za nautički turizam	–	–	–	13	16
– od čega marine	9	9	10	10	13
Vodena površina (u 1 000 m ²)	267	267	267	290	520
Broj vezova	2.562	2.602	2.564	2.780	2.780
– od čega za različitu dužinu plovila					
• do 6 m	283	277	275	463	388
• 6 - 8 m	479	452	449	482	442
• 8 - 10 m	678	716	696	621	728
• 10 - 15 m	1.004	1.013	1.002	976	1.012
• iznad 15 m	118	144	141	238	211
Dužina obale opremljene za privezivanje, m	9.575	9.670	9.670	10.170	10.272
Prostor za skladištenje na zemlji, broj vezova	1.137	1.137	1.191	1.305	1.457
Ukupna površina na zemlji, m ²	64.200	66.455	70.471	77.157	159.659
– od čega natkrivene površine, m ²	1.440	1.440	1.440	2.040	2.040

Izvor: Statistički godišnjak Primorsko-goranske županije 2000.

Primorsko-goranska županija na području samog pomorskog dobra ima danas izgrađenih više od 13 luka nautičkog turizma u kategoriji marina s više od 3.800 vezova, od čega je oko 1.500 mjesta na kopnu. U morskom akvatoriju pomorskog dobra planirana je izgradnja više od 4.000 vezova pa bi prema programu razvoja ukupni kapacitet iznosio više od 7.000 vezova u lukama nautičkog turizma u kategoriji marina [12, str. 140/I].

3.2. Industrijske luke

Suvremene luke danas predstavljaju važna središta prometa, trgovine i industrije, pa se i njihove osnovne ekonomske funkcije pojavljuju u tri oblika i to kao [5, str. 37]:

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

Poslije Drugog svjetskog rata, pored toga što luke ostaju tradicionalne točke prekrcaja i tranzita roba, u njima se javlja i industrijska funkcija. Luke postaju optimalna mjesta za smještaj čitavog niza industrijskih grana. U njima se sve više locira prerada sirovina i proizvodnja gotovih proizvoda. Razlog je u činjenici korištenja mora kao najekonomičnijeg prometnog puta za sniženje prijevoznih troškova industrijskih sirovina. Najviši domet industrijske funkcije luke je postojanje organizirane industrijske zone u lučkom području, u kojoj djeluju raznovrsne industrije koje prerađuju sirovine uvezene iz prekomorskih zemalja ili su pretežito orijentirane na izvoz prerađenih proizvoda uz konkurentne cijene na svjetskom tržištu.

Najvažnije prednosti koje korisnicima pruža industrijska luka u usporedbi s trgovačkom lukom su [5, str. 237]:

- industrijska luka raspolaže vlastitom obalom i prema potrebi obavlja ukrcaj i iskrcaj brodova u luci,
- industrijska luka može sama opremiti obalu specijaliziranim prekrcajnim postrojenjem radi postizanja visokih prekrcajnih učinaka,
- industrijska luka raspolaže vlastitom radnom snagom za ukrcaj i iskrcaj broda,
- brzinom prekrcajnih operacija i ostalih procesa u luci, industrijska luka utječe na smanjenje zadržavanja broda u luci, što se pozitivno odražava i na smanjenje vozarine.

Proces litoralizacije u lukama započeo je početkom prošlog stoljeća, a prva industrijska djelatnost u luci bila je brodogradnja i industrija brodske opreme. Ubrzo se razvija i naftna industrija i s njom vezana petrokemija i kemijska industrija. Kasniji razvoj u luke smješta crnu metalurgiju, ali i tvornice cementa i ostalo. Takav razvoj usko je povezan s transportnim troškovima koji opravdavaju njihov smještaj na obali, u odnosu na lokaciju u unutrašnjosti.

Važnost petrokemije ogleda se u specifičnosti poslovanja te posebno zahtjevnih planova koji prate to poslovanje, specifične potrebe za kadrovima te projekte razvoja koji su u suglasju s ekološkim i drugim standardima pri čemu se jedan od primarnih standarda odnosi na postizanje ISO kvalitete. Zbog toga je, pri planiranju i projektiranju terminala za naftu i naftne derivate uz fizičke elemente smještaja, potrebno voditi računa i o zadovoljavanju tehničkih, tehnoloških, ekonomskih i ekoloških uvjeta [6, str. 257].

Tehnički elementi odnose se na postojeću lokaciju s obzirom na mogućnost širenja terminala, dubinu mora i postojeću infrastrukturu. Budući da se teret, u načelu, vodi cjevovodima, terminali ne moraju nužno imati priključke na cestovnu i željezničku mrežu.

Tehnološki elementi su procesi koji se obavljaju na terminalima korištenjem odgovarajuće tehničke opreme i uz stručni kadar.

S obzirom na potencijalnu opasnost od zagađenja mora i okoline, posebna je pozornost usmjerena na sigurnosne i zaštitne mjere.

3.3. Brodogradilišne luke

Razvoj trgovine preko morskih putova, kao i same pomorske privrede ne bi mogao dostići ovu razinu da se nije mogao osloniti na uporabu kvalitetnih i pouzdanih plovila. Umijeće brodograditelja osiguralo je neophodne temelje razvitku brodarstva i ekspanziji pomorskog prijevoznitva.

Sve zamašniji razvitak pomorske trgovine nametao je potražnju za sve većim brojem brodovlja - sve savršenije kakvoće, pouzdanosti i iskoristivosti. Brodograditeljstvo tokom vremena prerasta u važnu i neophodnu industriju koja se uglavnom smjestila na moru.

Brodogradilišne luke, s obzirom na smještaj, mogu biti morske ili riječne, a s obzirom na vrstu brodova koji se u njima izgrađuju, ratne ili trgovačke. Za takovu luku bitan je smještaj, bez obzira na tip brodogradilišta, pa su luke redovito smještene na zaklonjenom mjestu [5, str. 237].

Na području regije djeluje nekoliko većih, te oko desetak srednjih i manjih brodogradilišta u kojima se, u skladu s tradicijom, grade mali brodovi, obavljaju razni popravci, servisi i ostalo. Srednja i mala brodogradilišta su luke posebne namjene od regionalnog odnosno županijskog značenja.

Proizvodni procesi i tehnološka oprema Brodogradilišta 3. maj

Brodogradilište 3. maj raspolaže s osnovnim tehnološkim kapacitetima koji nadmašuju sadašnji opseg proizvodnje. Osnovne tehnološke značajke instaliranih kapaciteta su kako slijedi:

- ukupna radna površina (pod krovom, na otvorenom i navozi) 303.650 m²
- navozi: 195×22,11 m, dizalice 1×20 t + 1×45 t + 1×300 t 212×28 m, dizalice 2×45 t + 1×300 t 136,4×30,1 m, dizalice 1×25 t + 1×10 t
- opremne obale: 190 m, 232 m, 303 m, 155 m
- približni godišnji kapacitet prerade čelika: 50.000 t
- najveći izgrađeni brod 112.000 dwt.

Proizvodni procesi u Brodogradilištu su radno intenzivni, te postoji velik broj skladišta međuproizvoda. Tokovi prerade materijala vrlo složenih među-aktivnosti su veliki, što trajanje procesa prerade materijala produžava. Poradi toga postojeće stanje u Brodogradilištu može se karakterizirati kao:

- prosječna starost opreme je 20-30 godina,
- investicijsko održavanje se ne provodi redovito,
- tokovi prerade nisu racionalizirani,
- premala je propusna moć procesa što produžava rokove isporuke,
- transportna sredstva su zastarjela,
- previše je manualnog rada u procesima sastavljanja,
- sastavljane i opremanje strukture vremenski se prekratko preklapa,
- proizvodna dokumentacija ne odgovara u potpunosti potrebama industrijske proizvodnje,
- niska je razina informacijske tehnologije,
- nedovoljna je logistička podrška i upravljanje,
- problem proizvodnih troškova i drugo.

S obzirom na navedeno u Brodogradilištu se upravo provodi program restrukturiranja koji bi trebao povećati iskoristivost postojećih kapaciteta i unaprijediti tehnologiju postupanja.

Tehnološka opremljenost Brodogradilišta Viktor Lenac

Temeljne djelatnosti Brodogradilišta jesu popravci brodova i off shore objekata, preinake brodova te gradnja off shore objekata i manjih specijaliziranih brodova. Na području preinaka, zbog zahtjeva tržišta za skraćanjem rokova takvih zahvata, javlja se trend okrupnjavanja sekcija, njihovog opremanja na obali i montaže gotovih i opremljenih sekcija na brod u kratkom roku. Zbog toga je Brodogradilište, u tehničkom smislu, opremljeno sredstvima horizontalnog i vertikalnog transporta koja odjednom mogu manipulirati cijele sekcije. Off shore djelatnost zahtijeva tehnološku opremljenost i visok stupanj planiranja i organizacije, pa se u Brodogradilištu provode mjere nadzora u svim fazama proizvodnje. Složeni projekti preinaka, novogradnji i off shore djelatnosti traže stručan kadar zbog brzog i kvalitetnog rješavanja proizvodnih i tehnoloških problema. Problemi koji se javljaju vezani su na fluktuaciju radne snage i potrebu za usko specijaliziranim stručnim kadrovima.

Brodogradilište posjeduje certifikat ISO 9002 upravljanja kakvoćom te ISO 14001 certifikat upravljanja okolišem, certifikat za izradu posuda pod tlakom, certifikat za popravak i preinaku brodova američke ratne mornarice i velikih pomorskih kompanija, te za izradu i popravak off shore konstrukcija za ENI, INAgip, SBM. U postupku je usvajanje standarda ISO 9001 i OSHAS 18001, međunarodnog standarda za sigurnost na radu i zdravlje uposlenika. Poslovna strategija temelji se

na kvaliteti rada, pa je stoga Brodogradilište u postupku uvođenja i primjene modernih informatičkih metoda CAD/CAM.

3.4. Srednja i mala brodogradilišta

Na području Županije postoji više od 10 malih i srednjih brodogradilišta i uglavnom se bave popravcima i održavanjem brodova. Raspolazu znatnim površinama u radionicama i na otvorenom, te opremljenim obalama s neophodnim transportnim sredstvima i energetikom. Osim u rijetkim, oprema je uglavnom zastarjela, pri čemu neka od njih proširuju svoj proizvodni program vanbrodograđevnim djelatnostima kao - održavanje motora i ostalo, ili novogradnjama i popravcima skupih i sofisticiranih brodova traženih na svjetskom tržištu. Pojedina srednja brodogradilišta imaju prepoznatljiv i na svjetskom tržištu afirmiran finalni proizvod, ponegdje i vrijedan "know-how" koji se uspješno lansira na tržište, no u ostalim brodogradilištima treba osmisliti novu poslovnu politiku, kao i novu proizvodnu orijentaciju.

Manja brodogradilišta su, osim gradnje, usmjerena i na popravke i održavanje malih brodova i brodice iz drva, metala i stakloplastike.

Nijedno srednje ni malo brodogradilište ne posjeduje certifikate za sustav upravljanja kvalitetom i za sustav upravljanja okolišem, no neka od njih počinju radom na uvođenju tog sustava. Srednja i mala brodogradilišta važan su gospodarski čimbenik s tradicijom zapošljavanja lokalnog stanovništva.

3.5. Športske luke

Športske luke su luke regionalnog značenja. One uglavnom postoje dugi niz godina pa u njima stanovništvo sidri i veže svoje čamce i brodice. Na području Županije postoji oko 60 športskih lučica koje djeluju temeljem koncesija pri čemu su to uglavnom lučice klupskog tipa. U njima se pružaju sljedeće usluge [5, str. 244]:

- usluge veza,
- dizalice za brodice,
- prostor za popravak čamaca i brodice i
- servisne usluge i oprema za plovila.

Športske lučice u kojima se pružaju i mnoge druge usluge razmjerno su male i namijenjene su mjesnom stanovništvu za potrebe vezivanja i sidrenja manjih plovila kao i športske aktivnosti na moru.

Na području Primorsko-goranske županije u očevidnicima Lučke kapetanije Rijeka i njenih ispostava upisano je ukupno oko 20.000 brodice za neprivedne (rekreativne) i privredne svrhe, a broj stranih jahti i plovila koji uplovljava godišnje

u marine i lučice u stalnom je porastu i veći od 10.000. Iako pojedinačno ta plovila ne predstavljaju opasnost za okoliš, kumulativni efekt velikog broja plovila koja borave na skućenom akvatoriju predstavlja značajan izvor onečišćenja i drugih oblika degradacije morskog okoliša.

Većina lučica nije opremljene uređajima za pražnjenje sanitarnih voda s brodice koje se prazne direktno u more. Kao specifični element onečišćenja javljaju se i izvjesne količine mineralnih ulja koje dospijevaju u more prilikom redovitog servisiranja brodskih motora ili zbog njihovog akcidentnog izlivanja.

Kod planiranja izgradnje i proširenja kapaciteta postojećih i novih lučica treba voditi računa o ukupnom prihvatnom kapacitetu akvatorija Županije. Zbog toga treba sustavno poticati nabavku specijalizirane opreme i sredstava za prevenciju i sanaciju onečišćenja mora. Shodno tome treba provoditi edukaciju različitih grupa korisnika morskih resursa o ulozi i značenju mora i morskih ekosustava.

3.6. Ribarske luke

Ribarske luke namjenske su luke za primanje, otpremu, a ponekad i prodaju i preradu ribe. U većim ribarskim lukama, pogotovo u sjevernoeuropskim zemljama u kojima je razvijeno ribarstvo, često se nalazi i burza riba [5, str. 245].

Tehnička obilježja ribarskih luka su:

- ograničena dubina ovisno o veličini luke,
- prostrane hale za prodaju ribe,
- dobra željeznička veza s odgovarajućim brojem kolosijeka,
- proizvodnja leda i prostrane skladišne hladnjače,
- mogućnost popravaka ribarskih brodova i alata te opskrba ribara i
- mogućnost smještaja industrijskih pogona za preradu ribe.

Ribarske luke moraju imati i dobre uvjete za iskrcaj ribe. Iskrcaj ribe u manjim lukama obavlja se ručno, a u većim i srednjim lukama upotrebljavaju se transporter i dizalice nosivosti od 30 do 50 kN. Primorsko-goranska županija za sada ne raspolaže niti jednom ribarskom lukom koja bi u tehničkom smislu u potpunosti bila opremljena.

4. Problematika razvoja i prioriteta luka posebne namjene u Primorsko-goranskoj županiji

Gospodarski razvoj, kao osnovni temelj svih ekonomija svijeta, sve više prerasta u problem opstanka čovjeka. To je stvarnost s kojom se susreću sve zemlje, iako ne s jednakim intenzitetom i sadržajem. Upravo uvažavajući tu činjenicu u

razvojnim projektima i aktivnostima luka posebne namjene na području PGŽ, osim tehničko-tehnološkim i ekonomskim čimbenicima velika pozornost se pridaje ekološkim standardima i zaštiti mora. U tom pravcu svi budući razvojni projekti morali bi, osim studija o gospodarskoj opravdanosti, sadržavati i studije o zaštiti morskog okoliša.

Morski prostor, odnosno prostor općenito, treba tretirati kao vrijednu datost pa pri tom treba voditi računa o sljedećem:

- prostor je resurs koji ima svoje nosive kapacitete,
- prostorno planiranje i projektiranje mora računati s ekološkim rizikom,
- prostor je moguće podijeliti funkcionalno i strukturno.

S obzirom da jadransko područje u cjelini zaslužuje posebnu skrb i zaštitu, korištenje mora i područja na području Županije mora biti usmjereno na one namjene i sadržaje koji će omogućiti kvalitetan razvoj uz usaglašavanje svih aktivnosti sa stvarnim mogućnostima prirodnog potencijala, stanjem razvijenosti tehničke i prometne infrastrukture kao i demografskim mogućnostima.

U razdoblju od donošenja Pomorskog zakonika pa do danas nije teritorijalno u potpunosti određeno pomorsko dobro. Budući da ne postoji ni potpuni katastar pomorskog dobra, kao pretpostavka za njegovu gospodarsku valorizaciju, a nema ni jedinstvene metodologije za određivanje naknade za korištenje pomorskog dobra, koncesionari u lukama posebne namjene, naročito u marinama i sportskim lučicama imaju dosta povoljan položaj. Inspeksijski nadzor nad pomorskim dobrom nije u potpunosti uspostavljen, kao ni nadzor nad usmjeravanjem i trošenjem sredstava prikupljenih od naknada za izdate koncesije na pomorskom dobru. Iako je stanje u Primorsko-goranskoj županiji nešto bolje nego u ostalim jadranskim županijama, analizirajući to pitanje, dolazi se do zaključka da u lukama posebne namjene u Županiji ne postoji jedinstven odnos spram uravnoteženog i održivog razvoja. Također, pitanje valorizacije pomorskog dobra - putem dodjele koncesijskih odobrenja nije u potpunosti riješeno zbog nedorečenosti zakonskih propisa i nepostojanja cjelovitog katastra pomorskog dobra.

Zbog toga je gospodarska aktivnost na pomorskom dobru - u odnosu na susjednu Italiju, veoma suzdržana [3, str. 130].

4.1. Konceptija razvoja luka nautičkog turizma

Luke nautičkog turizma zahtijevaju sustavno planiranje i građenje uz poštivanje urbanističkih mjera zaštite i programa praćenja utjecaja svake marine na okoliš uz provedbu ekoloških zahtjeva i kriterija međunarodnih standarda. U pravilu, luke treba planirati unutar teritorija grada i naselja u akvatoriju izgrađene javne luke posebne namjene uz novu organizaciju korištenja akvatorija ili njegovim proširenjem. Nave-

deni princip planiranja posebno je značajan za planiranje luka nautičkog turizma na otocima. Pri tom treba planirati i graditi one lokacije koje su već naznačene u prostornim planovima uz primjenu metodologije planiranja i projektiranja luka nautičkog turizma. Treba poštivati iznesene principe te ih provoditi u dokumentima uređenja prostora.

Povećanje prometa i korisnika u nautičkom turizmu u bližoj budućnosti uvjetovat će daljnje usavršavanje industrijske proizvodnje i drugih djelatnosti za potrebe nautičkog turizma te porast same flote, čime će i potrebe za planiranjem i izgradnjom novih suvremenih posebnih luka i drugih receptivnih infrastrukturnih objekata rasti [7, str. 198]. Svi budući objekti nautičkog turizma, budući da se grade na pomorskom dobru, morat će se uklapati u principe gradnje mediteranskog podneblja, uz maksimalno poštivanje ekoloških zahtjeva, kriterija i utvrđenih međunarodnih standarda. Nužno je utvrditi i standarde opreme i tehnološke sklopove te opremiti izgrađene i novoplanirane luke za prihvata otpadnih voda sa svih plovila. Pojačanom kontrolom i opremanjem luka treba sprječavati ispuštanja u more, kako u unutrašnjim morskim vodama, tako i u teritorijalnom moru radi zaštite pomorskog dobra i održavanje kvalitete mora [11, str. 180].

Dinamika izgradnje luka nautičkog turizma na području Primorsko-goranske županije provodila se sporadično. Iako bez poštivanja istraživačkih radova na planiranju luka i bez preventivnih kriterija za utvrđivanje podobnosti pri izboru lokacija, izgradnja turističkih luka doživljava pravi uspon. Pri tom, kapacitet prosječne luke nautičkog turizma u budućnosti bi iznosio više od 300 vezova po marini sa zaštićenim akvatorijem prosječne veličine od oko 36.000 m², morske površine, s ukupnom prosječnom dužinom operativne obale od oko 1.200 m² i sa 14.000 m² pripadajuće manipulativne površine kopnenog dijela marine. Ukupno 22.500 vezova [12, str. 56/II].

Uvažavanje principa planiranja luka nautičkog turizma značajno je zbog činjenice da prirodno obliče obale mora ostati neizgrađeno, jer je to uvjet humanog razvoja nautičkog turizma i uvjet brzog uključivanja u međunarodnu turističku kompeticijsku ponudu. Poradi toga svaku utvrđenu lokaciju, prije izdavanja lokacijske dozvole, nužno je preispitati i to studijom podobnosti izbora lokacije luke nautičkog turizma, odnosno izraditi stručnu podlogu za njeno odobrenje. Svako daljnje istraživanje razvoja luka nautičkog turizma mora se temeljiti na načelima primijenjenoga znanstvenog rada, te racionalnog i ekološkog planiranja.

4.2. Mogućnosti razvoja industrijskih i brodograđevnih luka

Mogućnosti razvoja, s obzirom na instalirani kapacitet, su značajne, pa stoga aktivnosti koje se poduzimaju proizlaze iz planova i programa koji su doneseni. Činjenica je da se u svim projektima ističu veoma visoki ekološki standardi, pa je

jedan od prioriteta održivi razvoj uz poštivanje svih ekoloških zahtjeva uvođenjem “čiste” tehnologije. Širenjem tržišta i ugovaranjem novih poslova koji su vezani na pristajanje većeg broja tankera na terminalima, njihov iskrcaj, i zatim otprema cjevovodima do krajnjih odredišta otvara se pitanje mogućih incidentnih situacija. Preventivne mjere i aktivnosti na planiranju sigurnosti su usmjerene na ispitivanje svih relevantnih činjenica u skladu s osnovnim ekološkim standardima, što podrazumijeva izradu kompleksnih studija zaštite okoliša, posebice mora i podmorja za područje Kvarnera.

4.3. Planske odrednice i projekti Brodogradilišta 3. maj

Osnovni ciljevi poslovne politike, te plana rada i poslovanja “3. maj” Brodogradilišta d.d. za razdoblje od 2003 –2005. godine su:

- povećanje broja ugovora u knjizi narudžbi sa sadašnjih 7 na dan 31.12.2002. godine na 10 do 12 tijekom 2003. godine, te ugovaranje gradnji za popunjavanje kapaciteta za 2004. i 2005. godinu,
- povećanje broja isporuka brodova na pet i 2003. godine i nadalje,
- poboljšanje postojećeg proizvodno-tehnološkog procesa gradnje broda,
- povećanje produktivnosti u 2003. godini za 18% u odnosu na 2002. godinu, te postizanje produktivnosti od 30 ES/CGT u planskim godinama,
- smanjenje vremena gradnje broda na 11 mjeseci od polaganja kobilice do isporuke u 2003. godini, sa ciljem daljnjeg smanjenja gradnje do 8 mjeseci u 2005. godini,
- investiranje samo u projekte koji vode povećanju produktivnosti i smanjenju troškova.

Program restrukturiranja i racionalizacije poslovanja “3. maj” Brodogradilišta d.d. prvenstveno se odnosi na racionalizaciju osnovne, tj. brodograđevne djelatnosti. Osnovni cilj restrukturiranja i racionalizacije je stvaranje uvjeta i dovođenje proizvodnje i poslovanja Brodogradilišta, odnosno brodograđevne djelatnosti u profitabilno područje uz subvencije države od 10% u što kraćem roku kako bi postalo profitabilno i međunarodno konkurentno. Program predviđa izdvajanje iz grupe onih djelatnosti koje ne predstavljaju jezgru brodograđevne djelatnosti, čime bi Brodogradilište u organizacijskom i poslovnom smislu djelovalo u vidu montažnog brodogradilišta, dok bi se izrada opreme te usluge izvan osnovne brodograđevne djelatnosti osigurale na tržišnim principima. Osnovna orijentacija programa je gradnja složenijih brodova po mjeri kupca i zahtjevima tržišta, a ključni elementi takvog proizvodnog programa su projektiranje i konstruiranje brodova, uključujući tehnologiju gradnje, odnosno vlastiti “know how” kao sastavni i neizostavni dio Brodogradilišta. Kao poseban cilj, navedena je potreba povećanja

proizvodnje do optimalnog obima uz zadana prostorna i tehničko-tehnološka ograničenja, bez značajnog povećanja broja zaposlenika uz ostvarivanje optimalnog odnosa u kadrovskoj strukturi primjereno suvremenim brodogradilištima ovakvog tipa i veličine.

Unutar Brodogradilišta planira se osnivanje profit-centara i to prvenstveno za djelatnosti koje ne predstavljaju jezgru brodograđevne djelatnosti, a gdje je to organizacijski i poslovno opravdano. Učinci takvog organizacijskog restrukturiranja trebali bi se uočiti u jednostavnijem i djelotvornijem upravljanju proizvodnjom i poslovanjem Brodogradilišta, jasnijem i razumljivijem terećenju, te lakšoj kontroli indirektnih troškova i njihovom smanjenju te u stvaranju preduvjeta za eventualna buduća izdvajanja profit centara u području djelatnosti i usluga koje ne predstavljaju jezgru brodograđevne djelatnosti u vidu zavisnih društava.

Praćenjem situacije na tržištu u nekoliko posljednjih godina, a vezano uz mogućnost ugovaranja novih brodova te tehnološke mogućnosti i pogodnosti za Brodogradilište, utvrđena je i orijentacija i davanje prednosti ugovaranja sljedećih tipova brodova: brodovi za prijevoz naftnih produkata i kemikalija veličine 10.000 - 70.000 dwt; RO-RO brodovi / Ro-pax; Brodovi za prijevoz automobila; trajekti/ Ferryboats; LPG i specijalni brodovi, a pored njih, Brodogradilište je spremno uz adekvatnu pripremu graditi i manje putničke brodove i manje kemijske tankere s tankovima tereta od nehrđajućeg čelika. Programom se predviđaju i promjene u poslovanju s materijalom od kojih se očekuje pravovremena nabava materijala ("Just in time") za potrebe proizvodnje čime se izbjegavaju zakašnjenja materijala i posljedični zastoji u proizvodnji koji uzrokuju velike gubitke, s jedne strane, te izbjegavanje preuranjenog nabavljanja materijala i time smanjivanje financijskih troškova, s druge strane. Preduvjet za ostvarenje ovog cilja, kao i cijelog programa, restrukturiranja i racionalizacije poslovanja je osiguranje urednog financiranja proizvodnje. U području skladištenja također se planiraju provesti određene promjene i poboljšanja u cilju značajnog smanjenja troškova skladištenja, povećanja efikasnosti korištenja skladišnog prostora, povećanja kontrole nad viškovima, odnosno zalihama te racionalnijeg postupanja s njima.

Razvoj kvalitetnog i učinkovitog integralnog informacijskog sustava, na bazi najsuvremenije informatičke tehnologije, jedan je od osnovnih uvjeta predviđenog povećanja uspješnosti u poslovanju, uključujući povećanje produktivnosti i smanjenje troškova. Na tom području napravljen je značajan iskorak u I. fazi tehnološke obnove, nabavkom i implementacijom značajnog dijela potrebne tehnologije. Međutim, još nisu uspostavljena prava, najsuvremenija softverska rješenja i nisu povezana u jedinstveni i cjeloviti poslovno-proizvodni informatički sustav, a što se predviđa napraviti programom restrukturiranja. Kvaliteta je jedna od osnovnih komparativnih prednosti "3. maj"-a na tržištu, a BI "3. maj" d.d. certificirana je prema zahtjevima norme HRN EN ISO 9001:1996 od 31. srpnja 1997. godine. Certifikat je obnovljen 2000. godine i vrijedi do 31. srpnja 2003. godine, a Pro-

gramom je predviđena prilagodba poslovno-proizvodnog sustava Grupe "3. maj" zahtjevima nove norme EN ISO 9001:2000 koja se mora provesti do lipnja 2003. godine.

Zaključno, planovi su orijentirani isključivo na brodograđevnu djelatnost, smanjenje godišnjih troškova poslovanja, gradnja 4 do 5 brodova godišnje, osnivanje profit-centara u tekućoj 2003. godini te mogućnost osnivanja društava kapitala i njihova privatizacija u 2004. i 2005. godini, efikasna kontrola troškova i povećanje financijske, tehnološke i radne efikasnosti.

4.4. Razvojni projekti Brodogradilišta V. Lenac

Brodogradilište je u velikom razvojnem ciklusu. Naime, nabavka novog doka kao i fleksibilnog radilišta metalnih konstrukcija proširuju mogućnosti sudjelovanja na offshore tržištu i omogućuju bolju iskoristivost instaliranih kapaciteta. Kada bude stavljen u funkciju, novi dok će primati brodove Suezmax i Aframax veličine. Dok je nabavljen u USA, pri čemu je u posljednje tri godine u "Viktor Lencu" produžen na 261 metar, a svijetli otvor mu je proširen na 53 metra. Može primiti brodove do 170.000 tona nosivosti. Projekt postavljanje doka nije prihvaćen od institucija vlasti, ni građana u općini Kostrena, pa se nameće zaključak o njegovoj neusuglašenosti s donešenim prostornim planovima općine.

Uz preinake, remonte i novogradnje, Viktor Lenac proširuje svoje postojeće off shore djelatnosti. Brodogradilište je u svom razvoju usmjereno na nove tehnologije, pa poduzima niz aktivnosti na iskoraku iz klasičnog remontnog brodogradilišta u projektno orijentiranu kompaniju koja će imati sposobnost realizacije složenih i kompleksnih poslova.

4.5. Projekt ribarske luke Torpedo

Projekt ribarske lučice Torpedo iniciran je od Lučke uprave Rijeka, čija je realizacija jedan od preduvjeta za ostvarenje investicijskih ulaganja Svjetske banke u ostale projekte koji su u toku. Projekt definira preseljenje flote ribarskih brodova sa sadašnje lokacije uz uvjet pronalaženja nove lokacije koja bi zadovoljila sve preduvjete prenamjenom u ribarsku luku. Također, buduća lokacija mora udovoljiti realizaciji suvremenog pristupa ribarenju, ostvarenjem prostora aukcijske prodaje ribe u Rijeci. Nakon izvršenih priprema i analitičkih procjena područje luke Torpedo pokazalo se kao najprikladnije i najcjelovitije rješenje za prenamjenu u ribarsku luku kao i za realizaciju suvremenog pristupa ribarenju.

Tim slijedom Projekt je pokrenut procesom zajedničkog otkupa nekretnina od lučke uprave Rijeka i Grada, pri čemu ti prostori neposredno okružuju lučicu i u njima

će se organizirati i formirati sve aktivnosti potrebne za normalno funkcioniranje ribarske lučice i aukcijske prodaje ribe, kao i pratećih djelatnosti.

Težište svih aktivnosti je, u prvom redu, prebačeno na formiranje prostora koji bi omogućio sigurno uplovljavanje, isplovljavanje i privez, odnosno boravak ribarskih brodova.

Navedeno bi se ostvarivalo kroz nekoliko faza:

- produbljivanje akvatorija na pojedinim mjestima,
- sanacija lukobrana,
- rekonstrukcija zaštitnog nasipa (školjere) uzduž vanjske strane lukobrana,
- produženje lukobrana samo zaštitnim nasipom (školjerom),
- postavljanje zaštitnog nasipa na obalni zid nasuprot lukobranu.

Nakon osposobljavanja lučice, kao prihvatne luke po svim tehničkim i sigurnosnim mjerilima, pristupilo bi se fazi dogradnje vanjskog gata, te uređenju prostora aukcijske prodaje ribe kao i ostalih pratećih sadržaja (trgovina, servisi, ugostiteljstvo i drugo).

Realizacijom projekta otvaraju se nove mogućnosti u razvoju ribarstva kao jedne od važnijih grana pomorske privrede, naročito u uvjetima brzih tržišnih promjena koje traže sustavni pristup razvoju ne samo u okviru Županije, nego i Hrvatske, kao pomorske zemlje.

5. Zaključak

Zakon normira luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene što čini podjelu luka prema namjeni kojoj služe. Sve luke mogu biti otvorene za međunarodni promet ili otvorene samo za domaći promet. Upravljanje, izgradnja i održavanje luka otvorenih za javni promet provodi se putem lučke uprave, dok je upravljanje lukom posebne namjene povjereno nositelju koncesije za luku posebne namjene. Poslovna politika lučke Uprave usmjerena je na snimanje postojećeg stanja lučkog područja, te provođenje aktivnosti na valorizaciji i gospodarskom razvoju koji proizlazi iz postojeće infrastrukture i suprastrukture.

Sukladno Pomorskom zakoniku davanje koncesija na pomorskom dobru utemeljeno je na mišljenju stručnog tijela, te se za svaku koncesiju na pomorskom dobru plaća godišnja naknada koja se određuje odlukom o koncesiji. Zbog neujednačene prakse u provedbi koncesijskog sustava prilikom određivanja visine naknade ima za posljedicu izrazito suzdržane gospodarske aktivnosti na pomorskom dobru. Poradi toga potrebno je uspostaviti potpuno jasan i precizan model vrednovanja pomorskog dobra kao i model utvrđivanja koncesijske naknade, a koji će biti rezultat transparentnog pravnog i ekonomskog okvira koncesijskog sustava.

Luke nautičkog turizma svrstane su u luke posebne namjene, a njihov razvrstaj reguliraju specijalni propisi iz Zakona o turističkoj djelatnosti. Primorsko-goranska

županija na području pomorskog dobra ima izgrađenih više od 13 luka nautičkog turizma u kategoriji marina s više od 3.800 vezova od toga 1.500 na kopnu. Povećanje prometa i korisnika u nautičkom turizmu u bližoj budućnosti uvjetovat će porast flote, što nameće potrebu sustavnog rješavanja problema izgradnje na pomorskom dobru. Planovi razvoja moraju maksimalno uvažavati tehničko- tehnološke, ekonomske, a posebno ekološke standarde. Uvažavajući principe planiranja luka značajno je zbog činjenice da prirodno obliče obale mora ostati neizgrađeno, kao uvjet humanog razvoja turizma i brzog uključivanja u međunarodnu ponudu.

Petrokemijski terminali luke Dina smješteni u Omišlju opremljeni su posebnim sigurnosnim objektima, a postupci pretovara i iskrcaja nafte i naftnih derivata obavljaju se u skladu sa propisanim standardima. Iako udovoljavaju svim uvjetima koje zakon propisuje, terminali i tankerska luka kao čimbenici gospodarskog razvoja, ipak nepovoljno utiču na razvoj nautičkog i rekreativnog turizma, na otocima, a poglavito na otoku Krku.

Brodogradilišne luke pripadaju lukama posebne namjene i imaju dugogodišnju tradiciju proizvodnje brodova visoke kvalitete. Zajednički problemi većih brodogradilišta regije (3. maj, Viktor Lenac, Kraljevica) ogledaju se u starosti tehnološke opreme, koje je zastojanje i do 20 godina u odnosu na razvijene brodograđevne zemlje, niskoj razini informacijske tehnologije te nedostatku znanstveno-istraživačke podrške u razvoju proizvodnje.

Brodogradilište "3. maj" d.d. je brodogradilište koje se, osim brodograđevnom djelatnošću, bavi i izradom opreme za brodove. Gospodarske promjene utjecale su i na potrebu restrukturiranja Brodogradilišta koje zbog gospodarskih prilika u zemlji posluje nedovoljno koristeći postojeće kapacitete. Problemi su i tehnološko-tehničke naravi, pa se planovi razvoja prvenstveno usmjeravaju na tehnološku obnovu, razvoj kvalitetnog i učinkovitog integralnog informacijskog sustava, te prilagođavanje zahtjevima nove norme EN ISO 9001:2000 koja se mora provesti do lipnja 2003. Osnovna orijentacija programa razvoja je gradnja složenijih brodova po mjeri kupca i zahtjevima tržišta.

Brodogradilište V. Lenac je u velikom razvojnom ciklusu, uvodi poboljšanja u proizvodnu tehnologiju, te ostvaruje bitan napredak u upravljanju kvalitetom i okolišem.

Efikasno upravljanje definiranjem logistike procesa, poboljšanje proizvodne metodologije i postupaka, upravljanje kvalitetom okoliša u suglasju sa svjetskim normama, te znanstveno- istraživačka podrška u razvoju proizvoda i proizvodnje, osnovni su preduvjeti za konkurentniji nastup brodogradilišta na svjetskom tržištu gradnje.

Poslovna politika malih i srednjih brodogradilišta morala bi se, u budućnosti, sve više orijentirati na asistenciju većim brodogradilištima pri gradnji velikih brodova, te na povećanje udjela na svjetskom tržištu malih brodova, svakako respektirajući i zadovoljavanje potreba domaćih naručitelja.

Športske luke imaju rekreativni karakter i regionalnog su značenja. Osnovni problemi vezani uz izgradnju i proširenje kapaciteta postojećih i novih lučica odnose se na prihvatne kapacitete akvatorija Županije. Zbog toga treba provoditi edukaciju korisnika i sustavno poticati nabavku specijalizirane opreme i sredstava za prevenciju i sanaciju onečišćenja mora.

Ribarske luke namjenske su luke u službi primanja i otpreme ribe. Na području Županije ne postoji takva luka, no u skoroj budućnosti mogao bi zaživjeti projekt ribarske lučice Torpedo. Upravo zbog maritivnih i drugih prednosti područje luke Torpedo pokazalo se kao najprikladnije i najcjelovitije rješenje za prenamjenu u ribarsku luku.

Gospodarske aktivnosti u lukama posebne namjene na području Županije nisu u potpunosti usklađene s prostornim planovima aktivnosti na korištenju mora i podmorja, naročito njegove zaštite. Ubrzani razvoj, naročito turističkih luka - zbog nedorečenosti zakonskih propisa u valorizaciji pomorskog dobra - ostavlja mogućnosti investitorima njegovo iskorištavanje, kako kroz namjenu površina, tako i sadržajem. Stoga, morski i obalni okoliš koji podliježe gospodarskim aktivnostima mora biti zaštićen na način da se izradi procjena podobnosti promjene (tehničko tehnološke ili prostorne) u skladu s prihvaćenim ekološkim standardima.

Literatura:

1. Božičević, J. i grupa autora: Luka kao složen sustav: Rijeka-glavna hrvatska luka, akademija tehničkih znanosti Hrvatske, Zagreb, 1999.
2. Hlača, V.: Hrvatsko pomorsko pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
3. Hlača, V.: Pomorsko dobro, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
4. Kundih, B.: Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra, Edicije Božičević, Zagreb, 2000.
5. Dundović, Č. i Kesić B.: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
6. Dundović, Č.: Lučki terminali, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2002.
7. Luković, T.: Marketing-koncepcija razvoja nautičkog turizma Hrvatske, Abel doo Split, Split, 1995.
8. Ivošević, D.: Nautički turizam Hrvatske, vlastita naklada Novigrad (istarski), Novigrad, 1995.
9. Pomorski zakonik, Narodne novine Zagreb, Zagreb, 1994.
10. Pomorski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža Zagreb", Zagreb, 1990.
11. Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj, Državna uprava za zaštitu prirode i okoliša Zagreb, Zagreb, 1998.
12. Studija razvoja nautičkog turizma I. i II. 13. Dundović, Č., Grubišić, N.: Luke nautičkog turizma-Čimbenik turističkog i gospodarskog razvitka RH, Suvremeni promet, Promet i turizam, pregledni članak, Zagreb 2001, str. 317-321
14. Studije i projekti Lučke uprave
15. Studije i projekti Brodogradilišta "3. maj"
16. Dokumentacija i materijali luke Dina
17. Razvojni projekti i studije brodogradilišta V. Lenac
18. Županijski materijali i smjernice razvoja

Dodatak

1. Pregled luka na području Županije Primorsko-goranske

Ukupno: 192 luke, odnosno dijelova luka

Luka otvorenih za javni promet, prema veličini, odnosno značenju, ima 56. Pri tom, luka od osobitog značenja za Republiku Hrvatsku za koju je osnovana posebna lučka uprava je Rijeka (površine u Raši-Bršici, Rijeci, Bakru i Škrljevu). Luke otvorene za javni promet su pod upravom županijskih lučkih uprava i one su:

1. Porozina
2. Merag
3. Mali Lošinj
4. Valbiska
5. Mišnjak

Luke lokalnog značenja, njih 51, dijele se kako slijedi:

- veće luke lokalnog značenja,
- srednje luke lokalnog značenja i
- ostale luke lokalnog značenja.

Luke posebne namjene

Ukupno: 136 luka, odnosno dijelova luka

Luke nautičkog turizma (eventualno dijelovi luka)

1. Cres ACI Cres
2. Nerezine
3. Mali Lošinj Y/C Marina - Lošinjska Plovidba
4. Mali Lošinj A/C Poljana
5. Punat Marina Punat
6. Klimno Marina Punat
7. Supetarska Draga ACI
8. Supetarska Draga Zlatni Zalaz
9. Rab ACI Rab
10. Barbat Kordić Andrija
11. Barbat Keko Petar
12. Ičići ACI
13. Admiral Opatija Marina
14. Pod Baran Podbaran - Novi Vinodolski

Sportske i ribarske luke i lučice i sl.

1. Uv. Banja
2. Pregrajena Prigrajena
3. Autocamp Kovačine
4. Uv. Nedomišlje
5. Pernat – Grabrovice
6. Uv. Tiha
7. Uv. Zaglavec
8. Uv. Ustrine
9. Koromačna Koromačno
10. Srakane Male
11. Krivica
12. Pesja DSNT Pesja Nautica
13. Haludovo - Ribarsko selo (Voz - dio)
14. Porat
15. Vantačići
16. Glavotok - nova lučica
17. Sv. Krušija
18. Uv. Torkul
19. Sv. Fuska
20. Kornić
21. Prvić - uv. Dubac
22. Košljun
23. Sv. Marak
24. Lopar MO Lopar
25. Supetarska Draga
26. Kampor
27. Banjoli
28. Barbat
29. Brseč
30. Ičići
31. Portić
32. Dražica
33. Preluk (2x)
34. Kantrida SRD Kantrida
35. Brgud (Brgudi) RDSAM 3. Maj
36. Mrtvi kanal ŠRD Luben
37. Rečina ŠRD Luben
38. Pećine (Djetelićevo) SRD Pećine
39. Građevina za suhi vez u Ul. 13. divizije, Rijeka ZTK
40. Grčevo SRU Viktor Lenac

41. Žurkovo UTK Žurkovo
42. Podurinj ŠD Lučica Podurinj
43. Stara Voda ŠD Lučica Stara Voda
44. Dražica – INA
45. Bakar - lučica Pomorske škole
46. Bakar – Velebit
47. Carovo (Carevo)
48. Lipica (Banj)
49. Skot (Scott)
50. Dumboka
51. Črišnjeva - dio Općina Kraljevica
52. Zamlat – Grabrova
53. Mulina – Perčin
54. Lokvišće
55. Havišće – Grbić
56. Vodna
57. Bršćanovica (Bršljanovica)
58. Pazdehova
59. Vrtina
60. Omorika, Hotel Omorika
61. Crni molo (Crni mul)
62. Therapia - Crikvenica Hotel Therapia
63. Podvorska
64. Slana
65. Smokvica
66. Povile

Industrijske i brodogradilišne luke ili dijelovi luka i sl.

a) Industrijske luke

1. JANAF - od posebnog značenja za Republiku Hrvatsku
2. INA - Polimeri DINA
3. Torpedo Torpedo
4. INA - Mlaka INA
5. INA - Urinj INA
6. INA - Sršćica INA
7. INA - Bakar INA

b) Brodogradilišta

1. Cres, CRES
2. Nerezine Marina Lošinj

3. Mali Lošinj, Lošinjska plovidba
4. Malinska, Kraljić Franjo
5. Krk, KRK
6. Punat, PUNAT
7. Klimno, Jurić Anton
8. Klimno, Jurić JANAF

Od posebnog značaja za Republiku Hrvatsku

a) Industrijske luke

1. JANAF - od posebnog značaja za Republiku Hrvatsku
2. INA - Polimeri DINA
3. Torpedo Torpedo
4. INA - Mlaka INA
5. INA - Urinj INA
6. INA - Sršćica INA
7. INA - Bakar INA

b) Brodogradilišta

1. Cres, CRES
2. Nerezine, Marina Lošinj
3. Mali Lošinj, Lošinjska Plovidba
4. Malinska, Kraljić Franjo
5. Krk KRK
6. Punat PUNAT
7. Klimno, Jurić Anton
8. Klimno, Jurić Đani i Smiljana
9. Klimno, Trubić Željko
10. Banjol, Španjol Petar
11. Banjol, Matić Stanislav
12. Barbat, Pičuljan Ivan
13. Barbat, Pičuljan Josip i Zdravko
14. Kantrida (Kantrida)
15. 3. Maj
16. Viktor Lenac (2x)
17. Kraljevica – Kraljevica

c) Ostalo

1. Mali Lošinj - vojna luka
2. Mali Lošinj - luka specijalne policije
3. Žrnovnica - zaštitna funkcija

Važnije uvale i sidrišta - prirodne luke i lučice

1. Meraščica (Maraščica)
2. Uv. Kruščica
3. Uv. Pod Predošćicu
4. Uv. Tomožina
5. Uv. Maračol
6. Uv. Ul
7. Uv. Liski
8. Uv. Zabodarski
9. Uv. Artaturi
10. Uv. Balvanida
11. Uv. Plijeski
12. Uv. Kaldonta
13. Uv. Kolorat
14. Uv. Baldarin
15. Uv. Martinščica
16. Beli Kamik – sidrište
17. Uv. Peškera
18. Uv. Kijac
19. Uv. Čavlena
20. Uv. Vela Jana
21. Uv. Mala Jana
22. Uv. Sv. Juraj
23. Uv. Mala Luka
24. Uv. Vela Luka
25. Uv. Srščica
26. Uv. Sv. Mara
27. Uv. Kristofor
28. Uv. Sv. Fumija
29. Uv. Crnika

Mirjana Kovačić

SPECIFIC FEATURES CONCERNING THE DEVELOPMENT OF SPECIAL PURPOSE PORTS WITHIN THE PRIMORSKO-GORANSKA COUNTY

Summary

The paper has clearly presented the concession procedure applicable to special purpose ports, the related basic problems, as well as industrial activities carried out in special purpose ports within the Primorsko-Goranska County. With the existing technological equipment and capacities of special purpose ports having been taken into consideration, general development guidelines have been determined in accordance with development programmes and projects, accompanied with factors necessary for their realisation. The emphasis has been put on the need for balanced development in technological, economical, and ecological terms.

Particularly significant stress has been made in respect of the protection and safeguarding of the sea belt and the littoral land, in addition to the environment affected by industrial activities, through the requirement for every single development programme and project relating to special purpose ports to comply with approved ecological standards.

Key words:

special purpose ports, concession, industrial activities, technological equipment, programme and project draw-up, sea belt protection

SPECIFICITÀ DI SVILUPPO DEI PORTI ADIBITI AD USI SPECIALI NELLA CONTEA LITORANEO-MONTANA

Sommario

L'articolo espone in sintesi il procedimento di concessioni nei porti adibiti ad usi speciali, i problemi di base connessi a ciò e le attività dei soggetti fruitori di tali porti nella Contea litoraneo-montana. Considerando il livello tecnico e tecnologico degli impianti e le potenzialità esistenti dei porti per usi speciali vengono individuate le direttrici di sviluppo in accordo con le programmazioni ed i progetti di espansione ed i fattori indispensabili alla sua attuazione. L'accento viene posto sul raggiungimento di un equilibrio tra lo sviluppo tecnico e tecnologico, l'incremento economico e la tutela ecologica.

Particolare rilievo viene dato alla protezione e salvaguardia della fascia costiera e marina e dell'ambiente soggetto alle attività economiche in modo che la programmazione di sviluppo ed la progettazione dei porti adibiti ad usi speciali siano in conformità con i convenuti parametri ecologici.

Parole chiave: porti per usi speciali, concessioni, attività economiche, livello tecnico e tecnologico degli impianti, tutela della fascia costiera