Institut pomorskog dobra - generator održivog razvoja komplementarnih djelatnosti

Violić, Anto

Doctoral thesis / Disertacija

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:874145

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

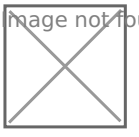
Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository





SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI
POSLIJEDIPLOMSKI DOKTORSKI STUDIJ – POMORSTVO

Mr. Anto Violić

INSTITUT POMORSKOGA DOBRA – GENERATOR ODRŽIVOGA RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI

DOKTORSKA DISERTACIJA

Mentorica: dr. sc. Blanka Kesić, red. prof.

Rijeka, 2016.

UNIVERSITY OF RIJEKA
FACULTY OF MARITIME STUDIES
POSTGRADUATE DOCTORAL STUDY – MARITIME

Msc. Anto Violić

INSTITUTE OF THE MARITIME DOMAIN – THE GENERATOR OF THE SUSTAINABLE DEVELOPMENTOF COMPLEMENTARY ACTIVITIES

DOCTORAL THESIS

Rijeka, 2016

I. Autor

Mr. Anto Violić

II. Naslov doktorske disertacije

Institut pomorskoga dobra – generator održivoga razvoja komplementarnih djelatnosti

III. Povjerenstvo za ocjenu doktorske disertacije:

dr. sc. Blanka Kesić, red. prof. Pomorskog fakulteta u Rijeci, mentorica
dr. sc. Borna Debelić, doc. Pomorskog fakulteta u Rijeci, komentor
dr. sc. Mirjana Kovačić, nasl. izv. prof. Pomorskog fakulteta u Rijeci, članica
dr. sc. Sanja Steiner, red. prof. Fakulteta prometnih znanosti, članica
dr. sc. Biserka Rukavina, doc. Pomorskog fakulteta u Rijeci, članica

IV. Povjerenstvo za obranu doktorske disertacije:

dr. sc. Borna Debelić, doc. Pomorskog fakulteta u Rijeci, predsjednik
dr. sc. Blanka Kesić, red. prof. Pomorskog fakulteta u Rijeci, članica
dr. sc. Mirjana Kovačić, nasl. izv. prof. Pomorskog fakulteta u Rijeci, članica
dr. sc. Sanja Steiner, red. prof. Fakulteta prometnih znanosti, članica
dr. sc. Biserka Rukavina, docentica Pomorskog fakulteta u Rijeci, članica

Doktorska disertacija je obranjena 18. studenoga 2016. godine na Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci.

PREDGOVOR

Republika Hrvatska je primorska zemlja s dugačkom i razvedenom obalom, ali ne može se okarakterizirati i kao pomorska zemlja. Prirodna baština, oko šest tisuća kilometara obale nikada nije odgovarajuće eksploatirana i na pravi način vrjednovana. Mogućnosti iskorištavanja ovog prirodnog resursa su mnogobrojne uz povlačenje niza multiplikativnih faktora raznih gospodarskih djelatnosti primarnog, sekundarnog i tercijarnog sektora sveukupnog nacionalnog gospodarstva.

Moje dugogodišnje radno iskustvo na različitim poslovima, vezanim uz pomorske djelatnosti bio je poticaj za upis ovog doktorskog studija i izradu doktorske disertacije koja proučava institut pomorskog dobra i mogućnosti razvijanja komplementarnih djelatnosti s ciljem optimizacije iskorištavanja, oplemenjivanja i razvijanja pomorstva Republike Hrvatske.

Za primorski dio RH, najvrjedniji prirodni resurs sukladno postojećoj zakonskoj regulativi je pomorsko dobro, institut kojem upravljaju država, županije ili općine, ali bez mogućnosti stjecanja vlasničkih prava.

Institut pomorskoga dobra je osiguravajući čimbenik zaštite obale, otoka i priobalja. Upitno je koliko je stroga zakonska regulativa propulzivna za poticaj razvijanja pomorskih i komplementarnih gospodarskih djelatnosti.

U ovom se radu elaboriraju prednosti i nedostatci instituta pomorskog dobra te mogućnosti i načini vrjednovanja onoga što prirodni resursi omogućavaju, ali je nedovoljno iskorištavano i nesinkronizirano eksploatirano.

Stroga, nedovoljno definirana zakonska regulativa, te brojni objektivni i subjektivni čimbenici kočnica su učinkovitog vrjednovanja i iskorištavanja realnih mogućnosti baziranih na bogatim nacionalnim prirodnim resursima.

SADRŽAJ

PREDGOVOR I

SADRŽAJ II

SAŽETAK VI

SUMMARY VII

1. UVOD 1

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA 1

1.2. ZNANSTVENA HIPOTEZA I POMOĆNE HIPOTEZE 5

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA 8

1.4. OCJENA DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA 10

1.5. ZNANSTVENE METODE 10

1.6. STRUKTURA RADA 10

2. POJAM, OBILJEŽJA I KONCEPTUALNE ZNAČAJKE PRISTUPA ODRŽIVOG RAZVOJA POMORSTVA 12

2.1. POJAM ODRŽIVOG RAZVOJA POMORSKIH SUSTAVA 12

2.1.1. Temeljna obilježja održivog razvoja 12

2.1.2. Razvoj ideje održivosti na globalnoj razini 15

2.1.3. Razvoj ideje održivosti u Republici Hrvatskoj 17

2.1.4. Ideja održivosti u prometnom i pomorskom sustavu 19

2.2. NAČELA KONCEPTA ODRŽIVOG RAZVOJA 24

3. TEORIJSKI OKVIR, TEMELJNA OBILJEŽJA I SPECIFIČNOST POMORSKOG DOBRA 33

3.1. PRAVNI OKVIR UPRAVLJANJA POMORSKIM DOBROM HRVATSKE 33

3.1.1. Pomorski zakonik 33

3.1.2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama 35

3.1.3. Zakon o koncesijama 47

3.2. GRANICE POMORSKOG DOBRA I TERITORIJALNI OBUHVAT 53

4. RAZVOJ TEMELJNIH I KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 56

4.1. RAZVOJ LUČKIH SUSTAVA I LUKA POSEBNE NAMJENE U OVISNOSTI O POMORSKOM DOBRU 56

4.1.1. Razvoj lučkog sustava u ovisnosti o pomorskom dobru 56

4.1.2. Razvoj luka posebne namjene s naglaskom na komplementarne djelatnosti . 62

4.1.2.1. Značajke razvoja luka nautičkog turizma i jahtinga 63

4.1.2.2. Ostali oblici nautičkog turizma 66

4.1.3. Razvoj luka i lučica otvorenih za javni promet s aspekta komplementarnih djelatnosti 69

4.2. RAZVOJ BRODOGRADNJE I MALE BRODOGRADNJE IZ PERSPEKTIVE POMORSKOG DOBRA 72

4.2.1. Razvoj brodogradnje i male brodogradnje iz perspektive pomorskog dobra 72

4.2.2. Razvoj male brodogradnje u ovisnosti o pomorskom dobru 73

4.3. ODREDNICE RAZVOJA RIBARSTVA I MARIKULTURE 75

4.4. VRJEDNOVANJE POMORSKOG DOBRA 81

5. ANALIZA I OCJENA KRITERIJA ZA POSTIZANJE ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 83

5.1. KRITERIJI VRJEDNOVANJA RAZVOJA I ODRŽIVOSTI KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 83

5.1.1. Logistički kriteriji 83

5.1.2. Socijalni (društveni kriteriji) 95

5.1.2.1. Broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima 95

5.1.2.2. Kvaliteta života stanovnika na otocima i u malim primorskih gradovima 97

5.1.2.3. Broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima 97

5.1.2.4. Zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i u malim primorskim gradovima 98

5.1.3. Ekološki kriteriji 100

5.1.3.1. Morski ekosustav 100

5.1.3.2. Obalno područje 101

5.1.4. Sigurnosni kriteriji 101

5.2. ANALIZA I OCJENA ODABRANIH KRITERIJA VRJEDNOVANJA RAZVOJA I ODRŽIVOSTI KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 103

6. PRIJEDLOG MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 109

6.1. TEORIJSKE ODREDNICE MODELA 109

6.2. SPECIFIČNOSTI MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 111

6.3. FORMULIRANJE MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 113

6.4. TESTIRANJE MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 116

6.5. ANALIZA I USPOREDBA PREDLOŽENIH MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 118

6.6. VRJEDNOVANJE I ODABIR ODGOVARAJUĆEG MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU 122

6.7. PRIJEDLOG STRATEŠKIH SMJERNICA I AKTIVNOSTI ZA MOGUĆU IMPLEMENTACIJU MODELA U REPUBLICI HRVATSKOJ 143

7. ZAKLJUČAK 147

LITERATURA 154

POPIS TABLICA 161

POPIS GRAFIKONA 162

POPIS SHEMA 164

POPIS ZEMLJOVIDA 164

POPIS KRATICA 165

SAŽETAK

Upravljanje gospodarskim korištenjem pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj je stihijsko, bez teorijske i znanstvene potpore, kao i praktične primjene relevantnih čimbenika rasta i razvoja koji utječu ne samo na razvoj pomorskih sustava i cjelokupnog hrvatskog pomorskog sustava, već i na komplementarne djelatnosti čiji je sustav razvoja potrebno redefinirati, na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini. Sukladno tome, temeljni cilj i svrha istraživanja ove doktorske disertacije jest konzistentno analizirati, elaborirati i primjereno riješiti mogućnost redefiniranja gospodarskog korištenja pomorskog dobra u funkciji razvoja i održivosti komplementarnih djelatnosti, a što je osnovna pretpostavka ubrzanog razvoja kompleksa pomorskoga gospodarstva kao sastavnog dijela ukupnog nacionalnog gospodarstva Hrvatske. Znanstvena hipoteza oko koje se formira ova disertacija glasi: Znanstveno utemeljenim spoznajama o funkcioniranju sustava gospodarskog korištenja pomorskog dobra i razvojnih koncepata komplementarnih djelatnosti te uvažavanjem suvremenih trendova usklađivanja razvoja svih djelatnosti pomorskog gospodarstva, moguće je predložiti model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra RH koji vodi racionalnom upravljanju te osigurava rast i razvoj pomorskoga i prometnoga sustava u Republici Hrvatskoj. S ciljem dokazivanja postavljene znanstvene hipoteze korištena je kombinacija znanstvenih metoda od kojih se izdvajaju metode analize i sinteze, metoda konkretizacije, matematička metoda, metode deskriptivne i inferencijalne statistike te metoda matrice rasta kao jedne od metoda vrednovanja i procjene održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Predloženi model sastoji se od četiri temeljna podmodela i premda je vrlo složen, može poslužiti kao vrlo dobra osnova za donošenje kvalitetnih strateških, taktičkih i operativnih odluka u funkciji održivog pristupa gospodarskom korištenju pomorskog dobra. Glavni nalaz ovoga rada može se sažeti u sljedeću rečenicu − Svi elementi dinamičkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru (logistički, socijalni, ekološki i sigurnosni) u narednom razdoblju trebaju ostvariti značajne stope rasta kako bi se unaprijedila kvaliteta gospodarskog korištenja pomorskog dobra u skladu s načelima održivosti.

Ključne riječi: pomorsko dobro, održivi razvoj, komplementarne djelatnosti, pomorstvo, pomorsko gospodarstvo.

SUMMARY

Management of economic use of maritime domain in Croatia is uncontrolled, lacking theoretical and scientific support, as well as practical application of the relevant factors of growth and development that affect not only the development of maritime systems and the entire Croatian maritime system, but complementary activities as well. System development of these activities should be redefined on local, regional and national level. Accordingly, the fundamental objective and purpose of this thesis is to consistently analyse, elaborate and appropriately resolve the possibility of redefining the economic use of maritime domain in development and sustainability of complementary activities, which is a fundamental prerequisite for accelerated development of the complex maritime economy as an integral part of the over-all national Croatian economy. The scientific hypothesis at the core of this project is: Using scientifically obtained insights about the functioning of economic use of maritime domain and development concepts of complementary activities with respect to modern trends and harmonious development of all sectors of maritime economy, it is possible to propose a model of sustainable development of complementary activities related to the economic use of Croatian maritime domain which would ensure rational management and growth and development of the maritime and transport system in Croatia. To prove the set scientific hypotheses, a combination of scientific methods was used, including methods of analysis and synthesis, concretization method , mathematical methods, methods of descriptive and inferential statistics and the matrix method of growth as one of the methods of evaluation and assessment of sustainable development of complementary activities in the maritime domain . The proposed model consists of four basic sub-models and although very complex, it can serve as a good basis for making quality strategic, tactical and operational decisions regarding the sustainable approach to economic use of maritime resources. The main findings of this study can be summarized as following: all the elements of dynamic model of sustainable development of complementary activities in the maritime domain (logistic, social, environmental and security) should achieve significant growth rates in the future to improve the quality of economic exploitation of maritime domain in accordance with the principles of sustainability.

Keywords: maritime domain, sustainable development, complementary activities, maritime affairs, maritime economy.

1. UVOD

U doktorskoj disertaciji je provedeno znanstveno istraživanje u vezi s važnosti i značajem instituta pomorskog dobra u cilju održivog razvoja komplementarnih djelatnosti. Analizirane su bitne odrednice i obilježja instituta pomorskog dobra, te su prezentirani dobiveni rezultati istraživanja.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA

Koncept korištenja pomorskog dobra kao gospodarskog instituta koji je javno dobro i nema mogućnosti stjecanja vlasništva, važan je aspekt valorizacije njegova iskorištavanja i predstavlja temelj razvitka nacionalnog gospodarstva. Osnovna zamisao se temelji na težnji da se unaprijedi kvaliteta gospodarskog korištenja pomorskog dobra bez nametanja dodatnih troškova, a što može potaknuti razvoj komplementarnih djelatnosti.

Pomorstvo, kao skup, složen i slojevit sustav brojnih djelatnosti (luke, brodarstvo, i drugo) jedan je od temeljnih pokretača uspješnoga gospodarstva i temelj učinkovitog razvitka primorskih zemalja. Republika Hrvatska ima izraziti primorski položaj, dugačku i razvedenu obalu sa preko tisuću otoka. Ovaj bogati, ali nedovoljno iskorišten prirodan gospodarski resurs prema postojećoj zakonskoj regulativi u režimu je instituta pomorskog dobra. Način iskorištavanja i valorizacije pomorskog dobra, bez titulara vlasnika prepoznatljiv je uglavnom na Mediteranu i u dosadašnjoj je primjeni pokazao određene prednosti, ali i brojne nedostatke. Sustavno analiziranje i optimiziranje korištenja pomorskog dobra i učinkovito razvijanje brojnih potencijalnih djelatnosti jedna je od temeljnih odrednica vrednovanja primorskog položaja i razvijanja uspješnog pomorskoga gospodarstva kao značajnog zamašnjaka uspješnoga gospodarstva primorski i pomorski orijentiranih država.

Da bi u potpunosti oživjelo pomorstvo i gospodarstvo kao vitalni prirodni i privredni resurs Republike Hrvatske koji potom multiplikativno djeluje na komplementarne djelatnosti suvremene pomorske države, potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i prestrukturirati principe gospodarskog korištenja pomorskog dobra u smjeru prihvaćanja i implementiranja potencijalnih mogućnosti razvoja. Dugoročna održivost pristupa gospodarskog korištenja pomorskog dobra u gospodarskom sustavu u cjelini i kod komplementarnih djelatnosti nije sama sebi svrha. Potreba za boljim poslovanjem nužno traži nove sveobuhvatne pristupe koji će moći ispuniti tri ključna uvjeta: postizanje efikasnosti

(ekonomičnost, profitabilnost) komplementarnih djelatnosti u svijetu, konkurentnost cijena spram sjevernojadranskih i mediteranskih država te kvalitetu usluga komplementarnih djelatnosti na svjetskoj razini. Iz takvih spoznaja proizlazi i potreba sustavnog i znanstveno utemeljenog istraživanja gospodarskog korištenja pomorskog dobra Republike Hrvatske kao generatora održivog razvoja komplementarnih djelatnosti, kako bi se na temelju znanstvenih činjenica stvorile temeljne pretpostavke za uspješno poslovanje i učinkovitije upravljanje gospodarskim korištenjem pomorskog dobra.

Pomorski sustav svake države, pa tako i Republike Hrvatske, sastoji se od više podsustava koji čine jedinstvenu mrežu u funkciji povezivanja svih subjekata na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Razvijenost pojedinih djelatnosti unutar tog sustava utječe na razvoj gospodarstva i obratno. Stoga je osiguravanje održivog rasta i razvoja pomorskog sustava jedno od važnih pitanja nacionalnog interesa.

Procesi globalizacije i liberalizacije te snažan porast svjetske pomorske trgovine pretvorili su hrvatske luke u čvorišta europske i svjetske trgovine. Jednako tako, snažan rast turističkih kretanja na globalnoj razini, potaknuo je i daljnji razvoj turističke ponude Republike Hrvatske, a posebice u sustavu pomorskog gospodarstva u funkciji oplemenjivanja turističke ponude. Istodobno, zbog izloženosti globalnom tržištu javlja se snažni politički pritisak na javnu vlast da poboljša operativnu efikasnosti i poveća uslužni kapacitet kako bi se održala razina konkurentnosti na globalnom tržištu. Da bi pomorsko gospodarstvo Republike Hrvatske bilo važna karika u transportnim i pomorsko-putničkim mrežama svijeta javne vlasti prisiljene su na modernizaciju i unaprjeđenje razine pružanja usluga, kako bi se na taj način udovoljilo zahtjevima širokih prometnih i društvenih tendencija suvremenog razvoja. U tom je nastojanju posebno istaknuto mjesto i uloga komplementarnih djelatnosti koje se oslanjaju na temeljne pomorske djelatnosti. One ne spadaju nužno u sustav pomorstva, no upotpunjavaju lepeze pomorskog gospodarstva i čine to gospodarstvo potpunim, cjelovitim i dugoročno održivim te tržišno atraktivnim. Aktualno stanje u sustavu gospodarskog korištenja pomorskog dobra u Hrvatskoj je nezadovoljavajuće te se javlja potreba za unaprjeđenjima koja će potaknuti komplementarni razvoj pratećih djelatnosti u funkciji upotpunjavanja i oplemenjivanja kvalitete i sadržajnosti iskorištavanja pomorskog dobra u cilju unaprjeđenja kvalitete usluga u pomorskom gospodarstvu.

U kontekstu navedene problematike istraživanja definira se **znanstveni problem istraživanja**:

Upravljanje gospodarskim korištenjem pomorskoga dobra u Republici Hrvatskoj je stihijsko, bez teorijske i znanstvene potpore, kao i praktične primjene relevantnih

čimbenika rasta i razvoja koji utječu ne samo na razvoj pomorskih sustava i cjelokupnoga hrvatskog pomorskog sustava, već i na komplementarne djelatnosti čiji je sustav razvoja potrebno redefinirati, na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini. To je razlog da se konzistentno analizira, istraži, i primjereno riješi mogućnost redefiniranja gospodarskog korištenja pomorskog dobra u funkciji razvoja i održivosti komplementarnih djelatnosti, a što je osnovna pretpostavka ubrzanog razvoja pomorskoga gospodarstva Republike Hrvatske.

Iz literature koja se kroz rad navodi proizlaze sljedeća obilježja koja su karakteristična za hrvatski pomorski sustav, te se u ovome radu čine **znanstveni problem istraživanja**:

1. **Nesustavan pristup problematici gospodarskog korištenja pomorskog dobra od strane javnog sektora rezultira zastojem u razvoju pojedinih podsustava sustava pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske te neharmoniziranim razvojem komplementarnih djelatnosti.**
2. **Potreba povećanja udjela privatnoga sektora u obavljanju djelatnosti i usluga orijentiranih na upotrebu pomorskog dobra nastaje iz nedovoljne efikasnosti javnog sektora da osigura usluge koje su efikasne i troškovno efektivne sa stajališta korisnika, odgovori na nove izazove i na promjenjive zahtjeve korisnika pomorskog dobra u gospodarske svrhe, omogući realizaciju i permanentnost pojedinih lučkih usluga, omogući izbor i raznovrsnost usluga, te stvori "zdravu" konkurenciju utemeljenu na održivosti resursa i postizanju boljih ekonomskih učinaka.**
3. **Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama ne rješava složena pitanja ulaganja kapitala na pomorskom dobru i stečena prava, posebno na području luka otvorenih za javni promet, kao i niz pitanja imovinsko-pravne naravi. Stoga je teško zamisliti ozbiljna ulaganja i investicije na pomorskom dobru koje nisu kreditirane, a instrumenti založnog prava (primjerice hipoteka) upravo omogućava investitorima najprikladnije jamstvo za njihova potraživanja za otplatu kredita. Današnja cjelovita antivlasnička koncepcija na pomorskom dobru ne daje mogućnost stjecanja hipoteke i drugih stvarnih prava.**
4. **Hrvatska u cilju oživljavanja i vrjednovanja mora i priobalja još uvijek nije uspostavila cjelovit, jasan i transparentan integralni model upravljanja pomorskim dobrom uz osiguranje maksimalne gospodarske dobiti te zaštitu i očuvanje prirodnih resursa. Koncesijski sustav na pomorskom dobru mora**

čuvati pomorsko dobro i određivati koncesijske naknade, ali uz jačanje ekonomske i pravne sigurnosti koncesionara.

5. **Odrednice Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama u koliziji su s pojedinim odredbama Zakona o koncesijama što generira nesiguran i nejasan okvir donošenja ključnih odluka u sferi pomorskog dobra, te predstavlja teret usporavanja razvoja pomorskog gospodarstva.**
6. **Sadašnji sustav upravljanja gospodarskim korištenjem pomorskog dobra Hrvatske odlikuju obilježja rigidnosti i usporenog djelovanja i rješavanja kompleksnih koncesijskih pitanja zbog distanciranosti sustava odlučivanja od konkretnih potreba u praksi kako u gospodarskom smislu tako i u smislu zaštite, očuvanja i brige za dugoročnu održivost resursa.**
7. **Sustav gospodarskog korištenja pomorskog dobra Republike Hrvatske ne pruža adekvatnu podlogu razvoja komplementarnih djelatnosti, a što se ponajviše očituje kroz čitav niz nekonzistentno i nejasno riješenih imovinsko-pravnih i upravljačkih pitanja što ograničava mogućnosti uspostave sustava njihovog održivog razvoja.**
8. **Sustav upravljanja pomorskim dobrom treba očuvati pomorsko dobro, ali uz jačanje ekonomske i pravne sigurnosti korisnika (koncesionara) te uz stvaranje preduvjeta za ubrzanje gospodarskog razvoja.**

Iz takvog znanstvenog problema istraživanja determiniran je i **predmet znanstvenog istraživanja**:

Analizirati, elaborirati, istražiti, i konzistentno utvrditi relevantne značajke i čimbenike gospodarskog korištenja pomorskog dobra, a posebice mogućnosti oslanjanja koncepta održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na temeljne principe upravljanja pomorskim dobrom te predložiti model, mjere i aktivnosti provedbe modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz učinkovito gospodarsko korištenje pomorskog dobra Republike Hrvatske kao presudnog i važnog preduvjeta rasta i razvoja pomorskog i prometnog sustava u RH, a posljedično tome i cjelokupnog gospodarstva.

Znanstveni problem i predmet znanstvenoga istraživanja se odnose na **dva primarna objekta znanstvenoga istraživanja**, a to su: **gospodarsko korištenje pomorskog dobra i komplementarne djelatnosti.**

1.2. ZNANSTVENA HIPOTEZA I POMOĆNE HIPOTEZE

Sukladno naznačenom problemu i predmetu znanstvenog istraživanja postavljena je i **temeljna znanstvena hipoteza**:

Znanstveno utemeljenim spoznajama o **funkcioniranju sustava gospodarskog korištenja pomorskog dobra i razvojnih koncepata komplementarnih djelatnosti te uvažavanjem suvremenih trendova usklađivanja razvoja svih djelatnosti pomorskog gospodarstva, moguće je predložiti model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra RH, koji vodi racionalnom upravljanju te osigurava rast i razvoj pomorskoga i prometnoga sustava u Republici Hrvatskoj.**

Tako postavljena temeljna znanstvena hipoteza, implicira više **pomoćnih hipoteza**:

- Uređenje gospodarskog korištenja pomorskog dobra Hrvatske rigidno je, nesustavno i parcijalno uspostavljeno, te je prisutna nedorečenost i višeznačnost u zakonodavnom i provedbenom uređenju i funkcioniranju. To predstavlja ograničenje i kočnicu ubrzanja rasta i razvoja komplementarnih djelatnosti oslonjenih na iskorištavanje pomorskog dobra u gospodarske svrhe. Gospodarsko korištenje pomorskog dobra RH nedovoljno je usklađeno sa suvremenim teorijskim i empirijskim spoznajama te suvremenim trendovima razvoja i svjetskim iskustvima. To i predstavlja limitirajući čimbenik daljnjeg unaprjeđenja prometnog sustava i sustava pomorskog gospodarstva RH.
- Složenost gospodarskog korištenja pomorskog dobra Republike Hrvatske proizlazi iz kompleksnosti uspostave praktičnih rješenja koja trebaju biti u funkciji razvoja komplementarnih djelatnosti. Na rigidnost dosadašnjih izbora rješenja, provođenih uglavnom temeljem zakonodavnih kriterija i povijesnog nasljeđa, potrebno je nadograditi i implementirati suvremene znanstveno utemeljene i razvojno netradicionalne postupke vrednovanja koji omogućuju sagledavanje rješenja kroz veći broj kriterija uvjetovanih razvojem društva, zahtjevima suvremenog ekonomskog razvoja i dugoročne održivosti, te se navedeni pristup u obliku višekriterijskog odlučivanja koristi u ovom istraživanju.
- Na temelju analize stanja gospodarskog korištenja pomorskog dobra te ostalih spoznaja o suvremenim znanstveno utemeljenim pristupima razvoja komplementarnih djelatnosti moguće je predložiti odgovarajući model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra RH za razvoj pomorskog gospodarstva i prometnog sustava Republike Hrvatske, te

predložiti aktivnosti potrebne za uspješnu implementaciju kao i vrjednovati osnovne učinke primjene modela u svrhu razvoja cjelokupnog cjelovitog i učinkovitog gospodarskog sustava RH.

- Razvoj gospodarskog korištenja pomorskog dobra i razvoj komplementarnih djelatnosti vezanih uz eksploataciju pomorskog dobra, kao dijela sadržaja održivog razvoja, temelji se na nastojanju unaprjeđenja i uspješnog usklađivanja razvoj svih primarnih, sekundarnih i tercijarnih gospodarskih djelatnosti koje su direktno ili indirektno vezane uz optimalnu valorizaciju pomorskog dobra.
- Za uspješnu provedbu razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra nužno je sagledati i analizirati sve temeljne odrednice koje obilježavaju takve djelatnosti: poznavati temeljne motive svih zainteresiranih subjekata, razumjeti osnovne modele i oblike održivog razvoja u pomorskim sustavima, te procijeniti moguće učinke i rizike pojedinih razvojnih procesa.
- Morske luke otvorene za javni promet javne su institucije, a luke posebne namjene velikim dijelom spadaju u privatno financirane organizacijske oblike. Jedne i druge su bez sumnje gospodarski subjekti, koji posluju prema osnovnim ekonomskim načelima s ciljem pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti. Na to se uvelike oslanjaju komplementarne djelatnosti koje se oslanjaju i uvjetovane su njihovim razvojem, no istovremeno i same utječu na potenciranje razvoja lučkih djelatnosti. Tržišna orijentiranost u funkciji je ostvarivanja ciljeva postojanja i poslovanja lučkog sustava: izgradnja, održavanje i razvijanje. Otvorenost i kompleksnost sustava morskih luka nameće kontinuirano prilagođavanje suvremenim uvjetima poslovanja radi povećanja konkurentnosti na svjetskom i europskom tržištu. Za vrednovanje i dobivanje kvalitetnih rješenja održivog razvoja komplementarnih djelatnosti od velike je važnosti provesti detaljnu analizu suvremenih trendova razvoja kao i primjene takvih oblika u pomorskom sustavu Republike Hrvatske.
- Složenost razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra proizlazi iz sve većeg broja kriterija relevantnih za izbor najpovoljnijeg od ponuđenih rješenja; prvotno su se izbori rješenja provodili samo prema pravno-ekonomskim kriterijima, međutim, razvojem suvremenih, netradicionalnih postupaka omogućeno je sagledavanje rješenja kroz veći broj kriterija uvjetovanih razvojem društva, zahtjevima tržišta, unaprjeđenjem tehničko-tehnoloških dostignuća, globalizacijskim procesima, odgovarajućim iskorištavanjem

prirodnih resursa te sve izraženijom konkurencijom na svjetskoj pomorskoj, prometnoj i gospodarskoj sceni. U obliku kvantitativnog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra Hrvatske temelj je istraživanja ovog rada.

- Na temelju analize stanja gospodarskog korištenja pomorskog dobra te ostalih spoznaja o održivom razvoju s naglaskom na razvoj komplementarnih djelatnosti moguće je predložiti odgovarajući model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra Hrvatske, testirati novi model, predložiti aktivnosti potrebne za uspješnu implementaciju te vrjednovati osnovne učinke primjene modela u svrhu razvoja cjelokupnog pomorskog sustava Republike Hrvatske.

Brojni **argumenti podupiru postavljenu temeljnu znanstvenu hipotezu i njezine pomoćne hipoteze**, a navode se samo oni najvažniji:

- Mnogobrojni stručnjaci i znanstvenici ističu nekonzistentnost i nedorečenost u samim procesima gospodarskog korištenja pomorskog dobra Hrvatske koje značajnim dijelom proizlazi iz nesustavnog pristupa u zakonodavnom formaliziranju ove problematike, a na što se nadovezuje čitav niz pitanja i limitirajućih faktora daljnjeg razvoja i unapređenja pomorskog segmenta hrvatskog gospodarstva.
- Praksa razvijenih država i država u razvoju pokazuje kontinuitet u utemeljenju koncepta održivog razvoja u načela i provedbene aktivnosti njihova djelovanja što je moguće primijeniti na razvojne procese komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra i što u praksi dovodi do značajnog porasta uspostave uspješnih razvojnih procesa s ciljem postizanja dugoročno održivog pristupa gospodarskog korištenja pomorskog dobra. To kao rezultat ima značajne direktne koristi za javne proračune posebice u vidu povećanja proračunskih prihoda kroz fiskalne prihode ostvarene na temelju ubrzanja razvoja brojnih djelatnosti vezanih uz valorizaciju pomorskog dobra kao izrazito propulzivnog prirodnog resursa.
- Europska unija potiče i usmjerava pristup održivog razvoja kao integralni dio Europskih politika u službi razvoja pomorskih i prometnih sustava te osnaživanja i napretka gospodarstva utemeljenog na tim djelatnostima. U posljednje vrijeme počinje se i sa snažnim javnim diskursom usmjerenim k osvješćivanju potrebe za

kvalitativnim unapređenjima u sustavu upravljanja razvojem pomorskih djelatnosti. To je posebice primjenjivo na razvoj komplementarnih djelatnosti oslonjenih na gospodarsko korištenje pomorskog dobra u vremenu kada je Republika Hrvatska punopravna članica EU.

- Ulaganjem u infrastrukturu i suprastrukturu na pomorskom dobru RH, kako u lukama tako i u drugim sektorima pomorskog gospodarstva i malog gospodarstva vezanog uz more i priobalje, čije je pak djelovanjem u poveznici sa iskorištavanjem pomorskog dobra, pridonosi se kvantiteti i kvaliteti obavljanja djelatnosti i pružanja usluga u lukama i drugim gospodarskim subjektima, a sagledano kroz razvoj cjelokupnoga gospodarskog potencijala. Za vrjednovanje i dobivanje kvalitetnih rješenja primjene koncepta održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra Hrvatske od velike je važnosti unaprijediti postupak izbora rješenja, koji obuhvaća ostvarenje osnovnih ciljeva, kriterija, mjera te provedbu znanstveno utemeljenog vrednovanja mogućih rješenja.
- Oblikovanje primjerenog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra RH za strateško usmjeravanje razvoja pomorskog gospodarstva te postizanje očuvanja i održivosti pomorskog dobra obuhvaća brojne aktivnosti vezane za pripremu, provedbu i kontrolu modela, a uspješnost se može mjeriti ostvarenim gospodarskim učincima, primjerice stvaranjem boljih preduvjeta za razvoj gospodarskih djelatnosti vezanih uz more i priobalje, rasterećenjem proračuna javnih državni, regionalnih i lokalnih institucija, razvojem lokalnog, regionalnog i nacionalnog gospodarstva i slično.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

U izravnoj vezi sa znanstvenim problemom i predmetom znanstvenog istraživanja, te imajući u vidu postavljenu znanstvenu hipotezu i pomoćne hipoteze, određeni su **svrha i ciljevi istraživanja.**

Svrha istraživanja je istražiti i analizirati u okviru tehničkih znanosti spoznaje o gospodarskom korištenju pomorskog dobra i povezivanju s održivim razvojem komplementarnih djelatnosti te na temelju objektivnih znanstvenih činjenica i primijenjenih praktičnih saznanja o funkcioniranju gospodarskog korištenja pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj, formulirati rezultate istraživanja, predložiti model održivog razvoja

komplementarnih djelatnosti te mjere i aktivnosti potrebne za njegovu uspješnu realizaciju kako bi se osigurali rast i razvoj hrvatskog pomorskog i prometnog sustava.

Cilj istraživanja je valoriziranje primorskog položaja i učinkovitog vrjednovanja mora i priobalja kao najvažnijeg prirodnog resursa RH.

Uz navedenu svrhu i ciljeve istraživanja, a da bi se primjereno riješio postavljeni problem istraživanja, ostvario predmet istraživanja, dokazala postavljena znanstvena hipoteza i pomoćne hipoteze te postigli svrha i ciljevi istraživanja, u ovom su radu primjenom znanstvenih metoda dani odgovori na brojna pitanja od kojih su najvažnija sljedeća:

1. Koja su teorijska i empirijska polazišta gospodarskog korištenja pomorskog dobra?
2. Koji su osnovni oblici i modeli na kojima se temelji održivi razvoj?
3. Koji su temeljni elementi povezivanja gospodarskog korištenja pomorskog dobra i koncepta održivog razvoja komplementarnih djelatnosti?
4. Koja je uloga Europske unije i vodećih svjetskih organizacija u provedbi i poticanju održivog razvoja?
5. Koja su važnija obilježja i oblici uspostave održivog razvoja komplementarnih djelatnosti povezanih sa gospodarskim korištenjem pomorskog dobra?
6. Kakvi su dosadašnji trendovi razvitka komplementarnih djelatnosti?
7. Kakvo je iskustvo država u svijetu u primjeni koncepta održivog razvoja pomorskih i s njima komplementarnih djelatnosti?
8. Koji su mogući modeli primjene koncepta održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra Hrvatske?
9. Koji su relevantni kriteriji za ocjenjivanje elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti oslonjenih na gospodarsko korištenje pomorskog dobra?
10. Koji tehnički, a i pravni i ekonomski, kriteriji utječu pri izboru modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti utemeljenih na gospodarskom korištenju pomorskog dobra?
11. Kakva je mogućnost implementacije koncepta održivog razvoja komplementarnih djelatnosti u hrvatsku praksu gospodarskog korištenja pomorskog dobra?
12. Kakve učinke donosi model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti oslonjenih na gospodarsko korištenje pomorskog dobra RH koji je predložen u radu?

1.4. OCJENA DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Na osnovi prikupljenih i obrađenih bibliografskih jedinica brojnih autora, uočljivo je da su u njima o temi ove disertacije samo neka pitanja djelomično istraživana. S obzirom da predmet disertacije nije istražen, proizlazi potreba i opravdanje za ovo istraživanje.

1.5. ZNANSTVENE METODE

U znanstvenom istraživanju, formuliranju i prezentiranju rezultata istraživanja doktorske disertacije korištena je kombinacija znanstvenih metoda kao što su: induktivna i deduktivna metoda, metoda analize i sinteze, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda generalizacije i specijalizacije, metoda dokazivanja i opovrgavanja, komparativna metoda, metoda klasifikacije, matematička metoda, metoda deskripcije, metoda kompilacije radi preuzimanja tuđih spoznaja, metoda deskriptivne statistike i metode korelacijske i regresijske analize. Također u doktorskoj disertaciji za donošenje odluka i vrjednovanje modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra korištena je višekriterijska analiza temeljem matrice rasta kao jedne od metoda vrednovanja i procjene održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

1.6. STRUKTURA RADA

Rezultati istraživanja prezentirani su u osam međusobno povezanih dijelova.
U prvom dijelu **UVODU**, definiran je problem, predmet i objekt istraživanja, postavljena je znanstvena hipoteza i pomoćne hipoteze, određena je svrha i ciljevi istraživanja, dana je ocjena dosadašnjih istraživanja, navedene su najvažnije znanstvene metode koje su korištene u znanstvenom istraživanju i prezentiranju rezultata istraživanja te je obrazložena kompozicija doktorske disertacije.

U drugom dijelu pod naslovom **POJAM, OBILJEŽJA I KONCEPTUALNE ZNAČAJKE PRISTUPA ODRŽIVOG RAZVOJA POMORSTVA** pojašnjen je pojam, obilježja i konceptualne značajke te razumijevanje koncepta održivog razvoja s primjenom na pomorski sustav kao kompleksan, slojevit i heterogeni sustav. Također, ukazano je na područja klasične primjene održivog razvoja kao i na osnovne prednosti primjene održivog razvoja na pomorski sustav.

TEORIJSKI OKVIR, TEMELJNA OBILJEŽJA I SPECIFIČNOSTI POMORSKOG DOBRA naslov je trećega dijela. Istraživanje i oblikovanje modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti ovisnih o gospodarskom korištenju pomorskog dobra nije moguće bez prethodnih spoznaja o osnovnom teorijskom okviru i temeljnim obilježjima pomorskog dobra. Nadalje, ukazano je na specifičnosti gospodarskog korištenja i gospodarskog značaja pomorskog dobra te na poveznice s komplementarnim djelatnostima o kojima ovisi konceptualizacija modela njihova održivog razvoja.

Naslov četvrtog dijela je **RAZVOJ TEMELJNIH I KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU.** U ovom dijelu analizira se razvoj temeljnih djelatnosti na pomorskom dobru s posebnim naglaskom na razvoj lučkih sustava i razvoj luka posebne namjene. Analizirane su luke nautičkog turizma i luke otvorene za javni promet, radi utvrđivanja njihova značaja za gospodarski i drugi razvoj Republike Hrvatske. Posebna pozornost usmjerena je na analizu specifičnih obilježja, sličnosti i razlika između razvoja lučkog sustava u ovisnosti o posebnoj upotrebi i gospodarskom korištenju pomorskog dobra u odnosu na razvoj brodogradnje u poveznicima s lukama posebne namjene – brodograđevnim lukama, a u kontekstu komplementarnih djelatnosti uz morske luke i brodogradnju. Analiza obuhvaća i odrednice razvoja ribarstva, marikulture i male brodogradnje, sve u korelaciji s razvojem komplementarnih djelatnosti.

Posebna pozornost posvećena je petom dijelu s naslovom **ANALIZA I OCJENA KRITERIJA ZA POSTIZANJE ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU**. U ovome dijelu rada provedena je analiza i izvršeno vrednovanje temeljnih kriterija važnih za evaluaciju modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti vezanih uz gospodarsko korištenje pomorskog dobra.

PRIJEDLOG MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU naslov je šestog dijela rada. U prvom dijelu poglavlja analizira se metodologija, postupak i mogućnosti primjene odgovarajućeg modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti. U ovom dijelu odabran je dinamični model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru temeljen na metodi matrice rasta te je izvršeno testiranje modela. Također, ukazano je na aktivnosti potrebne za implementaciju novoga modela kao i na osnovne učinke primjene modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u pomorskom i gospodarskom sustavu.

U posljednjem dijelu, **ZAKLJUČKU**, sustavno i koncizno formulirani su i prezentirani najvažniji rezultati znanstvenih istraživanja, koji su opširnije elaborirani u ovom radu, a kojima je dokazana postavljena hipoteza i pomoćne hipoteze.

2. POJAM, OBILJEŽJA I KONCEPTUALNE ZNAČAJKE PRISTUPA ODRŽIVOG RAZVOJA POMORSTVA

U drugom dijelu rada navodi se, objašnjava i analizira sam pojam održivoga razvoja pomorstva, s ciljem naglašavanja važnosti navedenog pojma kao dijela prometne politike i ukupne gospodarske politike.

U navedenom dijelu rada posebna se pozornost daje sljedećim temama: **1) pojam održivoga razvoja pomorskih sustava, 2) načela koncepta održivoga razvoja, 3) vrste održivog razvoja s primjenom u pomorstvu.**

2.1. POJAM ODRŽIVOG RAZVOJA POMORSKIH SUSTAVA

Pojam održivog razvoja potječe iz šumarstva, a odnosi se na mjeru pošumljavanja površina i na sječu šume koje su bile međuzavisne i nisu smjele narušiti biološku obnovu šume. Pojam održivi razvoj uveden je tek 70-ih godina prošlog stoljeća. U 80-im godinama XX. stoljeća održivost je ušla kao termin međunarodne zajednice kada su Ujedinjeni narodi iznijeli svjetsku strategiju očuvanja prirodnih resursa usklađenu s općim ciljem postizanja održivog razvoja. U to je vrijeme održivi razvoj ušao u opću terminologiju kako bi se ukazalo na povezanost razvoja i zaštite okoliša.[1]

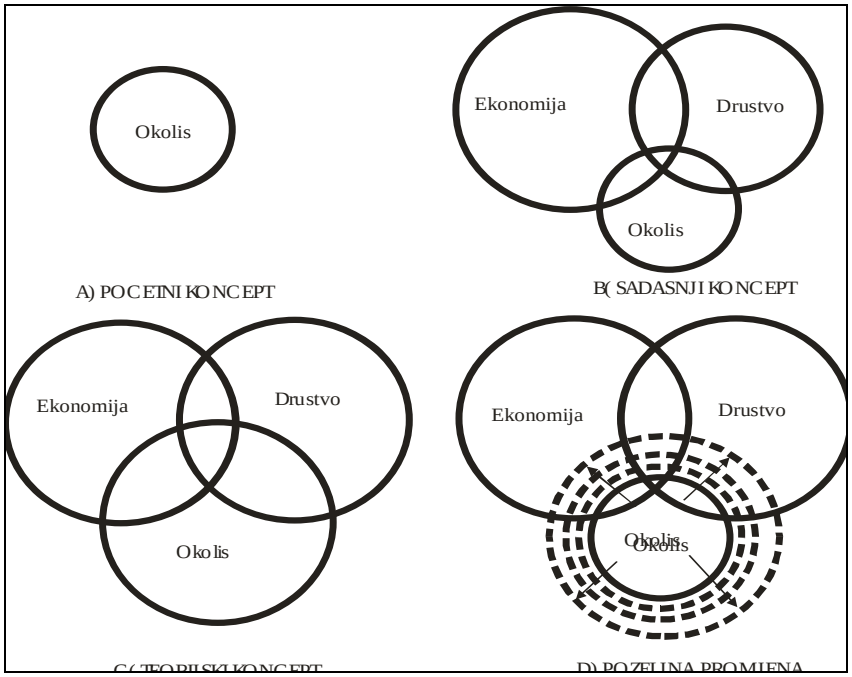
U sljedećim potpoglavljima drugog dijela rada analiziraju se: **1) temeljna obilježja održivog razvoja, 2) razvoj ideje održivosti na globalnoj razini, 3) razvoj ideje održivosti u RH i 4) Ideja održivosti u prometnom i pomorskom sustavu.**

2.1.1.Temeljna obilježja održivog razvoja

Dugo vremena koncept održivosti vezivao se isključivo uz pitanja okoliša, zanemarujući pri tom ekonomska i društvena (socijalna) pitanja. Kako bi se detaljnije obrazložio koncept održivosti se daje u shematsklm prikazu.

[1] Črnjar, M., Črnjar, K.: Menadžment održivog razvoja, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Glosa, Rijeka, 2009., str. 79.

Shema 1: Različiti pristupi konceptu održivosti



Izvor: Izrado autor

Proširenje koncepta održivosti bilo je nužno jednostavno iz razloga što često nije moguće govoriti o konceptu održivosti okoliša bez uzimanja u razmatranje ekonomskih i društvenih pitanja. Tako primjerice dok se pobornici zaštite okoliša mogu protiviti cestogradnji zbog negativnih utjecaja na okoliš, drugi mogu isticati prednosti takvoga rješenja zbog pozitivnih ekonomskih efekata na lokalnu zajednicu ili zbog smanjenja gužvi na postojećim prometnicama ili pak zbog mogućnosti zapošljavanja lokalnog stanovništva i sprječavanja iseljavanja.

Prvu ozbiljniju studiju koja je znanstveno ukazala na ekološke probleme napisala je *Rachel Carson* pod nazivom *Silent spring* (Tiho proljeće, 1962. godine). Znanstveno je ukazala na ugrožavanje flore i faune (prije svega ptica) te problem opstanka čovjeka na Zemlji. Do 60-ih godina 20. stoljeća vlasti nisu pokazivale osobitu brigu za onečišćenje okoliša jer se smatralo da su to lokalni problemi koje treba rješavati na lokalnoj razini.

Porast broja stanovnika, prekomjerna industrijalizacija i sve veće površine pod intenzivnim poljoprivrednim tretmanom uništavaju okoliš i cjelokupni rast postaje direktna opasnost čovječanstvu. Nedostatak hrane i vode, onečišćenje zraka, vode i tla te povećanje opće potrošnje resursa po glavi stanovnika, ukazuju da je ekonomsko-ekološka budućnost čovječanstva našeg planeta neizvjesna. Interakcija između stanovništva (P), životnog

standarda (mjerenog potrošnjom po glavi stanovnika – A), tehnološkog razvoja i utjecaja potrošnje na okoliš (I), prikazana je jednadžbom:[2]

$$I = P \times A \times T. \quad (1)$$

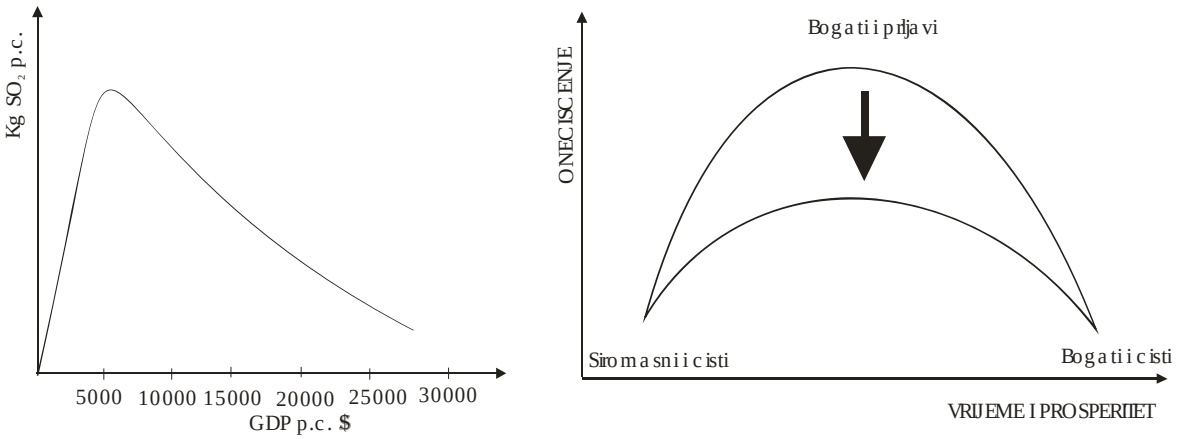
Temeljem formule (1) vidljivo je da rast stanovništva i visoka razina potrošnje predstavljaju veliku zapreku održivom razvoju te da se potrošači mogu smatrati odgovornima za degradaciju okoliša. Potrošnja nije ni dobra ni loša. Ali mora biti analizirana da se identificira slika održivosti i li neodrživosti. Održivi razvoj je korištenje usluga i odgovarajućih proizvoda koji odgovaraju osnovnim potrebama i donose bolju kakvoću života minimiziranjem korištenja prirodnih resursa i toksičnih materijala, kao i emisije otpada i polutanata kroz životni ciklus usluga ili proizvoda, tako da ne ugrožavaju potrebe budućih naraštaja.

Temeljem formule (1) može se zaključiti da tehnologija predstavlja glavni faktor za odvajanje rasta proizvodnje i potrošnje od negativnih utjecaja na okoliš. Da bi se to ostvarilo potrebna je nova paradigma. To znači da dosadašnji tehnološki razvoj koji je bio praćen stalnim rastom produktivnosti rada treba biti zamijenjen novom paradigmom - rastom produktivnosti resursa. Produktivnost rada se od 1850. godine povećala 20 puta. Zato se čini primjerenim razmišljati na način da se proizvodnost resursa poveća deset puta do kraja stoljeća, odnosno četiri do pet puta do 2050. godine.

Kako države poput Republike Hrvatske nisu predvodnice u tehnološkom razvoju moraju ozbiljno voditi računa da u svom budućem razvoju ne upadnu u zamku Kuznetsove krivulje onečišćenja, odnosno da ne podrede okoliš gospodarskom rastu, što se objašnjava sljedećim grafikonom.

[2] Holdren, J., Ehrlich, P.: Impact of Population Growth, Science, New Series, Vol. 171, No. 3977, 1971., str. 1212−1217.,Online: http://faculty.washington.edu/stevehar/Ehrlich.pdf (16. 7. 2016.)

Grafikon 1: Kuznetsova krivulja onečišćenja i međuodnos krivulje onečišćenja i prosperiteta



Izvor: Izradio autor prema: Stern, D.: The Rise and Fall of the Environmental Kuznets Curve, World Development, Elsevier, 2004., Vol. 32, No. 8, str. 1420

Grafikon 1obrazlaže tezu da se stanje okoliša s rastom dohotka po stanovniku najprije pogoršava, da bi se, nakon što se dostigne određena razina dohotka po stanovniku, stanje okoliša popravilo. Zagovornici hipoteze EKC, ekonomski rast vide kao sredstvo unaprjeđivanja stanja okoliša, a ne kao njegovu prijetnju.[3]

Prethodni grafikon također predstavlja tezu kako ekonomski rast sam po sebi nije jamstvom rješavanja problema okoliša, posebice kada se on temelji na prljavim tehnologijama. Ljudi u siromašnijim zemljama na prvo mjesto stavljaju materijalnu dobrobit, a kad zemlja dostigne dovoljno visok životni standard ljudi tek tada pridaju veću pažnju uvjetima u okolišu.

Svjetska komisija za okolinu i razvoj definira održivi razvoj kao susretanje potreba sadašnjosti bez kompromisa da bi i budući naraštaji mogli sustignuti svoje potrebe. Ovdje su ključna dvaju koncepata:[4] 1) koncept potreba, posebno bitnih potreba svjetskog stanovništva da bi zadovoljili dani prioritet, 2) spoznaja o limitiranoj sposobnosti okoline da zadovolji sadašnje i buduće potrebe u suglasnosti s tehnologijom i društvenom organizacijom.

2.1.2. Razvoj ideje održivosti na globalnoj razini

Globalni problemi imaju globalne uzroke i zahtijevaju globalna rješenja. Globalna razina daje ekonomski i politički okvir te stvara institucionalne pretpostavke za ostvarivanje

[3] Šimurina, J., Dobrović, A.: Analiza Kuznetsove krivulje za okoliš, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 123−143.

[4] Črnjar, M., Črnjar, K.: op.cit., str. 80.

koncepta održivog razvoja. Za začetnika globalnog pristupa zaštiti okoliša smatra se *Forrester, J.* koji je u knjizi Granice rasta upozorio da postojeći gospodarski sustav ugrožava ekološki sustav Zemlje. U knjizi se ističe:[5]

1) Ako se sadašnji pravci rasta u svjetskom stanovništvu, industrijalizaciji, proizvodnji hrane i iscrpljivanju prirodnih izvora nastave bez ikakvih promjena, granice rasta na ovoj planeti bile bi dosegnute negdje u sljedećih stotinu godina. Najvjerojatniji rezultat bio bi vrlo naglo i nezaustavljivo opadanje i svjetskoga stanovništva i industrijskih mogućnosti.

2) Moguće je mijenjati ove pravce rasta i uspostaviti uvjete ekološke i ekonomske stabilnosti, koja bi bila održiva i u dalekoj budućnosti. Moguće je odrediti stanje globalne ravnoteže tako da osnovne materijalne potrebe svake osobe na Zemlji mogu biti podmirene te da svaka osoba ima jednake mogućnosti za ostvarenje svojih individualnih ljudskih potencijala.

3) Ako čovječanstvo usmjeri svoje napore prema ovom drugom, umjesto prema prvom rezultatu, tada, što prije otpočne raditi na tome da ga postigne, imat će veće izglede na uspjeh.

Bio je to početak pripreme za prijelaz iz doba rasta u doba globalne ravnoteže, koja ni danas nije postignuta. Naprotiv, konflikt je sve dublji.

Prvo ozbiljnije i znanstveno poimanje održivog razvoja prikazano je u tzv. *Brundtlandovu* izvješću Svjetske komore za okoliš UN-a i publicirano pod nazivom „Naša zajednička budućnost“ 1987. godine. U toj je studiji održivi razvoj definiran kao razvoj koji zadovoljava potrebe današnjeg naraštaja bez ugrožavanja budućih naraštaja.[6] Održivi razvoj, kakvoća okoliša i gospodarski razvoj, postale su spojive aktivnosti. Zaštita okoliša ne može se postignuti na račun ograničavanja gospodarskog razvoja, već treba cjelokupnu raspravu o ekološkim problemima usmjeriti kako postignuti održivi razvoj.

Svjetska agencija za prehranu i poljoprivredu je 1989. godine definirala održivi razvoj kao upravljanje i očuvanje (konzervacija) prirodnih resursa i orijentacije tehnoloških i institucionalnih promjena na način da se osigura postizavanje i održi zadovoljavanje čovjekovih potreba za sadašnje i buduće naraštaje. Takav razvoj čuva vodu, biljni i životinjski svijet, prihvatljiv je okolini, tehnološki odgovarajući, ekonomski ostvarljiv i društveno prihvatljiv. Europska ekonomska komisija, koja je 1989. godine formalno prihvatila održivi razvoj kao vodeće načelo za sve relevantne aktivnosti, u programu potpore tranziciji sedam država Centralne i Istočne Europe 1991. godine, održivi razvoj vidi kao proces ili program

[5] Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows, Jergen Randers i William W. Behrens III.: Granice Rasta, Stvarnost, Zagreb, 1978, str. 7.

[6] Črnjar, M., Črnjar, K.: op.cit, str. 79.

restrukturiranja ekonomskih, društvenih i tehničkih odnosa kako bi se zaštitila prirodna (geobiosfera) i čovjekova (prostor kog čovjek koristi i uređuje) okolina za korištenje sadašnjih i budućih naraštaja.[7]

Svjetska konferencija okoliša i razvoja (održana 1992. godine pod pokroviteljstvom UN-a) definitivno je prihvatila koncepciju održivog razvoja kao jedino poznato rješenje problema razvoja i okoliša. Na Konferenciji je usvojeno više značajnih dokumenata, a koncepcija održivog razvoja je definitivno podržana kao koncepcija razvoja i kao strategija osmišljavanja razvojne politike i politike zaštite okoliša. Koncepcija održivog razvoja priznaje postojanje prirodnih granica koje proizlaze iz sposobnosti biosfere da primi negativne učinke aktivnosti i naglašava opasnosti za cjelokupan ekološki sustav Zemlje zbog sadašnjeg stanja tehnologije i organizacije društva. [8]

Koncepcija budućih naraštaja ukazuje na bit održivosti koja se svodi na pitanje: „Što ćemo ostaviti budućim pokoljenjima?“ Praktično pitanje te koncepcije ogleda se u činjenici da se koristi i troškovi razvoja prenose budućim pokoljenjima. Neprijeporno je da buduća pokoljenja ne bismo trebali opterećivati našim razvojnim i ekološkim problemima, te da bi i trebalo prenijeti bolju kakvoću ekoloških sustava nego što je danas. Održivi je razvoj u biti uravnotežen, jer zahtijeva razvojni kapacitet koji općenito predviđa da su rast i promjene strukture proizvodnje i potrošnje razvojno prihvatljivi, ako ne umanjuju ukupnu kakvoću i upotrebljivost prirodnih resursa. Koncepcija održivog razvoja zahtijeva očuvanje prirodnih resursa i s tim u vezi temeljni zaokret u eksploataciji resursa, veću učinkovitost u raspodjeli resursa i raspodjelu bogatstva, uvođenje novih tehnologija i poimanje razlike između rasta i razvoja, odustajanje od aktivnosti koje bi mogle ugroziti buduće naraštaje, uključivanje koncepcije održivog razvoja kao filozofije u sve društvene, ekonomske i političke strukture.

2.1.3. Razvoj ideje održivosti u Republici Hrvatskoj

O problematici okoliša i naznakama budućeg koncepta održivog razvoja u Hrvatskoj počelo se govoriti 70-ih godina 20. st., osobito nakon Prvog i Drugog izvještaja Rimskog kluba.

Trajno rješenje može predstavljati samo ona vrsta eksploatacije prirode koja dozvoljava trajno obnavljanje prirodnih resursa, tj. obnavljanje organskih bića u optimalnim uvjetima stabilizirane ekologije.[9]

---

[7] Ibid., str. 80.

[8] Ibid., str. 81.

[9] Supek, R.: Ova jedina zemlja, SNL, Zagreb, 1978., str. 189.

Većina tehnoloških sredstava sračunata je na kratkoročne učinke, koji mogu biti zapanjujući, ali ne vode računa o ekološkim faktorima, o sustavu kao cjelini, izazivaju prije ili kasnije opasno narušavanje ravnoteže u sustavu, i konačni učinak je veća šteta nego korist od njihove upotrebe.[10]

Još je 1972., uoči održavanja I. konferencije UN posvećene pitanjima zaštite ljudskog okoliša u Stockholmu, donesena 'Rezolucija o zaštiti čovjekove sredine'. Procjena utjecaja na okoliš provodi se još od sredine 70-ih godina prošlog stoljeća, a zakonom je propisana 1980. U godini Svjetskog skupa o okolišu i razvoju u Rio de Janeiru, 1992., donesena je, usprkos ratu, 'Deklaracija o zaštiti okoliša' kojom se Republika Hrvatska opredjeljuje za održivi razvoj.[11] Nacionalna strategija zaštite okoliša iz 2002. godine navodi da „koncept održivog razvoja mora postati dominantna odrednica strategije razvoja Republike Hrvatske. U njezinoj izradi vodilo se računa o ovim načelima: 1) Republika Hrvatska prihvaća koncept održivog razvoja kao način koji vodi gospodarskom napretku, socijalnom boljitku, a uz održanje stanja ravnoteže u okolišu (strategija mora biti održiva); 2) RH mora Strategiju zaštite okoliša utemeljiti na poznavanju općeg stanja, a osobito stanja okoliša i sustava zaštite okoliša u (strategija mora biti pragmatična); 3) RH će ući u proces europskih integracija (strategija mora biti europska); 4) RH će poštovati sve međunarodnim ugovorima preuzete obveze u zaštiti okoliša (strategija mora biti s pogledom na globalno); 5) Ciljevi moraju biti realistični i ostvarivi (strategija mora biti provediva); 6) Ponuđene ideje moraju biti provokativne i motivirajuće.

Temeljni dokument održivog razvoja u Republici Hrvatskoj je Strategija održivog razvitka koju je u veljači 2009. godine izglasao Hrvatski sabor. Strategija i njeno donošenje jedan su od uvjeta koje je u pretpristupnom procesu Republika Hrvatska morala zadovoljiti kako bi stupila u punopravno članstvo EU-a. U okviru pristupnih pregovora za pristupanje Republike Hrvatske punopravnom članstvu EU-a, bilo je problema upravo na području ekologije, prije svega s određivanjem rokova početka primjene strogih ekoloških standarda. Hrvatska Strategija održivog razvitka gotovo je identična osnovnom tekstu Europske strategije uz neke izmjene i dopune.[12] Usmjerena je na dugoročno djelovanje u osam ključnih područja / izazova održivog razvoja na kojima se temelje i strateški pravci razvitka Republike Hrvatske: 1. poticaj rasta broja stanovnika; 2. okoliš i prirodna dobra; 3. usmjeravanje na

[10] Ibid., str. 115.

[11] Pavić-Rogošić, L.: Održivi razvoj u Republici Hrvatskoj, Online: socijalno-partnerstvo.hr/wp-content/uploads/2013/04/Izvjesce-Održivi-razvoj-u--Pavic-Rogosic.pdf (17.07.2016.)

[12] Matešić, M.: Principi održivog razvoja u strateškim dokumentima Republike Hrvatske, Soc. ekol. Zagreb, Vol. 18 (2009.), 3-4, 323-339.

održivu proizvodnju i potrošnju; 4. ostvarivanje socijalne i teritorijalne kohezije i pravde; 5. postizanje energetske neovisnosti i rasta učinkovitosti korištenja energije; 6. jačanje javnog zdravstva; 7. povezivanje prostora; 8. zaštitu Jadranskog mora, priobalja i otoka. **Posljednje poglavlje Strategije izmijenjeno je te je umjesto poglavlja „Globalno siromaštvo i izazovi održivom razvoju“ ubačeno poglavlje „Zaštita Jadranskog mora i priobalja“.**

Ova izmjena u skladu je s nacionalnim ciljevima te omogućuje da se u provedbi nacionalne Strategije više pažnje posveti ključnim izazovima RH u koje se svakako uključuje zaštita priobalja i Jadranskog mora Popis indikatora vezanih uz ovo poglavlje djelomično je sukladan s pokazateljima koji su navedeni u Mediteranskoj strategiji održivog razvoja UNEP-a, koja je prihvaćena 2005. godine i čija je potpisnica Republika Hrvatska, a koja navodi pokazatelje povezane s dezertifikacijom, utjecajem ribarstva i akvakulture, potrošnjom vode i stupanjem opterećenja i niz drugih pokazatelja bitnih za praćenje stanja ovog poglavlja.

Svoju opredijeljenost ka konceptu održivosti, Republika Hrvatska dokazuje i prihvaćanjem definicije održivog razvoja kao globalnog i općeg dugoročnog cilja zaštite okoliša: 1) Održavati i poboljšavati sveukupnu kvalitetu života; 2) Održavati trajan pristup prirodnim izvorima; 3) Izbjeći svaku trajnu štetu okolišu; 4) Smatrati da k održivom ide onaj razvoj koji zadovoljava sadašnje potrebe, a bez ugrožavanja budućih naraštaja i mogućnosti da zadovolje vlastite potrebe.[13]

2.1.4. Ideja održivosti u prometnom i pomorskom sustavu

Promet ima dvostruku i suprotstavljenu funkciju. Promet ima nezamjenjivu funkciju u povezivanju i integriranju nacionalnih i regionalnih gospodarstva, a istodobno je neprijeporna činjenica da promet izaziva velike društvene troškove (ekološke štete). Poznavanje eksternih troškova nužan je preduvjet za vođenje kvalitetne prometne politike. Sustavni pristup izučavanju eksternih troškova prometa omogućava detektiranje, praćenje, točnije mjerenje, jednostavnije i pravednije internaliziranje. Glavne kategorije eksternih troškova su: troškovi zagušenja, troškovi nesreća, troškovi onečišćenja zraka, troškovi buke, troškovi klimatskih promjena te ostali troškovi koji obuhvaćaju: troškove narušavanja prirode i krajolika, troškove zagađenja tla i vode, troškove u osjetljivim područjima, troškove aktivnosti koje prethode ili slijede procesu proizvodnje transportne usluge, dodatne troškove u gradskim područjima i troškove energetske ovisnosti.

[13] Drljača, M.: Koncept održivog razvoja i sustav upravljanja, Međunarodni skup: Nedelja kvaliteta, Kvalitet i izvrsnost, Vol 1, Br. 1-2, FQCE − Fondacija za kulturu kvaliteta i izvrsnost, Beograd, 2012.

U svijetu je napravljen veliki broj studija koje kvantificiraju eksterne troškove prometa. Eksterni troškovi prometa u tim studijama uglavnom se procjenjuju između 5 i 10 % vrijednosti bruto domaćeg proizvoda (BDP-a). Istraživanje vrste i visine eksternih troškova prometa pridonosi utvrđivanju kriterija za internalizaciji eksternih troškova na pojedine prometne grane. Točan iznos eksternih troškova prometa nije moguće izračunati zbog nemogućnosti kvantificiranja svih negativnih učinaka, ali je moguće utvrditi približan iznos koji se različitim metodama može internalizirati i time pridonijeti ravnomjernijem i pravednijem razvoju svih grana prometa, posebice razvoju intermodalnog transporta. Prema novijem istraživanju koje su zajednički izradili njemački institut Fraunhofer ISI, CE Delft i švicarski INFRAS eksterni troškovi koje stvori promet iznose ukupno 510 milijardi od čega 93% otpada na cestovni prijevoz. Nova studija pokazuje da kada se jedna tona tereta umjesto vlakom prevozi kamionima ukupno se generira 4,3 puta više eksternih troškova. Ako se usporedi prijevoz 1000 tona robe na udaljenost od jedan kilometar studija pokazuje da riječni brodovi za taj prijevoz naprave 11,2 eura eksternog troška, kamioni 34 eura, a željeznica samo 7,9 eura.

Glavni utjecaj prometa na okoliš vezan je uz emisiju stakleničkih plinova, lokalno onečišćenje zraka, buku i prometno zagušenje. Tranzicija europskog gospodarstva u konkurentno gospodarstvo s niskom emisijom stakleničkih plinova temelji se na potrebi Europske unije o smanjenju domaće emisije stakleničkih plinova za 80 % do 2050. godine. Da bi se taj cilj i ostvario nužno je prosječno godišnje smanjenje emisije stakleničkih plinova od 1 % do 2020. godine, zatim od 1,5 % od 2020. do 2030. godine i 2 % od 2030. do 2050. godine. Europska komisija sačinila je i prijedlog smanjenja emisije stakleničkih plinova za najvažnije sektore.

Prijedlog se temelji na pretpostavkama o različitim stopama tehnoloških inovacija i cijenama fosilnih goriva, a koliko je uspješno smanjenje stakleničkih plinova do sada, te kolika su predviđanja njihovog smanjenja u budućim razdobljima, prikazuje sljedeća tablica.

Tablica 1: Smanjenje emisije stakleničkih plinova GHG

GHG smanje emisije stakleničkih plinova u usporedbi 1990.	2005.	2030.	2050.
Ukupno	-7%	-40 do -44%	-79 do -82%
Sektori			
Energetski sektor	-7%	-54 do -68%	-93 do -99%
Industrija	-20%	-34 do - 40%	-83 do -87%
Promet	**+30%**	**+20 do -9%**	**-54 do -67%**
Domaćinstva	-12%	-37 do - 53%	-88 do -91%
Poljoprivreda	-20%	-36 do -37%	-42 do -49%
Ostalo	-30%	-72 do -73%	-70% do -78%

Izvor: Izradio autor prema: European Commission. A Roadmap for moving to a competitive low carbon conomy in 2050, Brussels, 2011.

Emisija CO2-eq iz sektora Promet u 2012. godini u Hrvatskoj iznosila je 5.648 Gg što je za 8,7 % manje nego u 2009. godine što je rezultat gospodarske krize (manjeg broja registriranih osobnih vozila) i nešto manje potrošnje goriva u cestovnom prometu. Emisija CO_2-eq iz cestovnog prometa je dominantna u sektoru Promet i iznosi oko 95 %. U skladu s tim te metodom korelacijske analize istražen je smjer i stupanj povezanosti ukupne emisije CO_2 u sektoru prometa i broja osobnih vozila u Republici Hrvatskoj, što prikazuje tablica 2.

Tablica 2: Korelacijska analiza povezanosti ukupne emisije CO_2 u sektoru prometa i broja osobnih vozila u RH (1990. − 2013.)

Correlations (emisijaCo2.sta) Marked correlations are significant at p < ,05000 N=24 (Casewise deletion of missing data)				
	Means	**Std.Dev.**	**Osobna vozila**	**CO2**
Osobna vozila	1151,083	321,182	1,000000	0,986476
CO2	4702,333	1165,511	0,986476	1,000000

Izvor: Izradio autor

Iz prethodne tablice je vidljivo da koeficijent korelacije iznosi 0,986 iz čega se može zaključiti da između ukupne emisije CO2 u sektoru prometa i broja registriranih osobnih vozila u RH postoji pozitivna i čvrsta korelacija. Ovaj odnos može se regresijskim modelom i analitički izraziti, što je predstavljeno u sljedećoj tablici.

Tablica 3: Regresijska analiza ukupne emisije CO_2 u sektoru promet i broja osobnih vozila u RH (1990. − 2013.)

Regression Summary for Dependent Variable: CO2 (emisijaCo2.sta) R= ,98647632 R2= ,97313553 Adjusted R2= ,97191442 F(1,22)=796,93 p						
	Beta	**Std.Err. - of Beta**	**B**	**Std.Err. - of B**	**t(22)**	**p-level**
Intercept			581,7563	151,3125	3,84473	0,000880
Osobna vozila	0,986476	0,034944	3,5797	0,1268	28,22987	0,000000

Temeljem provedene regresijske analize odnosi između CO_2 u sektoru promet kao ovisne i broja osobnih automobila kao neovisne varijable mogu se opisati linearnom funkcijom:

$$\mathbf{Y = 581{,}756 + 3{,}5797\ X}\ , \qquad (2)$$

gdje su:

Y – emisija CO_2

X – broj osobnih vozila.

To znači ako bi se broj registriranih osobnih vozila u Hrvatskoj nastavio povećavati po prosječnoj godišnjoj stopi od 3 % bez poduzimanja ekonomskih i regulacijskih instrumenata

zaštite okoliša, bez preusmjeravanja cestovnog na pomorski i željeznički promet i novih tehnoloških inovacija emisija CO_2 u Republici Hrvatskoj do 2030. godine povećala bi se za 59,14 % u odnosu na 2013. godinu. Navedene tvrdnje prikazane su u tablici 4 koja slijedi.

Tablica 4: Procjena emisije CO_2 u sektoru promet u Republici Hrvatskoj do 2030. godine

Godina	Osobna vozila (000)	Emisija CO_2 (Gg)
2015.	1536	6081
2020.	1781	6957
2025.	2065	7972
2030.	2393	9149

Izvor: Izradio autor

Promet degradira i devastira okoliš te je, uz svaki projekt prometnog razvitka, potrebno procijeniti obim negativnog utjecaja na prirodu. Ti negativni utjecaji ogledaju se u emisiji štetnih tvari u atmosferu, proizvodnji buke i štetnom utjecaju na čovjeka te vizualnoj degradaciji prostora, iako ni ostale negativne posljedice ne bi trebalo zanemarivati. Unatoč tome, razvoj i izgradnja prometne infrastrukture još su uvijek prioritet Republike Hrvatske.

Potrebno je također istaknuti utjecaj prometa na zaštitu okoliša, što predstavlja veliku važnost u suvremenim razvojnim tendencijama. Svi sudionici transportnih, prometnih, gospodarskih sustava trebaju postati svjesniji potrebe poduzimanja odgovarajućih mjera kojima bi se smanjilo i ograničilo uništavanje prirode. To su mjere ograničavanja zagađivanja atmosfere ispušnim plinovima i drugim otrovnim supstratima, mjere očuvanja resursa čija je proizvodnja ekološki destruktivna, mjere vezane uz proizvodnju ekološki prihvatljive ambalaže i druge mjere. Zaštita okoliša treba postati sastavnim dijelom cjelokupne gospodarske i društvene politike razvoja.

Onečišćenje morskog okoliša jedan je od većih ekoloških problema današnjice. Onečišćenje morskog okoliša uzrokuje ili može prouzrokovati ozbiljne posljedice na životne uvjete morske flore i faune. Morska voda može biti onečišćena patogenima, hranjivim tvarima, kemikalijama, deterdžentima, pesticidima i teškim metalima iz fekalne otpadne vode. Onečišćenje obalnog mora može rezultirati u promjenama razine hranjivih tvari, obilju, biomasi i raznolikosti organizama, bioakumulaciji organskih i anorganskih sastojaka i trofičke interakcije između vrsta. Uz povećanje onečišćenja mora fekalnim otpadnim vodama iz kopnenih izvora, postoji i povećanje fekalnog onečišćenja i s plovila. Broj teretnih brodova,

putničkih brodova za kružna putovanja, jahti i brodica u porastu je svake godine. Rastući pomorski promet povećao je onečišćenje mora fekalnim vodama s plovila.

Veliki broj međunarodnih i nacionalnih propisa donesen je s ciljem sprječavanja onečišćenja mora. Osim međunarodnih propisa za sprječavanje onečišćenja mora s plovila, dosta pomorskih država donijelo je svoje nacionalne propise koji su jači od međunarodnih propisa. Pomorstvo kao sastavni dio prometnog sustava sa strateški značajnom pozicijom za budućnost Republike Hrvatske treba djelovati u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s europskim državama kako bi se valorizirao povoljan geostrateški položaj Republike Hrvatske, a za postizanje istoga cilja nužno je znanstveno istražiti i vrjednovati prožimanje i usklađenost prometnog i pomorskog sustava RH u kontekstu prometne i pomorske politike Europske unije.

2.2. NAČELA KONCEPTA ODRŽIVOG RAZVOJA

Izvješće *Caring for the Earth* utvrdilo je devet načela kao temelj strategije za održivi razvoj. Načela održivosti su međusobno povezana i međusobno se podupiru. Prvo načelo predstavlja etičku osnovu za ostala načela, sljedeća četiri načela definiraju kriterije koju se moraju ostvariti, a zadnja četiri smjerove kojima je potrebno ići na putu prema održivom društvu na lokalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini. Načela održivog razvoja su:[14] 1) poštivanje i briga za životnu zajednicu, 2) poboljšanje kakvoće života, 3) zaštita vitalnosti i raznolikosti Zemlje, 4) minimaliziranje iscrpljivanja neobnovljivih resursa, 5) poštivanje granica prihvatljivog kapaciteta Zemlje, 6) promjene u osobnim stavovima i postupcima, 7) omogućavanje zajednicama da skrbe o vlastitom okolišu, 8) stvaranje nacionalnog okvira za integraciju razvoja i zaštite, 9) stvaranje globalnog saveza.

Prvo načelo temelji se na poštivanju i brizi za ostale ljude i za ostale oblike života, sada i u budućnosti. Ovo načelo je etičko, jer se razvoj ne smije odvijati na štetu drugih ljudi ili kasnijih naraštaja, niti smije ugroziti opstanak ostalih vrsta. Koristi i troškovi od upotrebe resursa i zaštite okoliša trebaju se pravedno podijeliti među različitim zajednicama i interesnim skupinama, među siromašnima i bogatima, te među našim naraštajima i onima koji će doći poslije nas. Cilj razvoja je poboljšati kvalitetu ljudskoga života. Razvoj treba osigurati ljudima ostvarenje svih svojih sposobnosti i životno dostojanstvo. Iako se ciljevi postavljeni za razvoj razlikuju, postoje i neki univerzalni ciljevi (dug i zdrav život, obrazovanje,

[14] Ibid., str. 85. – 87.

dostupnost resursima potrebnim za dostojan standard življenja, politička sloboda, zajamčena ljudska prava i sloboda od nasilja).

Razvoj se treba temeljiti na zaštiti okoliša, mora pružiti zaštitu strukturi, funkcijama i raznolikosti prirodnih sustava u svijetu o kojima naša vrsta ovisi, stoga je potrebno zaštititi sustave za održavanje života, zaštititi bioraznolikost i osigurati održivost korištenja obnovljivih resursa. Iscrpljivanje neobnovljivih resursa (minerali, nafta, plin i ugljen) mora se svesti na minimum. Iako se ovi resursi ne mogu koristiti na održivi način, njihov se životni vijek može produžiti, npr. recikliranje, manjom upotrebom resursa za stvaranje određenog proizvoda ili prelaskom na obnovljive zamjene gdje god je to moguće. Granice prihvatnog kapaciteta ekosustava Zemlje unutar kojih ti sustavi, kao i biosfera mogu podnijeti nepovoljan utjecaje, a da pri tome ne dolazi do opasne degradacije, ograničeni su. Granice se razlikuju od regije do regije, a utjecaji ovise o broju ljudi te o količini hrane, vode, energije i sirovina koju svaka osoba koristi i rasipa.

Radi usvajanja etike za održivo življenje, ljudi moraju preispitati svoje vrijednosti i promijeniti svoje ponašanje. Potrebno je promicati one vrijednosti koje podupiru takvu etiku, a destimulirati one koje nisu usklađene s održivim načinom života. Zajednice i lokalne skupine predstavljaju najjednostavnije kanale putem kojih ljudi mogu izraziti svoju zabrinutost te poduzeti mjere radi stvaranja stabilnog održivog društva, a d bi mogle djelovati, potrebna su im ovlaštenja, moć i znanje. Da bi društvo moglo napredovati na racionalan način, mora imati bazu informacija i znanja, pravni i institucijski okvir te dosljednu gospodarsku i društvenu politiku. Nacionalni program za postizanje održivosti mora uključivati sve interese te nastojati prepoznati i spriječiti probleme prije nego što se pojave.

Globalna održivost ovisit će o čvrstom savezu među svim državama. Kako razine razvijenosti u svijetu nisu jednake, potrebno je pomoći državama s nižim prihodima kako bi razvijale održivost i zaštitile svoj okoliš. Etika skrbljenja primjenjuje se na međunarodnoj, nacionalnoj i osobnoj razini. Nijedna država nije samodostatna, već svi mogu imati koristi od globalne održivosti, jer će, isto tko, svi biti ugroženi ako se ne postigne takva održivost.

2.3. VRSTE ODRŽIVOG RAZVOJA S PRIMJENOM U POMORSTVU

Održivi razvoj obuhvaća tri vrste održivosti:[15]

- društvena održivost
- gospodarska održivost
- ekološka održivost.

Sve tri vrste održivosti međusobno su povezane i međuovisne zahtijevaju da sve što se poduzima u području razvoja bude sukladno sa svakom vrstom održivosti pojedinačno. Potrebno je donositi inteligentne i integralne odluke kojima bi se ostvarila ravnoteža između ekonomskih i socijalnih potreba ljudi i samo obnavljajućeg kapaciteta životne sredine. U suštini, održivi razvoj je proces promjena unutar koga su eksploatacija resursa, usmjeravanje investicija, orijentacija tehnološkog razvoja i institucionalne promjene u harmoniji i omogućavaju korištenje sadašnjih i budućih potencijala kako bi se zadovoljile ljudske potrebe i aspiracije.[16]

Društvena održivost omogućuje samokontrolu i vlastitu politiku kada je riječ o načinu na koji ljudi upravljaju prirodnim resursima. Njih treba koristiti na način da se povećavaju jednakosti i društvena pravda, a smanjuju društveni poremećaji. Održivost naglašava kvalitativno poboljšanje naspram kvantitativnog rasta, te utječe na određivanje cijene za cjelokupni životni vijek proizvoda da bi se pokrili puni troškovi (naročito društveni). Društvena održivost se može ostvariti samo jakim i sustavnim sudjelovanjem zajednice ili razvojem građanskog društva.

U cilju ostvarivanja društvene komponente održivog razvoja, neophodno je, poduzimanje sljedećih akcija:[17]

- **Ostvarivanje jednakosti u distribuciji**
  - Stvaranje institucionalnih mehanizama za redistribuciju društvenog bogatstva, proizvodnih mogućnosti i budućih investicija, kako bi se osiguralo učešće

[15] Ibid., str. 89.

[16] Report of the World Commission on Environment andDevelopment, Online:http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf (17. 7. 2016.)

[17] Milutinović, S.: Politike održivog razvoja, Fakultet zaštite na radu u Nišu, Niš, 2012.

siromašnih u aktivnostima koje donose zaradu i njihov jednaki pristup društvenom bogatstvu i proizvodnim resursima.

- **Društveni servisi:**
  - osiguranje osnovnih društvenih dobara (stanovanje, sanitarija i voda za piće) za sve
  - unaprjeđivanje društvene infrastrukture tako da se jamči obrazovanje i osnovna zdravstvena zaštita
  - osiguravanje podjednakih mogućnosti dobivanja pravne pomoći, zapošljavanja, kreditnih i financijskih mogućnosti za siromašne.

- **Rodna ravnopravnost:**
  - pružanje jednakih mogućnosti ženama te uključivanje u aktivnosti u kojima se stvara dohodak, obrazovne aktivnosti i zdravstvenu zaštitu
  - uspostavljanje jednakog pravnog statusa žena koji im omogućuje pravo na imovinu i kreditiranje.

- **Stabilizacija populacije:**
  - stvaranje adaptivnih strategija stabilizacije broja stanovnika i pružanje usluga planiranja obitelji kako bi se osiguralo da broj stanovnika ne ugrozi podnosive kapacitete ekosustava.

- **Politička odgovornosti i participacija:**
  - uspostavljanje jasnih i transparentnih mehanizama odgovornosti prema kojima se vlada smatra odgovornom javnosti u pogledu društvenih i gospodarskih pitanja od nacionalne važnosti, kao i pitanja razvoja i zaštite životne sredine
  - osiguranje postojanja konzultativnog procesa i participacije svih društvenih grupa u formuliranju nacionalne politike razvoja i u njenom provođenju, kao i u kreiranju i provođenju pojedinih razvojnih programa i projekata.

Gospodarska održivost se svodi na održavanje (zaliha) kapitala. Moderna definicija dohotka već sama po sebi zadržava održivost, jer govori o različitim vrstama kapitala (prirodni, društveni, ljudski kapital). Kako bi se osigurao održivi razvoj gospodarstva, potrebno je u gospodarski sustav uključiti vrijednost prirodnog kapitala.

Pojedini ekonomisti održivost na najjednostavniji način definiraju kao uvjet da se neopadajuća razina ekonomskog blagostanja projicira u budućnosti bez vremenskog ograničenja.[18] Ovo je osnovni preduvjet ostvarivanja pravila konstantnog kapitala (constant capital rule – CCR).

Prvotni koncept kapitala proširen je u odnosu na pristupe klasičnih ekonomista uvođenjem pojma stvorenog kapitala KM, koji obuhvaća proizvedena dobra, zgrade, infrastrukturu, ali i informacije i financijski kapital, humanog kapitala KH, koji obuhvaća znanja i vještine ljudi. Prirodni kapital KN odnosi se na tradicionalno definirane prirodne resurse, kao što su nafta, plin, šume, zemljišta i zalihe svega onoga što pruža životna sredina – čist zrak i voda, ali i na sposobnost životne sredine da dugoročno održava svoje zdravo funkcioniranje. Moderne teorije razvoja uz ova tri pojmovna oblika kapitala dodaju i četvrti, socijalni kapital (KS) kao mjeru društvenih interakcija između pojedinaca, između institucija i između pojedinaca i institucija.

Postoje još dva vrlo bitna čimbenika, bez kojih diskusija o kapitalu kao osnovi održivog razvoja ne bi bila potpuna. Prvi je brzina tehnoloških promjena, a drugi je stanovništvo. Sada se uvodi načelo međugeneracijske jednakosti u razmatranje ekonomskog preduvjeta održivosti: svaka generacija trebalo bi generacijama koje iza nje dolaze ostaviti zalihe produktivnog kapaciteta u formi kapitalnih vrijednosti (kapitala) i tehnologije, dovoljne za održivost na istoj razini, ili uvećati blagostanje i razinu koristi po glavi stanovnika, odnosno:[19]

$$\frac{dK}{dt} \geq 0 \text{ gdje je } K = K_M + K_H + K_N + K_S. \qquad (3)$$

Što znači da promjena ukupnog kapitala (odnosno njegove realne vrijednosti) u jedinici vremena ne smije biti negativna vrijednost. Ukupne zalihe kapitala čini zbroj navedenih (stvorenog, humanog, društvenog i prirodnog).

Implicitna pretpostavka pravila konstantnog kapitala jest da je moguća supstitucija jedne vrsta kapitala drugom. Na primjer, zalihe prirodnog kapitala mogu se smanjivati u onoj

[18] Pezzey, J.: Sustainabilty: An Interdisciplinary Guide, Environmental Values1, No. 4., 1992., str. 321-362, Online: http://www.environmentandsociety.org/node/5473 (17.07.2016.)

[19] Pearce, D.,Atkinson: An Intellectual History of Environmental Economics Annual Review of Energy and the Environment, Vol. 27, 2002., str. 57−81., Online:http://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.energy.27.122001.083429?journalCode=energy.2(17. 7. 2016.)

mjeri u kojoj se na račun tog smanjenja uvećavaju zalihe neke druge vrste kapitala (obično stvorenog). Drugim riječima, ukoliko je eksploatacija prirodnih resursa – prenamjena zemljišta, korištenje mineralnih sirovina, korištenje energenata – usmjerena ka izgradnji objekata namijenjenih proizvodnji, odnosno jačanju proizvodne funkcije društva, ovakav proces se može smatrati održivim. Ovakvo shvaćanje održivosti poznato je kao slaba održivost.

Međutim, lako se može pokazati da se neki oblici kapitala mogu smatrati drukčijim od ostalih, odnosno na neki način posebnim. Prirodni kapital najčešće nije moguće zamijeniti nekim drugim oblikom kapitala zbog njegove ograničenosti i zbog činjenice da ne postoje supstituti za pojedine oblike kapitala. Slično se može pokazati i za društveni kapital. Jasno je da u tom slučaju uvjet održivosti postaje drukčiji – promjena svakog oblika od spomenutih kapitalnih zaliha pojedinačno ne smije biti negativna u vremenu. Tada se govori o jakoj održivosti, odnosno:[20]

$$\frac{dK}{dt} \geq 0 \text{ i } \frac{dK_N}{dt} \geq 0$$

što označava ekološki jaku održivost

$$\frac{dK}{dt} \geq 0 \text{ i } \frac{dKS}{dt} \geq 0$$

što označava društveno jaku održivost.[21]

Distinkcija između jake i slabe održivosti jedan je od osnovnih razloga zašto danas postoji mnogo različitih definicija održivoga razvoja i zašto diskusija o tome što ovaj koncept obuhvaća još uvijek traje u znanstvenoj i stručnoj javnosti.

Ekološka održivost poboljšava blagostanje ljudi zaštitom izvora sirovina koje se koriste za ljudske potrebe i osigurava da se ne prekorače prirodni kapaciteti kao spremnik za otpad. To se može svesti na zadržavanje razine emisije otpadnih materija unutar asimilacijskog aspekta okoliša, bez narušavanja stanja i održanjem razine eksploatacije obnovljivih resursa unutar granice mogućnosti obnavljanja.[22]

[20] Ibid., str. 63.

[21] Ibid., str.64.

[22] Ibid., str. 89.

Održivost životne sredine podrazumijeva sljedeće aktivnosti[23]

- **Održivo korištenje resursa**

✓ ograničavanje potrošnje obnovljivih prirodnih resursa na razini koja omogućuje njihovu regeneraciju

✓ dostizanje takve razine potrošnje neobnovljivih resursa koja neće biti veća od mogućih količina njihovih supstituta.

- **Ograničenje onečišćenja**

✓ Smanjenje onečišćenja zraka i voda, količina toksičnog otpada, tako što će se emisije onečišćujućih tvari ograničiti na one koje životna sredina može apsorbirati.

- **Prirodni kapital**

✓ Osiguranje regulacijskih i tržišnih mehanizama koji će osigurati konstantnu količinu prirodnog kapitala u budućnosti

✓ Vođenje nacionalne politike i planova koji će uvećati količinu i kvalitete prirodnog kapitala.

- **Načelo preventivne zaštite**

✓ Izbjegavanje poduzimanja akcija koje mogu imati potencijalno negativni utjecaj nepoznat u trenutku planiranja, jer postojeći fond znanja nije dovoljan da se posljedice predvide.

- **Institucionalna mreža**

✓ Uspostavljanje jasnih i dostižnih pravnih i regulatornih standarda za privatni sektor kako bi se zaštitio integritet životne sredine i pomoglo u njenom unaprjeđenju.

Sektor za energetiku ima najveći doprinos emisijama stakleničkih plinova, koje su u 2013. godini bile manje za 3,0 % u odnosu na 2012. godinu i 27,2 % u odnosu na 1990. godinu. Ovaj sektor pokriva sve djelatnosti koje uključuju potrošnju fosilnih goriva i fugitivnu emisiju iz goriva. Energetika je glavni izvor antropogene emisije stakleničkih plinova, s doprinosom od otprilike 75 % u ukupnoj emisiji stakleničkih plinova na teritoriju RH. Promatrajući udio u ukupnoj emisiji ugljikovog dioksida (CO2), energetika sudjeluje s preko 90 %. Doprinos energetike u emisiji metana (CH4) je bitno manji (oko 8 %), dok je udio dušikovog oksida (N2O) sasvim mali (oko 2 %). Emisije koje nastaju izgaranjem

[23] Reed, D.: Structural Adjustment, the Environment and Sustainable Development, London: Earthscan Publications,1997.

fosilnih goriva čine više od 90 % ukupne emisije energetskog sektora. Doprinos svakog pojedinog podsektora emisijama u sektoru za energetiku prikazan je u tablici 5.

Tablica 5: Doprinos pojedinog podsektora emisijama sektora energetike

Kategorije stakleničkih plinova	1990.	1995.	2000.	2005.	2009.	2011.	2012..	2013
1. Energetika	**24.902,6**	**17.858,2**	**19.739,1**	**22.953,6**	**21.035,3**	**20.559,4**	**18.685,7**	**18.122,7**
A. Aktivnosti izgaranja goriva	20.610,3	14.598,3	17.034,1	20.228,1	18.579,2	18.247,1	16.707,6	16.209,3
1. Energetske transformacije	7.189,5	5.243,2	5.839,4	6.880,9	5.931,0	6.178,5	5.524,2	5.132,2
2. Industrija	5.529,0	2.967,9	3.115,6	3.739,0	3.030,1	2.792,1	2.421,9	2.392,8
3. Promet	4.032,1	3.419,2	4.525,6	5.581,6	5.978,4	5.838,2	5.656,5	5.749,7
4. Sektor Opće potrošnje	3.859,7	2.968,1	3.553,5	4.026,6	3.639,7	3.438,3	3.105,0	2.934,7
5. Ostalo	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
B. Fugitivne emisije	4.292,3	3.259,8	2.705,0	2.725,5	2.456,1	2.312,3	1.978,0	1.913,4
1. Kruta goriva	59,6	28,2	NO,NA	NO,NA	NO,NA	NO,NA	NO,NA	NO,NA
2. Tekuća goriva i prirodni plin	4.232,7	3.231,6	2.705,0	2.725,5	2.456,1	2.312,3	1.978,0	1.913,4
C. Promet i skladištenje CO_2	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Izvor: Švedek, I., et al. (2016). Izvješće o inventaru stakleničkih plinova na području Republike Hrvatske za razdoblje 1990. – 2013., EKOENERG, Institut za energetiku i zaštitu okoliša, d.o.o., Zagreb

Najveći dio emisije nastaje kao posljedica izgaranja goriva u prometu (31,7 %), zatim u podsektoru energetskih postrojenja (28,3 % u 2013.) te u malim stacionarnim ložištima koja se koriste u uslužnom sektoru, kućanstvima te podsektoru poljoprivreda/šumarstvo/ribarenje (16,2% u 2013 godini) od sektora industrije i graditeljstvo doprinose ukupnoj emisiji sektora za energetiku s 13,2 %, dok fugitivne emisije doprinose s oko 10,6 %.

Iako Republika Hrvatska raspolaže izuzetnim prirodnim i ljudskim potencijalima, pomorstvo je kao gospodarska djelatnost nerazvijeno zbog neodgovarajuće tehničko-tehnološke opremljenosti, nepostojanja osmišljene pomorske politike, nepraćenja europskih i svjetskih tendencija u pomorstvu, nekonzistentnih zakonskih rješenja u oblasti pomorstva, neusklađenog razvijanja pojedinih segmenata pomorskog sustava, nekompatibilnosti s ostalim prometnim i gospodarskim sustavima.

Razviti Hrvatsku iz primorske u suvremenu pomorsku državu znači selektivno i osmišljeno koristeći raspoložive potencijale unaprjeđivati i osuvremenjivati djelatnosti pomorskog gospodarstva. Sukladno Ustavu Republike Hrvatske, more, morska obala i otoci kao prostori izrazitog gospodarskog i ekološkog značaja od posebnog su interesa i imaju osobitu nacionalnu zaštitu i čine prema Pomorskom zakoniku pomorsko dobro. Hrvatska u

cilju oživljavanja i vrednovanja mora i priobalja treba pokrenuti i uspostaviti cjeloviti model integralnog upravljanja pomorskim dobrom uz osiguranje maksimalne gospodarske dobiti te zaštititi i očuvati pomorske resurse (prirodni i ljudski kapital). Koncesijski sustav na pomorskom dobru mora biti jasan i transparentan i to na način da se odredi kako vrjednovati pomorsko dobro i određivati koncesijske naknade, ali uz jačanje ekonomske i pravne sigurnosti koncesionara.

3. TEORIJSKI OKVIR, TEMELJNA OBILJEŽJA I SPECIFIČNOST POMORSKOG DOBRA

Treći dio rada teorijski analizira karakteristike pomorskog dobra RH te naglašava njegove specifičnosti s pravnog aspekta.

3.1. PRAVNI OKVIR UPRAVLJANJA POMORSKIM DOBROM HRVATSKE

U ovome potpoglavlju naglasak je na pravnom okviru upravljanja pomorskim dobrom, pa se navode i objašnjavaju važnosti provođenja Pomorskog zakonika, Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama te Zakona o koncesijama. Osim navedenih zakona, također se analizira pitanje određenja granice pomorskog dobra i teritorijalni obuhvat, budući da je navedena stavka također važna kod pitanja pomorskog dobra.

3.1.1. Pomorski zakonik

Pomorski zakonik[24] predstavlja krovni zakon u Republici Hrvatskoj koji uređuje pitanje pomorstva, a prema karakteru i obuhvatu predstavlja opći zakon na kojega se nadovezuje niz drugih zakona i podzakonskih akata u području pomorstva. Ovaj zakonik stupio je na snagu krajem prosinca 2004. godine. Stupanjem na snagu ovoga Zakonika prestao je važiti stari Pomorski zakonik iz 1994. godine. Kao najznačajnije novine u domeni prava ističu se novo uređenje pitanja sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja.[25] Odredbama PZ-a utvrđuju se morski i podmorski prostori Hrvatske i uređuju se pravni odnosi u njima, kao i pitanje sigurnosti plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH, zatim zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, te osnovni materijalno-pravni odnosi u pogledu plovnih objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, i osiguranja na brodovima. Iz ove širine navedenih područja uviđa se obimnost problematike koji ovaj Zakon tretira.

Već na samom početku PZ-a istaknuto je kako se suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire na unutarnje morske vode i teritorijalno more RH, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora. Već ovdje vidljiva je poveznica sa Zakonom o

[24] NN 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13. i 26/15.

[25] Bolanča, D., Amižić, P., Novi pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije Pomorskog prava, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet u Splitu, Vol. 44, No. 1, Split, 2007., str. 48.

pomorskom dobru i morskim lukama (dalje: ZPDML) u smislu prostornog obuhvata suvereniteta Republike Hrvatske na moru i prostornog aspekta zakonske definicije pomorskog dobra.[26] Na određenje obuhvata suvereniteta Republike Hrvatske na moru oslanja se i pitanje gospodarskog pojasa koje je također bitan dio uređenja PZ-a. Naime, prema tom uređenju RH u njenom gospodarskom i epikontinentalnom pojasu ostvaruje suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorištavanja, zaštite, očuvanja i unaprjeđivanja prirodnih morskih bogatstava, uključujući tako i bogatstva na morskome dnu kao i u morskom podzemlju. Jednako tako to uključuje i obavljanje svih drugih gospodarskih djelatnosti.

Temelji ekološke komponente zakonodavnog uređenja PZ-a po pitanju morskog okoliša ogledaju se u određenju da Hrvatska štiti, čuva i unaprjeđuje morski okoliš, a pri tome surađuje s državama u regiji i sudjeluje u radu regionalnih i svjetskih međunarodnih organizacija radi utvrđivanja općih i regionalnih pravila, mjera, preporučene prakse i postupaka sa svom suzbijanja, smanjivanja i nadziranja onečišćenja mora i morskog okoliša onečišćivačima iz izvora na kopnu, s brodova, potapanjem, iz zraka ili zrakom i onečišćenja uzrokovanih djelatnostima na morskome dnu i u morskom podzemlju. Jednako tako, u tim nastojanjima bitno je da RH potiče regionalnu suradnju, posebice sa susjednim državama, a radi donošenja zajedničkih planova hitnog djelovanja u slučajevima mogućih nezgoda koje uzrokuju onečišćenje morskog okoliša u najširem smislu.[27]

Pridavanje važnosti specifičnim mikrosredinama i njihovim osobitostima u moru i cijelom morskom okolišu ističu se kroz usmjerenje Republike Hrvatske da posebnim mjerama štiti osjetljive ekosustave, postojbine vrsta i drugih oblika života u moru koji su rijetki, ugroženi ili kojima pak prijeti opasnost istrebljenja. Za ostvarivanje svih tih zadaća, a posebno radi očuvanja, zaštite i unaprjeđenja morskog okoliša, određeno je kako Vlada Republike Hrvatske donosi Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske.[28]

Stupanjem na snagu ZPDML-a pomorsko dobro prestaje biti predmetom reguliranja PZ-a. Unatoč tome integracija određenih općih odredaba o nužnosti zaštite i očuvanja cjelovitosti pomorskog dobra u PZ-u koji predstavlja krovni pomorsko pravni akt mogla bi biti primjer dobre prakse i davanja primjerenog značaja problematici pomorskog dobra, kakvu ono zaslužuje, kako s aspekta institucionalnog razvoja i duboke i dugotrajne ukorijenjenosti u

[26] NN, br. 158/03., 100/04., 141/06., 38/09., 123/11. i 56/16.

[27] Čl. 6.st. 5. PZ-a.

[28] Čl. 6.st. 8. PZ-a.

tradicijskom aspektu života i rada obalnog stanovništva tako i s aspekta gospodarskog značaja kojeg pomorsko dobro ima, a što će u nastavku biti detaljno elaborirano.

3.1.2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama

S pravnog gledišta pomorsko dobro predstavlja opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku s posebnom zaštitom i upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan zakonom, a čine ga 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, poput primjerice: morske obale, luka, nasipa, sprudova, hridi, grebena, plaža, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanala spojenih s morem, te u moru i morskom podzemlju živih i neživih prirodnih bogatstava.

Stoga je u ovome dijelu rada pažnja usmjerena na pravne aspekte uređenja pomorskog dobra koji prethodno nisu elaborirani. Prema ZPDML-u, a u smislu prostornog obuhvata kopnenog dijela pomorskog dobra, morska se obala proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda. Prema ZPDML-u morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem u onom dijelu koji služi iskorištavanju mora, a spomenutu crtu srednjih viših visokih voda bitnu za određenje pojasa kopnenog dijela pomorskog dobra utvrđuje Hrvatski hidrografski institut. S obzirom na navedenu veličinu kopnenog dijela pomorskog dobra od minimalno šest metara udaljenosti od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda, iznimno na prijedlog župana, Ministarstvo može odrediti da se morskom obalom smatra i uži dio kopna ako to zahtijeva postojeće stanje na obali, a takvo postojeće stanje može se odnositi na primjerice potporne zidove, zidove kulturnih, vjerskih, povijesnih i sličnih građevina.

Što se tiče svih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom, smatraju se pripadajućim pomorskom dobru, a na pomorskom dobru nije moguće stjecanje prava vlasništva ni drugih stvarnih prava po bilo kojoj osnovi, tako da sve ono što je izgrađeno na pomorskom dobru kao trajno povezano s istim u fizičkom smislu, u pravnom smislu riječi postaje sastavni dio pomorskog dobra.

U smislu upotrebe (korištenja) pomorskog dobra ZPDML u pojmovnom smislu razlikuje upotrebu pomorskog dobra od korištenja pomorskog dobra. Naime, iz ZPDML-a proizlazi da upotreba pomorskog dobra obuhvaća svojevrsni "pasivni" način upotrebe

(korištenja) pomorskog dobra, dok korištenje pomorskog dobra obuhvaća svojevrsni "aktivni" način upotrebe (korištenja) budući se ono vezuje uz gospodarsku aktivnost na pomorskom dobru. Ne želeći ulaziti dublje u lingvističku problematiku, uviđa se potreba naglašavanja ovoga pojmovnog razlikovanja koje može izazvati određenu razinu nerazumljivosti budući da pojmovi upotreba i korištenje često predstavljaju sinonime. Stoga se u cilju izbjegavanja mogućeg nerazumijevanja, a u skladu sa standardnim rječnikom ekonomskih znanosti, u ovome radu pojmovi upotreba i korištenje dominantno i primarno upotrebljavaju kao sinonimi, a u dijelovima rada posebno fokusiranim na pravno određenje pomorskog dobra posebna je pažnja posvećena dosljednoj primjeni zakonskih lingvističkih normi i preciznom razlikovanju jezičnih termina. U tom smislu, a po pitanju upotrebe (korištenja) pomorskog dobra prema ZPDML-u ono može biti opće upotrebe koja podrazumijeva da svatko ima pravo služiti se pomorskim dobrom sukladno njegovoj prirodi i namjeni, zatim posebna upotreba koju predstavlja svaka ona upotreba koja nije opća upotreba niti pak gospodarsko korištenje pomorskog dobra koje predstavlja korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti, s ili bez korištenja postojećih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru, te s ili bez gradnje novih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru. Pravo određenog subjekta na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra ostvaruje se na temelju koncesije. Prema ZPDML-u za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koja ne isključuje niti ograničuje opću upotrebu pomorskog dobra, pravnim i fizičkim osobama može se umjesto koncesije dati i tzv. koncesijsko odobrenje.[29]

Koncesijsko odobrenje ukinuto je kao institut u domeni problematike koncesioniranja u skladu s općim zakonodavnim uređenjem pitanja koncesija u RH, a koje je obrađeno u narednom dijelu rada. Ovdje se već uviđa postojanje konfrontacije različitih propisa koji se dotiču problematike pomorskog dobra Hrvatske, a tiču se jednoga od najvažnijih aspekata – upotrebe (korištenja) pomorskog dobra.

Prema ZPDML-u za davanje dijela pomorskog dobra na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje važno je da je ono u skladu s propisima o zaštiti okoliša i prirode, a za davanje koncesije nužno je da je prethodno utvrđena granica pomorskog dobra i provedena u zemljišnim knjigama. Sve se koncesije na pomorskom dobru daju na temelju prava koja na pomorskom dobru ima RH, a davanjem dijela pomorskog dobra na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje kroz instrument koncesije mogu se druge osobe djelomično ili

[29] Čl. 7. st. 2. ZPDML-a.

potpuno isključiti od upotrebe ili korištenja, a to se isključenje ipak ne primjenjuje u slučaju više sile ili nevolje na moru, dok god one traju.

Pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o njegovoj zaštiti i odgovara RH bilo neposredno ili putem jedinica područne (regionalne) samouprave − županija, odnosno jedinica lokalne samouprave – gradova i općina, a u skladu sa ZPDML-om. Pod upravljanjem pomorskim dobrom u zakonskom smislu podrazumijeva se održavanje, unaprjeđenje, briga o zaštiti pomorskog dobra u općoj upotrebi, te posebna upotreba ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Upravljanje pomorskim dobrom može biti redovno i izvanredno. Redovno upravljanje obavlja se sukladno godišnjem planu, a pod njim se podrazumijeva briga o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj upotrebi. S druge strane, izvanredno upravljanje obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan područja luka nastalu uslijed izvanrednih događaja i izradu prijedloga granice pomorskog dobra i njezinu provedbu. O redovnom upravljanju pomorskim dobrom vode brigu jedinice lokalne samouprave, a o izvanrednom upravljanju jedinice regionalne samouprave.

Što se tiče financiranja upravljanja pomorskim dobrom, sredstva za upravljanje pomorskim dobrom čine:[30]

- sredstva od naknada za koncesiju i naknada za koncesijsko odobrenje
- sredstva od naknade koju za upotrebu pomorskog dobra plaćaju vlasnici brodica i jahti upisanih u očevidnik brodica, odnosno upisnik jahti
- naknade od šteta nastalih onečišćenjem pomorskog dobra
- sredstva koja se osiguravaju u proračunu županije i grada/općine, za pomorsko dobro na njihovom području.

Prema ovakvoj kategorizaciji sredstava za upravljanje pomorskim dobrom, vidljivo je da sredstva od koncesijskih naknada kao i sredstva od naknada za brodice i jahte te naknada za štete čine sredstva koja su prema definiciji namjenski orijentirana, dok se istovremeno većina sredstava alocira iz javnih proračuna bilo regionalnih bilo lokalnih jedinica samouprave. Od sredstava koja se prikupljaju temeljem prihoda od koncesijskih naknada po jedna trećina ugovorenog iznosa naknade za koncesiju uplaćuje se u korist javnog proračuna svake od triju razina javne uprave – državne, regionalne i lokalne.

Isključivanje dijela pomorskog dobra iz opće upotrebe na ime određene pravne ili fizičke osobe ili više njih odvija se kroz institut koncesije kao prava kojim se dio pomorskog

[30] Čl. 12. ZPDML-a.

dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje pravnim osobama i/ili fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta, a prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji kojim se određuju opseg i uvjeti posebne upotrebe ili gospodarskog korištenja.

Pod posebnom upotrebom pomorskog dobra smatra se gradnja na pomorskom dobru građevina za potrebe vjerskih zajednica, za obavljanje djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja, znanosti, informiranja, športa, zdravstva, humanitarnih djelatnosti i drugih djelatnosti koja se ne obavljaju radi stjecanja dobiti. Jednako tako, pod posebnom upotrebom smatra se i gradnja na pomorskom dobru građevina i drugih objekata infrastrukture (ceste, pruge, vodovodna, kanalizacijska, energetska, telefonska mreža i slično), te građevina i drugih objekata za potrebe obrane, unutarnjih poslova, regulaciju rijeka i drugih sličnih infrastrukturnih objekata.[31] Odluku o koncesiji za posebnu upotrebu za objekte državnog značaja donosi Vlada Republike Hrvatske, a odluka o koncesiji za posebnu upotrebu za objekte županijskog značaja donosi županijska skupština, dok za objekte lokalnog značaja odluku donosi općinsko ili gradsko vijeće.[32]

Koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra daje se na temelju provedenoga javnog prikupljanja ponuda, a odluku o javnom prikupljanju ponuda donosi davatelj koncesije, te ona treba sadržavati:[33] vrstu i opseg gospodarskog korištenja pomorskog dobra za koje se daje koncesija, podatke što treba sadržavati studija o gospodarskoj opravdanosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koje se daje u koncesiju, početni iznos naknade za koncesiju, rok na koji se koncesija daje, rok trajanja javnog prikupljanja ponuda, podatke o javnom otvaranju ponuda, druge potrebne podatke kojima se dokazuje ispunjavanje uvjeta za dobivanje koncesije, izvod iz detaljnog plana uređenja prostora ili lokacijska dozvola.

Za dobivanje koncesije za gospodarsko korištenje pomorskog dobra potrebno je da je osoba kojoj se koncesija daje registrirana za obavljanje gospodarske djelatnosti za koju traži koncesiju, zatim da raspolaže odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije, da ima jamstvo za ostvarenje plana i programa za ostvarenje koncesije, da je podmirila sve obveze iz ranijih koncesija, te da joj do sada nije oduzimana koncesija.[34] Ispunjavanje uvjeta raspolaganja odgovarajućim tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima i posjedovanja jamstva za ostvarenje plana i programa

[31] Čl. 19. st. 1. ZPDML-a.
[32] Čl. 19. st.2. ZPDML-a.
[33] Čl. 18. st. 2. ZPDML-a.
[34] Čl. 17. st. 3. ZPDML-a.

koncesije dokazuje se studijom o gospodarske opravdanosti, a koja između ostalog treba sadržavati visinu ulaganja i način amortizacije. Također, nije moguće davanje koncesije osobi koja je prethodno gospodarski koristila pomorsko dobro bez pravne osnove ili uzrokovala štetu na pomorskom dobru ukoliko prethodno ne plati naknadu štete zbog stjecanja bez osnove, s tim da visina naknade štete ne može biti manja od naknade za koncesiju, koju bi bio dužan platiti ovlaštenik koncesije da pomorsko dobro koristi na temelju valjane pravne osnove.[35]

Koncesija se daje na rok od 5 do 99 godina, s time da koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, te za korištenje ili gradnju građevina od važnosti za županiju daje županijska skupština na rok do najviše 20 godina, a prethodni postupak provodi nadležno upravno tijelo u županiji, dok koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra, koja obuhvaća korištenje ili gradnju građevina od važnosti za RH daje Vlada Republike Hrvatske na rok do 50 godina, a prethodni postupak provodi Ministarstvo. Koncesiju na rok preko 50 godina koja obuhvaća gradnju novih građevina od važnosti za RH također daje Vlada Republike Hrvatske, no potrebna je prethodna suglasnost Hrvatskoga sabora. Građevine od važnosti za RH određene su propisima iz područja prostornog uređenja, a građevinama od važnosti za županiju smatraju se sve ostale građevine. Prilikom određivanja roka za koncesiju potrebno je uzeti u obzir namjenu, opseg i visinu potrebnih ulaganja, te ukupne gospodarske učinke koji se mogu postići koncesijom. Što se tiče nadležnosti jedinica lokalne samouprave po pitanju davanja koncesije određeno je da županijska skupština na prijedlog župana, a na zahtjev određenog grada ili općine može ovlaštenje za davanje koncesija na području grada ili općine povjeriti tom gradu ili općini, te tada odluku o davanju koncesije donosi gradsko, odnosno općinsko vijeće.[36]

Sukladno ZPDML-u iznimno ukoliko je određeni projekt u interesu RH ili ako to ocijeni opravdanim, Vlada Republike Hrvatske uvijek može odlučiti o raspisivanju javnog prikupljanja ponuda i davanju koncesije na pomorskom dobru. Također je otvorena mogućnost da županijska skupština može iznimno, a na zahtjev ovlaštenika koncesije, produžiti rok trajanja koncesije na ukupno 30 godina uz prethodnu suglasnost Vlade Republike Hrvatske, te sukladno tome izmijeniti i ostale uvjete iz odluke i ugovora o koncesiji u slučajevima ako nove investicije to gospodarski opravdavaju, te ako nastupi viša sila. Iz istih razloga i Vlada Republike Hrvatske može iznimno, a na zahtjev ovlaštenika koncesije,

[35] Čl. 17. st. 5. ZPDML-a.

[36] Čl. 21. ZPDML-a.

produžiti rok trajanja koncesije na ukupno 60 godina, te sukladno tome izmijeniti i ostale uvjete iz odluke i ugovora o koncesiji.

Prema ZPDML-u odluka o koncesiji mora biti utemeljena na nalazu i mišljenju stručnog tijela za ocjenu ponuda koje utvrđuje odgovara li ponuda svim posebnim propisima i gospodarskom značaju pomorskog dobra ponuda za koncesiju; je li usklađena s gospodarskom strategijom, politikom gospodarskog razvitka i strategijom zaštite okoliša i prirode RH i županija, te da planirana djelatnost ne umanjuje, ne ometa ili ne onemogućava upotrebu ili korištenje tog, odnosno susjednih dijelova pomorskog dobra u skladu s njihovom namjenom. Stručno tijelo za ocjenu ponuda za koncesiju koju daje županijska skupština imenuje županijska skupština iz redova poznatih stručnjaka za prostorno planiranje, turizam, zaštitu okoliša, pomorsko-prometne struke i druge odgovarajuće struke iz područja koje obuhvaća određena koncesija, a stručno tijelo za ocjenu ponuda za koncesiju koju daje Vlada Republike Hrvatske imenuje Vlada Republike Hrvatske iz redova ministarstava, a čine ju stručni djelatnici iz područja prostornog planiranja, turizma, zaštite okoliša, ekonomije, prava, pomorske prometne struke i druge odgovarajuće struke iz područja koje obuhvaća određena koncesija.[37]

Odluka davatelja koncesije o koncesiji treba sadržavati područje pomorskog dobra koje se daje na upotrebu ili gospodarsko korištenje, zatim način, uvjete i vrijeme upotrebe ili gospodarskog korištenja pomorskog dobra, stupanj isključenosti opće upotrebe, naknadu koja se plaća za koncesiju, ovlaštenja davatelja koncesije, popis objekata podgradnje i nadgradnje koji se nalaze na pomorskom dobru i daju se u koncesiju, prava i obveze ovlaštenika koncesije uključujući i obvezu održavanja i zaštite pomorskog dobra, te zaštite prirode ako se pomorsko dobro nalazi na zaštićenom dijelu prirode.

Na osnovi odluke o koncesiji, davatelj koncesije i ovlaštenik sklapaju ugovor o koncesiji kojim se detaljnije uređuje namjena za koju se daje koncesija, uvjeti koje u toku trajanja koncesije mora udovoljavati ovlaštenik koncesije, visina i način plaćanja naknade za koncesiju, jamstva ovlaštenika koncesije, te druga prava i obveze davatelja i ovlaštenika koncesije.

Ovlaštenik koncesije koji je dobio koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra može sporedne djelatnosti manjeg opsega iz područja usluga dati na obavljanje drugim pravnim i fizičkim osobama uz suglasnost davatelja koncesije, a u cilju boljeg iskorištavanja pomorskog dobra, te je u tom slučaju dužan osigurati da te osobe i treće osobe s kojima stupa

[37] Čl. 23.st. 4. ZPDML-a.

u pravne odnose, s obzirom na dobivenu koncesiju, ne upotrebljavaju ili gospodarski koriste pomorsko dobro suprotno uvjetima pod kojima mu je dana koncesija.

Zakonom je određeno kako se za koncesiju na pomorskom dobru plaća godišnja naknada, a visina naknade se određuje u odluci o koncesiji.[38] Postupak za davanje koncesije, te kriteriji za određivanje visine koncesijske naknade propisuje Vlada Republike Hrvatske. Naknada za koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra sastoji se od stalnog i promjenjivog dijela, a visina se određuje polazeći od gospodarske opravdanosti, odnosno profitabilnosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koja se dokazuje studijom gospodarske opravdanosti, procijenjenom stupnju ugroženosti prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te zaštite interesa i sigurnosti Hrvatske. S druge strane, naknada za koncesiju danu u svrhu posebne upotrebe pomorskog dobra određuje se u simboličnom iznosu, osim za koncesije gradnje infrastrukture (vodovodna, kanalizacijska, energetska i telefonska) u kojem slučaju bi se naknada trebala utvrđivati kao za gospodarsku upotrebu pomorskog dobra, no provedbena praksa je i po ovom pitanju bitno drugačija od zakonskih odredbi, a što će na konkretnim primjerima biti vidljivo kroz analize studija slučaja

Davatelj koncesije može koncesiju u svako doba opozvati u cijelosti ili djelomično kada to zahtijeva interes Republike Hrvatske, a koji utvrđuje Hrvatski sabor, te u tom slučaju ovlaštenik koncesije ima određeno pravo na naknadu troškova, a ako se koncesija samo djelomično opoziva, tada ovlaštenik koncesije ima pravo da se koncesije odrekne u cjelini.

Zakonom je određeno da se koncesija može i oduzeti, a odluku o oduzimanju koncesije donosi davatelj koncesije. Temeljni razlozi za oduzimanje koncesije zakonski su određeni:[39] ukoliko ovlaštenik koncesije ne izgradi u određenom roku građevine ili druge objekte za koje mu je dana koncesija, ukoliko se ovlaštenik koncesije ne pridržava odredaba zakona i propisa za njegovo izvršavanje ili ne provodi uvjete koncesije, ukoliko ovlaštenik koncesije ne iskorištava koncesiju ili je iskorištava za svrhe za koje mu nije dana ili preko mjere određene u koncesiji, ukoliko ovlaštenik koncesije bez odobrenja izvrši na pomorskom dobru označenom u koncesiji radnje koje nisu predviđene u koncesiji ili su u suprotnosti sa odobrenim projektom, ukoliko ovlaštenik koncesije neuredno plaća naknadu za koncesiju što podrazumijeva da dva puta uzastopce ne plati koncesijsku naknadu, te ukoliko ovlaštenik koncesije ne održava ili nedovoljno održava i zaštićuje pomorsko dobro s obzirom na način predviđen u ugovoru o koncesiji. Ukoliko dođe do spomenutih slučajeva ZPDML određuje da se prvo poziva ovlaštenik koncesije da se u određenom roku izjasni o razlozima zbog kojih

[38] Čl. 28. st.1. ZPDML-a.

[39] Čl. 30. st. 1. ZPDML-a.

mu se namjerava oduzeti koncesija, a ako se u slučaju oduzimanja koncesije raskida ugovor o koncesiji, ovlaštenik koncesije tada nema pravo na naknadu zbog raskida ugovora.

U slučaju kada koncesija prestaje, a ako je ovlaštenik koncesije prethodno izgradio nešto na pomorskom dobru legalno na osnovi koncesije, ima tada pravo uzeti prinove koje je izgradio ukoliko one nisu trajno povezane s pomorskim dobrom i ako je to moguće po prirodi stvari i bez veće štete za pomorsko dobro. Ukoliko to nije slučaj, prinove se smatraju pripadnošću pomorskog dobra.

U slučaju da netko izgradi nešto na pomorskom dobru bez koncesije, dužan je o svom trošku to otkloniti i vratiti pomorsko dobro u prijašnje stanje, a ako taj ne postupi po traženju tijela koje upravlja pomorskim dobrom i u određenom roku ne preda pomorsko dobro na slobodno raspolaganje, odnosno ne ukloni prinove i građevine, odluka će se izvršiti po službenoj dužnosti, a na trošak te osobe.

Za raspravljanje svih pitanja i rješavanje svih sporova u svezi s davanjem, izvršavanjem, opozivom ili izmjenom odluka o koncesiji na pomorskom dobru nadležno je Ministarstvo, a ono što dozvoljava protiv rješenja Ministarstva jedino je pokretanje upravnog spora, dok izjava žalbe nije moguća. Hrvatska može poduzimati sve radnje radi zaštite pomorskog dobra, kao i podnositi tužbe radi utvrđenja pomorskog dobra, naknade štete ili stjecanja bez osnove protiv osoba koje gospodarski koriste ili su koristile pomorsko dobro bez koncesije i time ostvarile određenu korist ili svojim radnjama uzrokovale štetu.[40]

Koncesije se upisuju u upisnike koncesija koji predstavljaju javne knjige i vode se u pisanom obliku, a mogu se voditi i u elektroničkom obliku. Upisnik koncesija za koncesije koje daje Vlada Republike Hrvatske vodi nadležno Ministarstvo, a za koncesije koje daje županijska skupština, upisnik vodi nadležno upravno tijelo u toj županiji. Svatko ima pravo uvida u upisnik koncesija u nazočnosti voditelja upisnika koncesija te ima pravo dobiti ispis iz upisnika. Sadržaj upisnika koncesija, načina vođenja i uvida u upisnik definiran je Pravilnikom o upisniku koncesija na pomorskom dobru.[41]

Koncesija se kao pravo može založiti, a založno se pravo na koncesiji stječe upisom u upisnik koncesija.[42] Prijavu za upis podataka o osnutku založnog prava podnosi ovlaštenik koncesije, prilažući založni ugovor. Založno pravo daje založnom vjerovniku pravo da sam koristi koncesiju, ako ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije ili može pravo na koncesiju prenijeti na treću osoba koja ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije, ali pod uvjetom da

[40] Čl. 37.a. ZPDML-a.

[41] NN br. 158/03.

[42] Čl. 34. ZPDML-a.

dobije suglasnost davatelja koncesije. No, davatelj koncesije može odbiti suglasnost samo ako založni vjerovnik kada sam koristi koncesiju ili pak osoba na koju prenosi koncesiju ne ispunjava uvjete za ovlaštenika koncesije. Uz mogućnost zalaganja, koncesija se također može i prenijeti u cijelosti ili dati dijelom u potkoncesiju u istom opsegu i pod istim uvjetima pod kojima je izvorna koncesija i dana, a uz suglasnost davatelja koncesije.[43]

Vezano uz praćenje i izvještavanje o koncesijama i koncesijskim naknadama ZPDML propisuje kako su župan, gradonačelnik ili općinski načelnik dužni putem nadležnog tijela samouprave u dotičnoj županiji jednom godišnje dostavljati nadležnom Ministarstvu pisano izvješće o broju izdanih koncesija, prikupljenim sredstvima, te načinu trošenja sredstava za upravljanje pomorskim dobrom, kao i godišnji plan upravljanja pomorskim dobrom.[44]

ZPDML istovremeno tretira dvije međusobno povezane, no istovremeno vrlo specifične problematike. Uz prethodno elaboriranu problematiku zakonskog određenja pomorskog dobra ZPDML tretira i problematiku morskih luka. Prema ZPDML-u morska luka je određena 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 te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.[45]

Prema namjeni kojoj služe, morske luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene.[46] Luke otvorene za javni promet su morske luke koje, pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta. Ove luke prema statusu mogu biti otvorene za međunarodni promet ili pak otvorene za domaći promet, a uvjeti za stjecanje pojedinog statusa određuju se posebnim propisom.[47] S druge strane, luke posebne namjene jesu morske luke koje su u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (primjerice, luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (primjerice, vojna luka).

[43] Čl. 35. ZPDML-a.
[44] Čl. 37. st.2. ZPDML-a.
[45] Čl. 2.st. 1. t. 1. ZPDML-a.
[46] Čl. 40. st. 1. ZPDML-a.
[47] Čl. 40. st. 2. ZPDML-a.

Prema ZPDML-u lučko područje luke jest područje morske luke, koje obuhvaća jedan ili više morskih i kopnenih prostora (lučkih bazena), a koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti, te kojim upravlja lučka uprava ukoliko se radi o lukama otvorenim za javni promet, odnosno ovlaštenik koncesije ukoliko se radi o lukama posebne namjene, a granica lučkog područja ujedno je i granica pomorskog dobra.[48]

Prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet dijele se na: luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, zatim luke županijskog značaja, te luke lokalnog značaja.[49]

Luke posebne namjene primarno su određene djelatnostima koje se u njima obavljaju, te tako postoje zakonski određene: vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske, ribarske i druge luke slične namjene. Prema značaju za RH luke posebne namjene dijele se na luke od značaja za RH i luke od županijskog značaja.[50]
Vlada Republike Hrvatske propisuje mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet i utvrđuje konkretni razvrstaj luka posebne namjene prema značaju za Hrvatsku.[51] Sukladno propisanoj ovlasti Vlada Republike Hrvatske donijela je 2004. godine Uredbu o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.[52]

Kod utvrđivanja mjerila za razvrstaj luka, ZPDML propisuje da Vlada Republike Hrvatske treba uzeti u obzir ukupni promet svake luke u proteklom desetogodišnjem razdoblju i njegove osobine, zatim 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., a polazeći od općih smjernica za razvoj luka, Vlada Republike Hrvatske može i promijeniti mjerila, uzimajući u obzir objektivno predvidive mogućnosti razvoja pojedine luke.[53]

Po pitanju luka otvorenih za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za RH, Vlada Republike Hrvatske utvrđuje lučko područje u skladu s prostornim planom, a u svrhu upravljanja, gradnje i korištenja luke otvorene za javni promet koja je od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za RH, osniva se nadležna lučka uprava i to na način da prava koja ima Republika Hrvatska kao osnivač lučke uprave obavlja

[48] Čl. 2. st. 1. t. 4. ZPDML-a.
[49] Čl. 42. st. 1. ZPDML-a.
[50] Čl. 42. st. 2. ZPDML-a.
[51] Čl. 43. st. 1. ZPDML-a.
[52] NN br. 110/04. i 82/07.
[53] Čl. 43. st. 2. ZPDML-a.

Vlada Republike Hrvatske. Uredbu o osnivanju lučke uprave donosi Vlada Republike Hrvatske, a lučka uprava djeluje kao neprofitna pravna osoba.[54]

Prema ZPDML-u kao temeljne djelatnosti lučke uprave u luci koja je od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za RH određene su: briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unaprjeđenju 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; te drugi poslovi.[55]

Kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja, županijska skupština utvrđuje lučko područje za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području, a u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske. Prema ZPDML-u radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja za područje svake županije može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači,[56] a na djelovanje ovih lučkih uprava primjenjuju se iste zakonske odredbe kao i na lučke uprave luka otvorenih za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za RH.[57]

Kod luka otvorenih za javni promet bilo da su od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za RH, odnosno županijskog, ili pak lokalnog značaja, nadležna lučka uprava, gledano u svjetlu agencijske teorije, djeluje u svojstvu i uživa određenu ulogu agenta nadležne razine javne vlasti (državne, regionalne ili lokalne) koja se pak nalazi u svojevrsnoj ulozi principala, a širina tog principal-agent odnosa poprima i šire razmjere prožimajući istovremeno i koncesijski odnos između nadležne lučke uprave i koncesionara različitih lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet.[58] Takvo stanje generira svojevrsni

[54] Čl. 48. st. 4. ZPDML-a.
[55] Čl. 50. ZPDML-a.
[56] Čl. 75. st. 1. ZPDML-a.
[57] Čl. 75. st. 3. ZPDML-a.
[58] Debelić, B., Ekonomika korištenja pomorskog dobra, doktorska disertacija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2013., str.

dvostruki – primarni i sekundarni agencijski odnos u koncesijskim odnosima na lučkom području luka otvorenih za javni promet.[59]

Analizirajući zakonodavno-regulatorni mehanizam i sankcije prema ZPDML-u moguće je istaknuti kako upravni nadzor nad njegovom provedbom vrše ovlašteni državni službenici nadležnog Ministarstva i ureda državne uprave u županiji, a inspekcijski nadzor nad njegovom provedbom i provedbom drugih propisa donesenih na temelju ZPDML-a obavljaju inspektori pomorskog dobra nadležnog ministarstva i inspektori lučke kapetanije.[60] Jednako tako, određeno je kako poslove inspekcijskog nadzora pomorskog dobra mogu obavljati i ovlašteni državni službenici nadležnog ministarstva.

Kao najvažnije poslove inspekcijskog segmenta pomorskog dobra ZPDML ističe:[61] nadzor nad stanjem objekata na pomorskom dobru, nadzor nad održavanjem reda u luci, nadzor nad korištenjem, upotrebom i gradnjom na pomorskom dobru, u pogledu udovoljavanja uvjetima iz odluke i ugovora o dodjeli koncesije, nadzor nad obavljanjem djelatnosti na pomorskom dobru, u pogledu udovoljavanja uvjetima iz odluke i ugovora o dodjeli koncesije, nadzor nad općom upotrebom pomorskog dobra.

U provedbi inspekcijskog nadzora inspektori pomorskog dobra nadležnog Ministarstva i drugi državni službenici Ministarstva s inspekcijskim ovlaštenjima ovlašteni su pregledati zgrade, izvođenje radova, poslovne i druge prostorije i prostore, luke, sredstva rada, plovila, poslovne knjige i poslovnu dokumentaciju, te ugovore radi uvida u korištenje pomorskog dobra i obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru.

Inspektor je ovlašten u postupku nadzora zatražiti i pregledati isprave na temelju kojih se može utvrditi identitet osobe, a osobe koje podliježu nadzoru dužne su na zahtjev inspektora dati mu takvu ispravu na uvid. Također, prilikom obavljanja inspekcijskog nadzora inspektor može uzimati i izjave od predstavnika nadziranih pravnih i fizičkih osoba, te trećih svjedoka, a o obavljenom inspekcijskom nadzoru inspektor je dužan sastaviti zapisnik.

O početku obavljanja nadzora inspektor treba obavijestiti odgovornu osobu nadzirane pravne osobe i fizičku osobu, ako je dostupna, a ukoliko smatra da bi obavještavanje umanjilo učinkovitost nadzora onda to nije dužan učiniti.

Pravne i fizičke osobe koje podliježu nadzoru inspektora dužne su mu omogućiti obavljanje nadzora i osigurati mu uvjete za neometan rad, te su na pisani zahtjev inspektora, u

[59] Ibidem.

[60] Čl. 94. ZPDML-a.

[61] Čl. 96. ZPDML-a.

zatraženom roku, dužne dostaviti ili pripremiti točne i potpune podatke, obavijesti i materijale koji su mu potrebni za obavljanje inspekcijskog nadzora.

Ukoliko inspektor u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da je povrijeđen zakon ili drugi propis, ima pravo i obvezu: narediti otklanjanje utvrđene nepravilnosti određujući rok u kojem se nepravilnost mora otkloniti; privremeno oduzeti predmete kojima je počinjen prekršaj ili koji su nastali izvršenjem prekršaja ili pak mogu poslužiti kao dokaz u postupku te je o tome dužan izdati potvrdu; izdati prekršajni nalog kojim se može izreći novčana kazna te izreći zaštitna mjera privremene zabrane obavljanja djelatnosti; podnijeti zahtjev za pokretanje prekršajnog postupka; zabraniti daljnju upotrebu ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra; narediti uklanjanje posljedica koje su nastale upotrebom pomorskog dobra protivno njegovoj namjeni; te poduzeti druge mjere, odnosno izvršiti druge radnje za koje je ovlašten.[62]

Prekršajnim nalogom inspektor može izreći zaštitnu mjeru privremene zabrane obavljanja djelatnosti ukoliko osoba obavlja djelatnost na pomorskom dobru na način koji u znatnoj mjeri ugrožava sigurnosti ljudi, imovinu i okoliš ili radi zaštite imovine većeg opsega, odnosno ako gospodarski koristi ili upotrebljava pomorsko dobro bez odluke i ugovora o koncesiji.[63] Protiv rješenja koja donosi inspektor, može se izjaviti žalba nadležnom ministarstvu, no žalba ne odgađa izvršenje rješenja.

Ukoliko inspektor utvrdi da je učinjen prekršaj dužan je podnijeti zahtjev za pokretanje prekršajnog postupka, ako posebnim zakonom nije drugačije određeno. O prekršajima odlučuje lučka kapetanija u prvom stupnju, a prekršajni postupak u lučkoj kapetaniji vodi vijeće za prekršaje kojeg čine predsjednik i dva člana koji se imenuju iz redova stručnih radnika lučkih kapetanija, odnosno Ministarstva, a imenuje ih nadležni ministar na prijedlog lučkog kapetana.[64]

3.1.3. Zakon o koncesijama

Zakon o koncesijama temeljni je zakon u Republici Hrvatskoj koji uređuje pitanja koncesioniranja dobara.[65] Njime se uređuju postupci davanja koncesija, ugovor o koncesiji, prestanak koncesije, pravna zaštita u postupcima davanja koncesije, politika koncesija u pravnom smislu, te druga pitanja u vezi s koncesijama. Koncesija je pravo koje se stječe

[62] Čl. 101. ZPDML-a.
[63] Čl. 103. st. 2. ZPDML-a.
[64] Čl. 111. ZPDML-a.
[65] NN br. 143/12.

ugovorom, a vrste koncesija su: koncesija za gospodarsko korištenje općeg dobra u pravnom smislu riječi ili nekog drugog dobra, koncesija za javne radove te koncesija za javne usluge.[66]

Odluku o davanju koncesije donosi davatelj koncesije na prijedlog stručnog povjerenstva za koncesiju nakon pregleda i ocjene pristiglih ponuda, odnosno nakon zaprimanja zahtjeva i utvrđenja ispunjenja uvjeta za dobivanjem koncesije.[67] Nakon odluke o davanju koncesije donesene od strane davatelja koncesije, a po okončanju pripremnih radnji za realizaciju projekta na koncesioniranom području, slijedi potpis ugovora o koncesiji za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra u pravnom smislu riječi, a njime se smatra onaj ugovor čiji je predmet korištenje općeg ili drugog dobra u pravnom smislu za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Hrvatsku.

Sukladno Zakonu o koncesijama davatelj koncesije je tijelo, odnosno pravna osoba koja je nadležna za davanje koncesije,[68] a koncesionar je gospodarski subjekt s kojim je davatelj koncesije sklopio ugovor o koncesiji.[69] U smislu ovakvog određenja koncesionara prvenstveno kao gospodarskog subjekta, ZoK određuje kako je gospodarski subjekt ona fizička ili pravna osoba ili pak zajednica tih osoba koja na tržištu nudi izvođenje radova i/ili posla, isporuku robe ili pružanje usluga,[70] a ugovor o koncesiji je ugovor koji su sklopili davatelj koncesije s jedne strane i gospodarski subjekt kao odabrani najpovoljniji ponuditelj, odnosno gospodarski subjekt kojem je koncesija dana na temelju neposrednog zahtjeva s druge strane, a sadrži odredbe o međusobnim pravima i obvezama vezanim uz danu koncesiju.[71] U tom smislu, a slično kao i ZPDML, ZoK određuje kako je naknada za koncesiju ona naknada koju plaća koncesionar na temelju ugovora o koncesiji.

Prema ZoK-u davatelji koncesija mogu biti:[72] u ime RH, Hrvatski sabor, Vlada Republike Hrvatske ili pak tijela državne uprave; u ime jedinica lokalne i regionalne samouprave nadležna tijela jedinica lokalne i regionalne samouprave; te pravne osobe posebnim propisima ovlaštene za davanje koncesija. U slučajevima kada je davatelj koncesije Hrvatski sabor ili Vlada Republike Hrvatske, sve pripremne radnje za davanje koncesije kao i sam postupak davanja koncesije moguće je da provodu postupka vrši neko od nadležnih

[66] Čl. 1. st.3. Zakona o koncesijama.
[67] Čl. 26.st. 1. Zakona o koncesijama.
[68] Čl. 3.st. 1.t. 1. Zakona o koncesijama.
[69] Čl. 3.st. 1.t. 2. Zakona o koncesijama.
[70] Čl. 3. st. 1. t. 3. Zakona o koncesijama.
[71] Čl. 3.st. 1. t. 4. Zakona o koncesijama.
[72] Čl. 4. Zakona o koncesijama.

ministarstava, no samo donošenje odluke o davanju koncesije ili pak odluke o poništenju postupka davanja koncesije nužno je da donese davatelj koncesije.

ZoK prepoznaje da postoji različitost i širina kako područja tako i djelatnosti koje mogu biti predmet koncesije, a između ostalog osobito prepoznaje koncesije na pomorskom dobru kao i ostale vidove koncesije poput koncesija: za istraživanje i/ili eksploataciju mineralnih sirovina; za korištenje voda; za pravo lova na državnim lovištima i uzgajalištima divljači; za pojedine djelatnosti unutar zaštićenih područja prirode te za korištenje drugih zaštićenih prirodnih vrijednosti i speleoloških objekata; u području energetike; za obavljanje linijskog i obalnog pomorskog i riječnog prijevoza; za luke; za javne ceste; za javni prijevoz; za zračne luke; u području sporta; na kulturnim dobrima; za komunalne djelatnosti; u području javnih vodnih usluga; u području željeznica; u području žičara; za djelatnosti gospodarenja otpadom; u području turizma; u području zdravstva; za pružanje medijskih usluga televizije i radija; te za slobodne zone.[73] Iz ovakvog je određenja vidljiva širina obuhvata mogućih predmeta koncesije.

Prema ZoK-u gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra u pravnom smislu može se ostvariti samo na temelju sklopljenog ugovora o koncesiji, a posebna pitanja vezana za davanje koncesija u svim prethodno navedenim područjima uređuju se pored ZoK-a i posebnim zakonom poput primjerice ZPDML-a. No, za razliku od prethodnih vidova koncesije, koncesije se ne mogu dati na šumama i šumskom zemljištu u vlasništvu Republike Hrvatske i na drugim dobrima ukoliko je utvrđeno posebnim propisima.[74]

U ZoK-u je otvorena mogućnost da Hrvatski sabor može na prijedlog Vlade Republike Hrvatske proglasiti određenu koncesiju strateškim interesom Republike Hrvatske te se u takvom slučaju postupak davanja takve koncesije kao i druga pitanja u vezi s tom koncesijom uređuju posebnim zakonom koji treba biti u skladu sa ZoK-om.[75]

Prije samog postupka davanja koncesije prema odredbama ZoK-a nužno je da davatelj koncesije provede pripremne radnje kojima se smatraju sve aktivnosti koje se provode radi davanja koncesije i koje prethode početku postupka davanja koncesije, a pripremnim radnjama smatraju se osobito: imenovanje stručnog povjerenstva za koncesiju, zatim izrada studije opravdanosti davanja koncesije ili analize davanja koncesije i procjena vrijednosti

[73] Čl. 5. st.1. Zakona o koncesijama.

[74] Čl. 5. st. 3. Zakona o koncesijama.

[75] Čl. 5.st. 5. i 6. Zakona o koncesijama.

koncesije, te izrada dokumentacije za nadmetanje.[76] Istovjetna je obveza bila propisana i odredbama prijašnjeg Zakona o koncesijama iz 2008. godine.[77]

S aspekta načina provedbe pripremnih radnji prema ZoK-u davatelj koncesije računa procijenjenu vrijednost koncesije kao ukupnu vrijednost predmeta koncesije, izraženu u kunama bez poreza na dodanu vrijednost, uključujući sve moguće izmjene i opcije ugovora o koncesiji i maksimalnu vrijednost izmjena.[78] Iz ovakvog određenja, a u kontekstu ekonomske kategorije vrijednosti dobara, nužno se nameće pitanje na koju se to vrijednost predmeta koncesije odnosi ovakva odredba budući da se sintagma "ukupne vrijednosti koncesije" može raznoliko shvaćati bilo s aspekta uporabne vrijednosti bilo s aspekta tržišne vrijednosti, a da se ne govori o ostalim oblicima vrijednosti. Prema ZoK-u procijenjena vrijednosti koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra u pravnom smislu računa se kao procijenjeni prihod koji će koncesionar, postupajući s pažnjom dobrog gospodarstvenika, ostvariti temeljem ugovora o koncesiji za vrijeme trajanja koncesije, umanjen za procijenjeni iznos naknade za koncesiju, te diskontiran na neto sadašnju vrijednost po diskontnoj stopi koju odredi davatelj koncesije, a koja odražava trenutačne tržišne procjene vremenske vrijednosti novca i rizika koji su karakteristični za ulaganja srodna predmetu koncesije.[79] Kada se na prethodno izrečenu problematiku vrijednosti koncesije pridoda još i ovakvo zakonsko određenje vrijednosti koncesije uviđa se kako je moguća signifikantna raznolikost u procjeni vrijednosti koncesija te se otvaraju i široke mogućnosti za moguće krive procjene koje mogu imati značajne štetne učinke, bilo da su procjene prevelike ili pak premale i neovisno o tome jesu li one rezultat slučajnih greški ili pak svjesnih pokušaja zlouporabe. Sam intenzitet moguće ekonomske štetnosti ne ovisi nužno o tome je li kriva procjena rezultat slučajnosti ili pak namjere te ga stoga nije niti moguće osujetiti trudeći se onemogućiti primjerice samo premale procjene koje bi mogle ići u korist koncesionaru ili pak prevelike procjene koje mogu ići na korist davatelja koncesije, a mogu i na štetu ovisno o konkretnoj situaciji. U svakom slučaju, ovakvo je određenje vrlo široko uz značajne mogućnosti razmimoilaženja u stavovima svih uključenih strana, a što može stvoriti čitav niz zapreka u postupku koncesioniranja.

[76] Čl. 10. Zakona o koncesijama.

[77] NN br. 125/08.

[78] Čl. 11. st. 1. Zakona o koncesijama.

[79] Čl. 11. st. 2. Zakona o koncesijama.

Procijenjena vrijednost koncesije računa se na temelju podataka iz studije opravdanosti davanja koncesije, odnosno analize davanja koncesije,[80] a procijenjena vrijednost koncesije mora biti valjano određena u trenutku u kojem davatelj koncesije započinje postupak davanja koncesije.[81] ZoK određuje kako se pri izračunu procijenjene vrijednosti koncesije uzimaju tržišne cijene u trenutku izračuna ili eventualna cijena usluge koja će se primijeniti u postupku davanja koncesije ili cijena usluge uređena posebnim zakonom, ako je to primjenjivo. S obzirom na navedeno, nužno je postavljanje pitanja kvalitete procjene vrijednosti koncesije učinjene na premisi uzimanja u obzir trenutnih tržišnih cijena kada se općenito kod koncesija, a posebice kod koncesija na pomorskom dobru, najčešće radi o vremenskim periodima od preko 20 godina, često i preko 25 pa do 50 godina, a nerijetko i preko 50 pa do 99 godina.

Spomenutu studiju opravdanosti davanja koncesije prema ZoK-u izrađuje davatelj koncesije, a u izradi studije davatelju koncesije mogu pomoći vanjski stručni savjetnici.[82] Studijom opravdanosti davanja koncesije prema ZoK-u potrebno je posebno uzeti u obzir javni interes, utjecaj na okoliš, zaštitu prirode i kulturnih dobara, financijski učinci koncesije na državni proračun Hrvatske, odnosno proračun jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, te usklađenost s gospodarskim razvojnim planovima i planovima davanja koncesija.[83] Za koncesije manje vrijednosti davatelj koncesije može umjesto studije opravdanosti davanja koncesije izraditi analizu davanja koncesije koja je manjeg obima od studije no koja mora na odgovarajući način obuhvatiti elemente studije opravdanosti davanja koncesije.[84] Kod koncesija kada se više koncesija istodobno daje za isti ili sličan predmet koncesije, davatelj koncesije može izraditi jednu studiju opravdanosti davanja koncesije za sve koncesije, pazeći pri tome da studija jasno utvrdi posebnosti i sve elemente nužne za davanje svake od koncesija.[85]

ZoK propisuje i obvezni sadržaj studije opravdanosti davanja koncesije u smislu da se ona sastoji od operativnog sažetka, općeg dijela, tehničke, financijske, ekonomske i pravne analize, te po potrebi analize utjecaja na okoliš, odnosno prirodu, kulturna dobra i zdravlje te pripadajućih priloga, zaključka i preporuka.[86] Operativni sažetak studije opravdanosti davanja

[80] Čl. 11. st. 5. Zakona o koncesijama.
[81] Čl. 11. st. 7. Zakona o koncesijama.
[82] Čl. 12. st. 1. i 2. Zakona o koncesijama.
[83] Čl. 12. st. 3. Zakona o koncesijama.
[84] Čl. 12. st. 4. Zakona o koncesijama.
[85] Čl. 12. st. 5. Zakona o koncesijama.
[86] Čl. 13. st. 1. Zakona o koncesijama.

koncesije treba sadržavati: opis predmeta i sve, odnosno, cilja koncesije, popis i obrazloženje primjene propisa koji se primjenjuju na davanje koncesije, pregled osnovnih zaključaka studije, izvore informacija i podataka te podatke o autorima studije.[87] Nastavno na operativni sažetak, opći dio studije opravdanosti davanja koncesije treba sadržavati: određenje vrste i predmeta koncesije, određenje radova i/ili usluga koji su predmet koncesije, mogućnost davanja koncesije na zahtjev, razradu mogućnosti davanja potkoncesije, uvjete pod kojima se radovi izvode i/ili usluge pružaju, načela upravljanja i nadzora nad koncesijom, hodogram provedbe postupka davanja koncesije i izvršenja ugovora o koncesiji.[88] Tehnička analiza studije opravdanosti davanja koncesije potrebno je da sadrži: opis područja i djelatnosti i/ili građevine koja se daje u koncesiju, razradu tehničkih uvjeta i elemenata vezanih za projektiranje i građenje i/ili rekonstrukciju, opremanje i održavanje građevine koja je predmet koncesije, tehničke i ostale preduvjete za početak građenja, procjenu kapitalnih troškova i troškova upravljanja i održavanja građevine te pružanja usluga koje su predmet koncesije.[89] Oslanjajući se na tehničku analizu, financijska i ekonomska analiza u studiji opravdanosti davanja koncesije treba sadržavati: analizu troškova i koristi koncesije u odnosu na proračun davatelja koncesije, odnosno državni proračun Republike Hrvatske i/ili proračun jedinice lokalne i regionalne samouprave, te financijsku izvedivost koncesije u odnosu na koncesionara, a u skladu sa standardima struke i međunarodnim standardima.[90] Nastavno na ekonomsko-financijsku analizu, pravna analiza u studiji opravdanosti davanja koncesije potrebno je da sadrži: popis i obrazloženje primjene propisa koji se primjenjuju na davanje koncesije, utvrđenje i analizu imovinsko-pravnih pitanja te preporuke vezane za uvjete davanja koncesije, posebne uvjete koje koncesionar i davatelj koncesije moraju ispuniti, razloge/uvjete za raskid ugovora o koncesiji i njegove pravne posljedice, razradu pitanja osiguranja izvršenja ugovora o koncesiji, analizu prava financijskih institucija i drugih pitanja financijske podrške koncesije, pitanja prijenosa objekta s koncesionara na davatelja koncesije te način i uvjete rješavanja sporova.[91] Iznimno, studija opravdanosti davanja koncesije može sadržavati samo dio prethodno navedenih elemenata, a ovisno o procjeni davatelja koncesije i u skladu s odredbama posebnog zakona ukoliko on postoji.[92]

S obzirom na navedeni sadržaj i moguća odstupanja od njega, studija opravdanosti davanja koncesije ili pak manje obimna analiza davanja koncesije prema ZoK-u mora nužno

[87] Čl. 13. st. 2. Zakona o koncesijama.
[88] Čl. 13. st. 3. Zakona o koncesijama.
[89] Čl. 13. st. 4. Zakona o koncesijama.
[90] Čl. 13. st. 5. Zakona o koncesijama.
[91] Čl. 13. st. 6. Zakona o koncesijama.
[92] Čl. 13. st. 7. Zakona o koncesijama.

sadržavati: određenje vrste i predmeta koncesije, procijenjenu vrijednost ugovora o koncesiji, predložene minimalne uvjete sposobnosti gospodarskog subjekta, rok na koji se daje koncesija, obrazloženje ima li koncesija značajke javno-privatnog partnerstva, te sve ostale podatke nužne za izradu dokumentacije za nadmetanje.[93]

3.2. GRANICE POMORSKOG DOBRA I TERITORIJALNI OBUHVAT

Unatoč tome što pitanje određenja granice nije najvažnije za uspjeh kolektivnih alokativnih odluka u širem smislu ono je ipak esencijalne naravi budući da je kod pitanja pomorskog dobra vrlo važna njegova prostorna komponenta, a ukoliko ne postoje jasne prostorne granice određenog područja nemoguće je u tom slučaju i postojanje jasne alokativne odluke za takvo nejasno područje.

Kao što je već prethodno istaknuto, prostorni obuhvat pomorskog dobra, u smislu dijela nežive komponente, prema ZPDML-u obuhvaća unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi u pravnom smislu riječi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno. Tim dijelom kopna smatra se morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, te kanali spojeni s more,[94] a apsolutno najveći udio otpada na morsku obalu koja se prema zakonskoj definiciji proteže od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok minimalno šest metara od crte srednjih viših visokih voda.[95] U zakonskom smislu određenja prostornosti pomorskog dobra morska obala uključuje i svaki dio kopna nastao nasipavanjem, u onome dijelu koji služi iskorištavanju mora,[96] a spomenutu crtu srednjih viših visokih voda utvrđuje Hrvatski hidrografski institut.[97] Iznimno od minimalne širine od šest metara, a na prijedlog župana, nadležno Ministarstvo može odrediti da se morskom obalom smatra i uži dio kopna ukoliko to zahtijeva postojeće stanje na

[93] Čl. 13. st. 8. Zakona o koncesijama.
[94] Čl. 3. st. 3. ZPDML-a.
[95] Čl. 4. st. 1. ZPDML-a.
[96] Čl. 4. st. 2. ZPDML-a.
[97] Čl. 4. st. 3. ZPDML-a.

obali, poput potpornih zidova, ili pak zidova kulturnih, vjerskih, povijesnih i sličnih građevina.[98]

Prema ZPDML-u granicu pomorskog dobra utvrđuje povjerenstvo za granice nadležnog ministarstva, a na prijedlog županijskog povjerenstva za granice.[99] Povjerenstvo za granice nadležnog ministarstva sastoji se od predsjednika i dvaju članova, a odluku o njegovu osnivanju donosi ministar. Nastavno na spomenuto povjerenstvo nadležnog ministarstva, za svaku se županiju osniva i posebno povjerenstvo za izradu prijedloga granice pomorskog dobra,[100] a odluku o osnivanju takvog županijskog povjerenstva donosi župan.[101] Prema ZPDML-u kriterije za sastav županijskog povjerenstva za granice propisuje Vlada Republike Hrvatske.

Kao i pitanje određenja kriterije za sastav županijskog povjerenstva za granice, jednako tako i suštinski važne kriterije za utvrđivanje granice pomorskog dobra propisuje direktno Vlada Republike Hrvatske u podzakonskom aktu. Takav pravni akt kojim je to učinjeno odnosi se na već prethodno spomenutu Uredbu o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.[102]

Ovom je uredbom određeno da županijsko povjerenstvo za granice pomorskog dobra izrađuje prijedlog granice pomorskog dobra temeljem već prethodno spomenutog godišnjeg plana upravljanja pomorskim dobrom pojedine županije ili pak iznimno temeljem zahtjeva određene zainteresirane stranke.[103] Istovremeno, ZPDML određuje da upravljanje pomorskim dobrom može biti redovno koje se obavlja sukladno godišnjem planu, a pod čime se smatra briga o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj upotrebi, te izvanredno koje između ostalog obuhvaća izradu prijedloga granice pomorskog dobra i njezinu provedbu.[104] Ovakva kolizija i nedorečenost zakonskih i podzakonskih odredbi vrlo slikovito ocrtava mogućnost nastanka nejasnoće u provedbenoj praksi koje mogu rezultirati vrlo različitim postupanjima između pojedinih regija pa i unutar samih regija, a sve u okvirima iste problematike koja je od bitnog značaja za uspješnost iskorištavanja i očuvanja pomorskog dobra.

Vezano uz detaljniju razradu kriterija određenja granice pomorskog dobra navedenu u Uredbi o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, granica pomorskog dobra na morskoj obali obuhvaća pojas kopna koji je širok najmanje šest metara od crte koja je

[98] Čl. 4. st.4. ZPDML-a.
[99] Čl. 14. st. 1. ZPDML-a.
[100] Čl. 14. st. 4. ZPDML-a.
[101] Čl. 14. st. 5. ZPDML-a.
[102] NN br. 8/04. i 82/05.
[103] Čl. 4. st. 4. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.
[104] Čl. 11. ZPDMl-a.

vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.[105] Ukoliko bi određeno županijsko povjerenstvo za granice pomorskog dobra predložilo granicu pomorskog dobra isključivo prema navedenom minimumu, dužno je tada za isti prijedlog zatražiti i dostaviti povjerenstvu nadležnog ministarstva potvrdu Hrvatskog hidrografskog instituta,[106] a u slučaju da isto povjerenstvo predlaže granicu pomorskog dobra širu od propisanog minimuma dužno je uvažiti određene dodatne kriterije. Ti se kriteriji, između ostalog, odnose i na to da: granica pomorskog dobra obuhvaća prostor koji prema svojoj funkciji služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe vezane za korištenje mora; granica pomorskog dobra na morskoj obali, obuhvaća i dio kopna nastao nasipavanjem u dijelu koji služi korištenju mora, a nasip koji je nastao nelegalnim putem, odnosno bez dokumentacije određene posebnim zakonom, u cijelosti se smatra pomorskim dobrom. Granica pomorskog dobra utvrđuje se do postojećih prirodnih i legalno sagrađenih umjetnih prepreka, poput prirodnih pokosa, vegetacije i raslinja, šuma, kopnenih rubova šetnica, morskih rubova razvrstanih cesta, potpornih zidova, građevina za stanovanje i odmaranje, kulturnih, vjerskih i povijesnih građevina, suhozida, betonskih zidova te drugih sličnih dijelova kopna.[107] S obzirom da je ZPDML uvelike usmjeren i na određenje morskih luka u kontekstu pomorskog dobra, bitno je istaknuti da se granica lučkog područja svake luke smatra ujedno i granicom pomorskog dobra.

Evidencija o pomorskom dobru vodi se u zemljišnim knjigama pri općinskim sudovima, a u svrhu upisa pomorskog dobra u zemljišne knjige Ministarstvo je dužno dostavljati Državnom odvjetništvu Republike Hrvatske rješenje o određivanju granice pomorskog dobra. Uz unošenje podataka o pomorskom dobru u zemljišne knjige, podaci o granici pomorskog dobra, česticama i objektima na njima unose se i u katastar, a postupak evidentiranja i obilježavanja pomorskog dobra propisan je Pravilnikom o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra.[108]

Od mehanizama koji pojedincu stoje na raspolaganju u slučaju protivljenja protiv određenja granice, ono što ZPDML propisuje jedino je mogućnost ulaganja žalbe nadležnom ministarstvu protiv rješenja povjerenstva za granice tog istog ministarstva. Detalji oko procedure i obveza nadležnog ministarstva u mogućim žalbenim postupcima nisu detaljnije određeni.

---

[105] Čl. 3. st. 1. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.
[106] Čl. 3. st. 2. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.
[107] Čl. 3. st. 3. Uredbe o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra.
[108] NN br. 29/05.

4. RAZVOJ TEMELJNIH I KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Razvoj lučkih i ostalih sustava u međuzavisnosti je s koncesijama na pomorskom dobru budući su koncesije u funkciji razvoja gospodarstva te omogućuju kontrolu i nadzor njegove upotrebe. Institut koncesije ima posebno značenje za zemlje u razvoju gdje se pojavljuju različiti interesi i pritisci na pomorsko dobro.

U ovom poglavlju analizira se razvoj lučkog sustava i luka posebne namjene u zavisnosti od pomorskog dobra, posebno razvoj luka nautičkog turizma s naglaskom na komplementarne djelatnosti, razvoj luka otvorenih za javni promet te razvoj brodogradnje i male brodogradnje. Posebno se analizira ribarstvo i marikultura.

4.1. RAZVOJ LUČKIH SUSTAVA I LUKA POSEBNE NAMJENE U OVISNOSTI O POMORSKOM DOBRU

U ovom potpoglavlju se analizira razvoj lučkog sustava, razvoj luka posebne namjene s posebnim osvrtom na luke nautičkog turizma, razvoj luka otvorenih za javni promet te razvoj brodogradnje i male brodogradnje.

4.1.1. Razvoj lučkog sustava u ovisnosti o pomorskom dobru

Lučki sustav posebno je važan segment valoriziranja mora i pomorske orijentacije svake zemlje i zajedno s brodarstvom temeljna je karika pomorskog gospodarstva. Stvaranje jakog pomorskog gospodarstva postiže se razvijanjem svih njegovih segmenata sustavno povezanih u jedinstvenu cjelinu. Luke pritom imaju posebnu važnost jer su to primarna polazišta razvoja pomorskoga gospodarstva.

Luka je prometno čvorište, vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju, sidrenju i zaštiti brodova i brodica, ukrcaju i iskrcaju putnika i robe, uskladištenju i drugom rukovanju robom, proizvodnji, oplemenjivanju i doradi robe, te ostalim gospodarskim djelatnostima, koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

Luka je, u najširem smislu prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen, gdje brodovi:

- nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda

- zaštitu od djelovanja neprijateljskih napadaja
- gdje mogu krcati gorivo, vodu i hranu i drugo.

Praksa ukazuje da se sadržaji i djelatnost luka šire i upotpunjavaju. Luke postaju gospodarski centri raznolikog sadržaja i djelatnosti. Pri tom ekonomsko značenje luke ogleda se u sljedećim aktivnostima:

- mjesto gdje se sijeku morski prometni putovi s kopnenim i unutrašnjim vodenim putovima (u najnovije vrijeme i sa zračnim)
- obavlja se djelatnost ukrcaja, iskrcaja i prekrcaja robe i putnika na brodove s kopnenih i drugih prijevoznih sredstava.

Prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Prema ZPDML-u luke mogu biti otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet. Luka može obuhvaćati jedan ili više lučkih bazena. Posebnim propisom određuju se uvjeti za stjecanje statusa luke otvorene za međunarodni promet i luke otvorene za domaći promet. Prema veličini i značaju za RH, luke otvorene za javni promet dijele se na luke: osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za RH, županijskog značaja i lokalnog značaja.

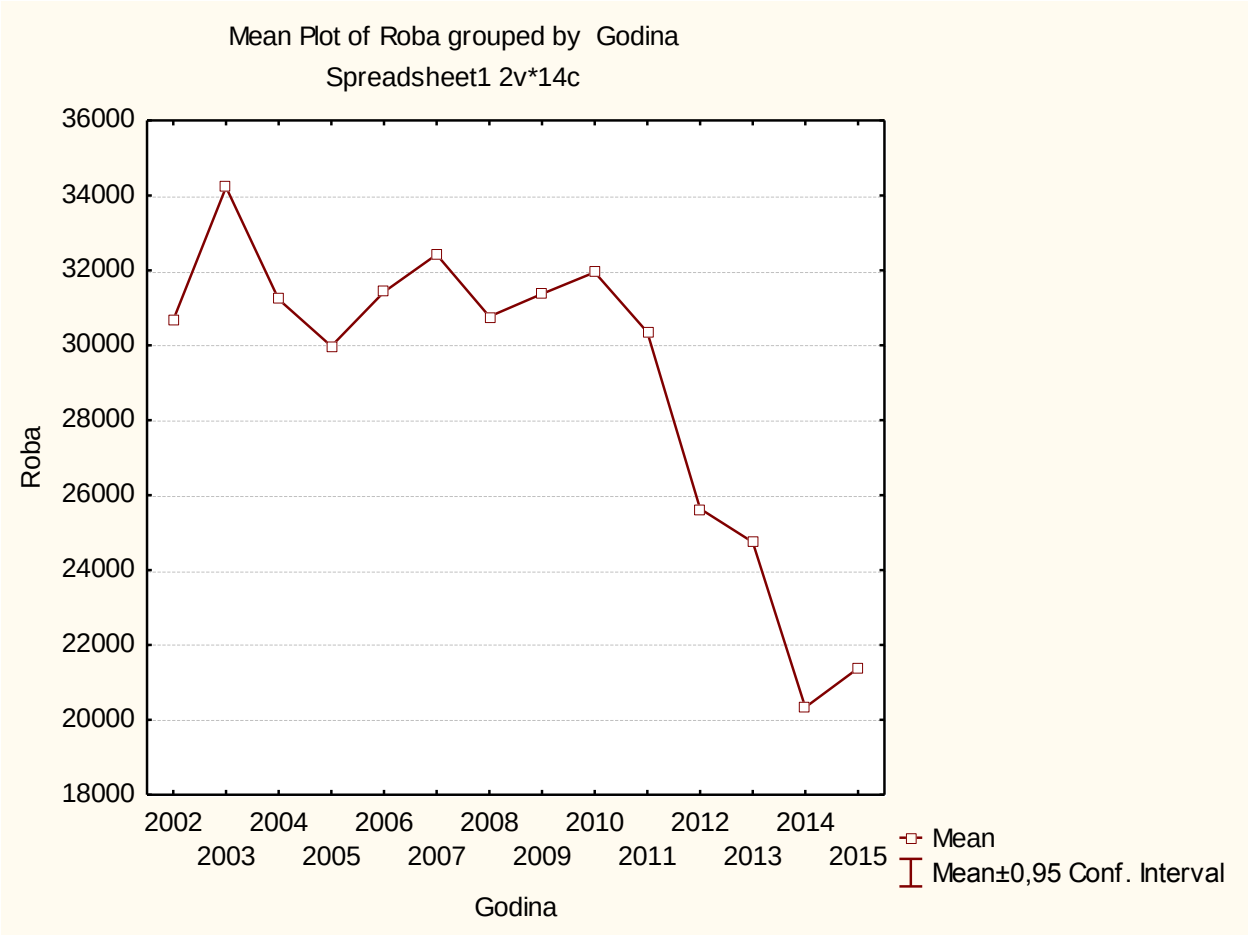
Hrvatska ima 6 luka otvorenih za javni promet od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa u gradovima: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Dosadašnje investicije iznose ukupno 499,5 mil. EUR, a financiraju se iz državnog proračuna, i zajmova Svjetske banke, Europske investicijske banke (EIB), Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD), Njemačke razvojne banke (KfW) te uz državno jamstva.[109]

Hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnom zemljopisnom položaju. Većina kapaciteta hrvatskih robnih luka tehnološki je zastarjela i kreće se na razini od 30 % do 50 % iskoristivosti. Gotovo identični pokazatelji odnose se i na hrvatske putničke luke.

Robni promet u hrvatskim morskim lukama u pretkriznom razdoblju iznosio je više od 30 milijuna tona robe, da bi se u godinama nakon izbijanja velike gospodarske krize čije su se posljedice u RH osjetili 2009. godine smanjio za jednu trećinu (cf. grafikon 2).

[109] http://www.mppi.hr/default.aspx?id=480, 20. srpnja 2016.

Grafikon 2: Prijevoz robe u pomorskom i obalnom prijevozu Republike Hrvatske od 2002. do 2015.



Izvor: Izradio autor prema: SLJH Republike Hrvatske − različita godišta

Neprijeporna je činjenica da je u razdoblju nakon izbijanja globalne gospodarske krize došlo do značajnog pada lučkog prometa, čiji su razlozi rezultat krize, ali i drugih različitih objektivnih i subjektivnih čimbenika. Temeljem grafikona 2 vidljivo je da je promet robe u hrvatskim morskim lukama u 2015. godini bio za 37,54 % niži u odnosu na 2003. godinu. Kratka deskriptivna analiza (cf. tablicu 6) pokazala je da je u promatranom razdoblju kroz hrvatske prometne robne luke prošlo 406 467 tona tereta ili prosječno godišnje 29 033 tone (SD: 4255,6).

Tablica 6: Deskriptivna analiza robnog prometa u hrvatskim morskim lukama

Deskriptivna statistika	Roba
MEAN case 1-14	29033,3571
MEDIAN case 1-14	30721
SD case 1-14	4255,60592
VALID_N case 1-14	14
SUM case 1-14	406467
MIN case 1-14	20335
MAX case 1-14	34223
_25th% case 1-14	25636
_75th% case 1-14	31423

Što se tiče pomorskog putničkog prometa temeljem službenih prognoza do 2010. godine u odnosu na predtranzicijsko razdoblje očekivalo se povećanje prijevoza putnika za 2,24 puta i prijevoza vozila za 2,49 puta. Ove prognoze se nažalost nisu ostvarile. Stvarni promet putnika i vozila temeljem podataka Agencije za obalni linijski pomorski promet Republike Hrvatske bio je značajno drugačiji (cf. tablice 7 i 8).

Tablica 7: Promet putnika na redovitim lokalnim linijama po plovnim područjima (000)

Plovno područje	Ostvareno 2008.	Ostvareno 2009.	Prognoza 2010.	Odstupanje
Riječko	2033	2021	4005	-1984
Zadarsko	2783	2719	4304	-1585
Splitsko	4007	3898	7440	-3542
Ukupno	9134	8928	15749	-6821

Izvor: Izradio autor

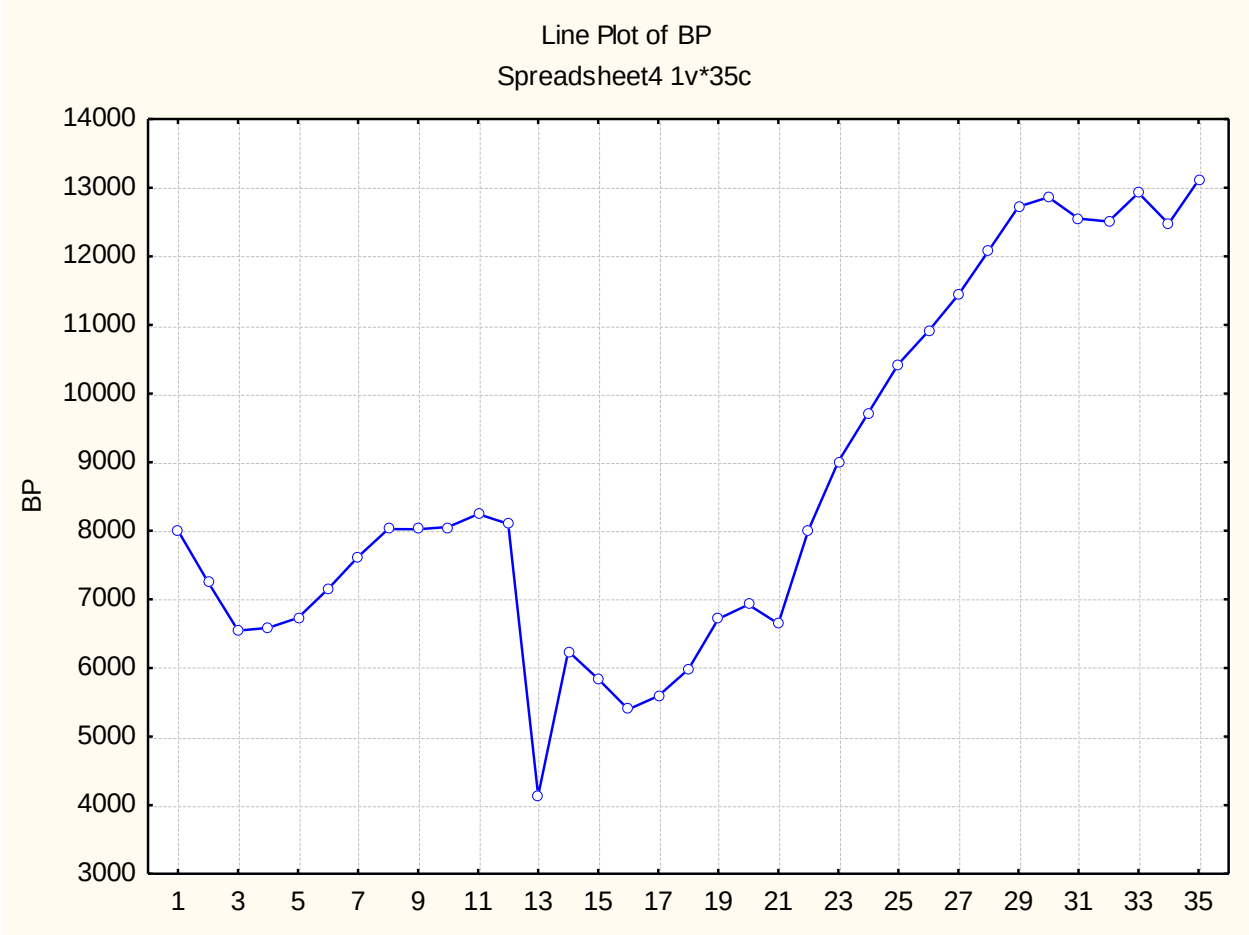
Tablica 8: Promet vozila na redovitim lokalnim linijama po plovnim područjima (000)

Plovno područje	Ostvareno 2008.	Ostvareno 2009.	Prognoza 2010.	Odstupanje
Riječko	922	912	1818	-906
Zadarsko	461	468	403	+65
Splitsko	1037	1005	1351	-346
Ukupno	2494	2446	3572	-1126

Izvor: Izradio autor prema: www.agencija-zolpp.hr (pristup: 21. 11. 2013.)

Stvarni putnički promet u hrvatskim morskim lukama mjeren brojem prevezenih putnika u razdoblju od 1979. do 2013. godine prikazan je grafikonom 3.

Grafikon 3: Broj prevezenih putnika u hrvatskim morskim lukama (1979.− 2013.)



Izvor: Izradio autor prema: Statistički ljetopis Republike Hrvatske − različita godišta

Kratka deskriptivna analiza (cf. tablicu 9) pokazala je da je u promatranom razdoblju kroz hrvatske putničke morske luke prošlo 304 547 000 putnika ili prosječno godišnje 8 701 342 putnika (SD: 2 646 530).

Tablica 9: Deskriptivna analiza putničkog prometa u hrvatskim morskim lukama

	BP
MEAN case 1-35	8701,34286
MEDIAN case 1-35	8022
SD case 1-35	2646,53024
VALID_N case 1-35	35
SUM case 1-35	304547
MIN case 1-35	4138
MAX case 1-35	13110
_25th% case 1-35	6647
_75th% case 1-35	11440

Temeljne zakonodavne pretpostavke za razvitak hrvatskog lučkog sustava utvrđene su Zakonom o morskim lukama donesenim krajem 1995. godine i prethodno usvojenim Pomorskim zakonikom (početkom 1994.godine) u kojem su luke definirane kao pomorsko dobro. Tijekom 1996. i 1997. godine Vlada Republike Hrvatske osnovala je i ustrojila lučke uprave u lukama od državnog značenja: Rijeci, Splitu, Zadru, Pločama i Dubrovniku. Županijska poglavarstva osnovala su županijske lučke uprave u Puli, Šibeniku, Novalji, Senju, Zadru i Dubrovniku. Zakonom o morskim lukama utvrđen je razvrstaj morskih luka, lučko područje, lučke djelatnosti i njihovo obavljanje, izgradnja i korištenje lučke nadgradnje i podgradnje, osnivanje, ustrojstvo i djelatnost lučkih uprava, red u morskim lukama, te pretvorba postojećih društvenih poduzeća luka. Zakonom je predviđeno osnivanje lučkih uprava koje skrbe o održavanju i izgradnji luka, te o upravljanju lukama, dok se obavljanje lučkih djelatnosti temeljem prethodno dodijeljenih koncesija prepušta trgovačkim društvima.

Tako je otvoren put novim izvorima financiranja, odnosno razvoju novog sustava financiranja luka. Prema novom modelu uobičajeno je da država sudjeluje u izgradnji morskih kanala, ulaza u luku i velikih infrastrukturnih ulaganja (npr. izgradnji lukobrana), ali troškove izgradnje lučke infrastrukture na samom lučkom području u osnovi snose lučke uprave. Troškovi izgradnje objekata osnovne lučke infrastrukture redovito se nadoknađuju od ubranih brodskih pristojbi i naknada od koncesija za rad na lučkom području. Troškove održavanje postojeće suprastrukture, odnosno potrebne opreme, uređaja i sredstava za nesmetano

odvijanje lučkog rada snose lučka trgovačka društva, koja su to pravo ostvarila temeljem dobivene koncesije.

Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene, te luke mogu biti: vojne, luke nautičkog turizma, industrijske, brodogradilišne, sportske, ribarske i druge luke slične namjene. Prema značaju za RH luke posebne namjene dijele se na: luke od značaja za Republiku Hrvatsku i luke od županijskog značaja.

4.1.2. Razvoj luka posebne namjene s naglaskom na komplementarne djelatnosti

Luke nautičkog turizma svrstane su u luke posebne namjene čiju kategorizacija regulira Zakon o pružanju usluga u turizmu iz 2007. godine.[110] Donošenjem ovog zakona stavljen je van snage Zakon o turističkoj djelatnosti.[111] Nadalje, provedbenim propisima i to Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma propisuju se vrste i kategorije luka te minimalni uvjeti koje moraju ispunjavati kao i način njihove kategorizacije.[112] Prema Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma luke nautičkog turizma razvrstavaju se u sljedeće vrste: sidrište, odlagalište plovnih objekata, suha marina i marina.[113]

Temeljem ovoga Pravilnika, luka nautičkog turizma definira se kao poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).[114] Pravilnik definira luke nautičkog turizma kao objekte uređene i opremljene za prihvat, čuvanje i održavanje plovila namijenjenih odmoru, sportu, rekreaciji i zabavi, a luke razvrstava u skupinu osnovnih i komplementarnih objekata. U skladu s člankom 3. Pravilnika luke nautičkog turizma razvrstavaju se u određenu vrstu, a marine i u odgovarajuću kategoriju. Sukladno odredbi iz članka 22. stavka 3. Pravilnika, vrsta marine označava se sidrima (dva sidra, tri sidra, četiri sidra, pet sidara).

Navedenom klasifikacijom obuhvaćene su hrvatske luke, privezišta i sidrišta, bez obzira na njihove tehničke karakteristike, kao i trenutne mogućnosti u smislu komercijalnog iskorištavanja za nautičke potrebe. Male luke na hrvatskoj obali i otocima objektivno

[110] NN br. 68/07., 88/10., 30/14., 89/14. i 152/14.
[111] NN br. 8/96., 19/96., 76/98. i 76/99.
[112] NN br. 68/07.
[113] Čl. 5. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.
[114] Čl. 2. st. 1. Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.

predstavljaju nerazdvojni i najvrjedniji dio potencijalne materijalne osnove nautičkog turizma.[115] Klasifikacija luka nautičkog turizma moguća je prema sljedećim značajkama: lokacija, kapacitet, korisnici i ostalo. Prema lokaciji, luke nautičkog turizma se dijele na: luke unutar područja grada i naselja, luke izvan područja grada i naselja.

Prema kapacitetu akvatorija, luke nautičkog turizma se razvrstavaju na: male luke do 150 vezova, srednje luke do 600 vezova, velike luke iznad 600 vezova i nautički centri.

Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene iz 2004. godine[116] luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet 200 vezova u moru i veći, smatraju se lukama posebne namjene od značaja za Republiku Hrvatsku,[117] dok se lukama posebne namjene od županijskog značaja smatraju luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet do 200 vezova u moru.[118]

Luke nautičkog turizma u pravilu se razlikuju, s obzirom na korisnike, i to: sportske luke (sportska društva), komunalne luke (lokalno stanovništvo) i komercijalne luke (turisti, strani i domaći).

4.1.2.1. Značajke razvoja luka nautičkog turizma i jahtinga

Povijest nautičkog turizma može se povezati s poviješću pomorske plovidbe i navigacije, ali samo s onim brodskim putovanjima koja imaju turistički karakter. To proizlazi iz pretpostavke da su pomorska putovanja u prošlosti poduzimana, ne samo radi ratova, već i iz radoznalosti, avanturizma i zabave.

Prvi počeci nautičkog turizma vezani su uz nautičke sportove, odnosno jedrenje i veslanje. Nautički turizam, u današnjem smislu, pojavio se najprije u SAD-u i Kanadi. U Europi nautički turizam ima najdužu tradiciju na Mediteranu, ali i vrlo dinamičan razvoj. Postoje tri zone koje su u njegovoj funkciji:

- područje Mediterana
- područje obala Atlantskog oceana
- područje unutrašnjih europskih voda.

Razvoj kao rezultat povoljnih prirodnih, klimatskih, kulturoloških i ambijentalnih prilika, posebno je izražen u nekim mediteranskim zemljama (Italija, Francuska, Španjolska,

---

[115] Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z.: Towards Sustainable Yachting in Croatian Tradicional Island Ports, Environmental Engineering and Management Journal June 2010, Vol.9, No. 6, 787-794., Online: http://omicron.ch.tuiasi.ro/EEMJ/, "Gheorghe Asachi" Technical University of Iasi, Romania.

[116] NN br. 110/04.

[117] Čl.11. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.

[118] Čl.12. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.

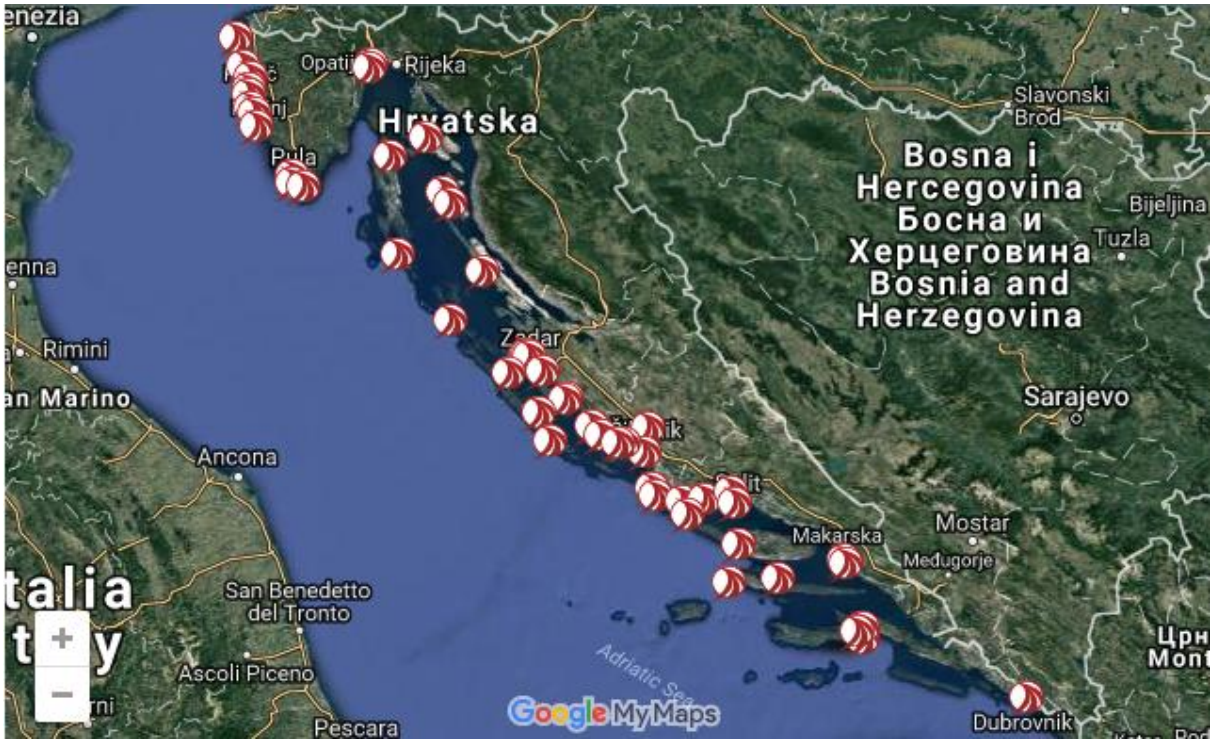
Grčka i Turska). Zbog svojih komparativnih prednosti i Hrvatska je prepoznata kao nautička destinacija.

Nautički turizam u Hrvatskoj se pojavio relativno kasno, početkom sedamdesetih godina prošlog stoljeća, kada je glavnina nautičkih marina na Mediteranu već bila izgrađena. Do 1980. g. Hrvatska je, uključujući i sjevernojadranske luke, imala neznatnu nautičku ponudu, koja nije bila dovoljna ni u kvalitativnom ni u kvantitativnom pogledu, iako je to bilo vrijeme kada je turizam, iz godine u godinu, bilježio izuzetno uspješne poslovne rezultate. Hrvatska je tada raspolagala s oko 2 100 komercijalnih nautičkih vezova u moru te 1 200 mjesta na kopnu u samo 12 marina. Posebni doprinos razvoju lučke infrastrukture javlja se osnivanjem Adriatic Club Jugoslavija (1983. godine) sa sjedištem na Brijunima, koji je 1993./94. preimenovan u ACI – Adriatic Croatia International Club. Zadatak ACI-a bio je da koordinira i financira izgradnju nautičkih objekata. To je uvjetovalo uspostavljanje prve moderne, organizirane i funkcionalno povezane nautičko-turističke tvrtke na hrvatskoj obali. Već u prvoj godini poslovanja izgrađeno je 16 marina kapaciteta 1 730 vezova. Ubrzo, sklapanjem ugovora sa stranim ulagačima (nizozemski Grassetto), proširuje se ponuda u postojećim marinama i grade dvije nove, na Korčuli i u Opatiji. Nakon realizirane prve razvojne faze stavljeno je u funkciju 3 890 komercijalnih nautičkih vezova u moru te 840 na kopnu. Razdoblje od 1993. do danas obilježila je djelomična privatizacija marina, pri kojoj dolaze do izražaja razvojni interesi novih vlasnika.

U RH postoji 56 marina (cf zemljovid 1) i 36 ostalih luka nautičkog turizma. Kapacitet ovih luka je 17 457 vezova u moru i 8 500 mjesta na kopnu te još 30 000 vezova u lukama i u sportskim lukama.[119]

[119] Cf. http://www.croatia-yachting-charter.com/hr/Marine%20u%20Hrvatskoj (pristup:25. 4. 2016.)

Zemljovid 1: Marine u Republici Hrvatskoj



Izvor: http://www.croatia-yachting-charter.com/hr/Marine%20u%20Hrvatskoj
(pristup: 25. 4. 2016.)

Posljednjih 15 godina, kako u svijetu, tako i u RH, zabilježen je intenzivan razvoj nautičkog turizma i odgovarajuće infrastrukture. Hrvatske luke nautičkog turizma tijekom 2012. godine ostvarile su 660 milijuna kuna ukupnog prihoda (bez PDV-a), ili deset posto više nego u godini prije. Pritom je 74 posto ukupnog prihoda ili 487,8 milijuna kuna ostvareno od iznajmljivanja vezova, što je u odnosu na 2011. godinu porast od 11 %. Najveći prihod u 2012. godini ostvarile su luke nautičkog turizma Šibensko-kninske županije s ostvarenih 163,6 milijuna kuna (rast od 17 %), zatim luke s područja Zadarske županije s prihodom od 141,7 milijuna kuna, luke Istarske županije sa 120,8 milijuna kuna, Splitsko-dalmatinske sa 100,9 milijuna kuna, Primorsko-goranske s 99 milijuna kuna i Dubrovačko-neretvanske s 33,9 milijuna kuna. U 2014. godini ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma iznosio je 716,6 milijuna kuna,[120] pri čemu je 527,8 milijun kuna ostvaren od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,7 %. U odnosu na 2013. ukupan prihod veći je za 4,4 %, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 4,6 %. Svakako treba uzeti u obzir i gospodarske učinke koje nautički turizam ima na ugostiteljstvo i

[120] Državni zavod za statistiku − NAUTIČKI TURIZAM: kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2014., Zagreb, 2015.

ostale uslužne djelatnosti. Ukupno procijenjeni prihodi koji se u okviru nautičkog turizma ostvaruju pokazuju da nautički turizam u okviru cjelovitog sagledavanja hrvatskog turizma i njegovih učinaka ima značajnu ulogu (ukupan prihod od turizma za 2014. godinu iznosio je 7,4 milijardi €[121]).

Marine kontinuirano rade na obogaćivanju i podizanju nivoa usluge, te se prilagođavaju suvremenim potrebama i željama nautičkih gostiju. Smještene su u velikim dalmatinskim gradovima ili u prekrasnim otočnim uvalama, u blizini najzanimljivijih prirodnih i kulturnih atraktivnosti.

Mnoge luke nautičkog turizma dodatno su oplemenile sadržaje: od vrhunske tradicionalne kuhinje, obvezne vode i električne energije, zdravstvene ambulante, usluga charter tvrtki, do korištenja apartmana, te elektronskog nadzora i čuvarskog osiguranja imovine i opreme gostiju. Također je sve veći broj marina dobitnica međunarodne Plave zastave, ekološke nagrade za projekt zaštite mora i priobalja, međunarodne zaklade za odgoj i obrazovanje za okoliš (FEE) koji se već 13 god uspješno provodi. Osim osnovnih usluga veza koje pružaju luke nautičkog turizma te dodatnih usluga i to servisa, trgovine i ugostiteljstva, činjenica je multiplikacije učinaka na širu zajednicu. Navedeno se posebno odražava kroz direktne i indirektne učinke koji se ostvaruju u destinaciji. Analize ukazuju da se standard višestruko uvećava te raste zaposlenost.

4.1.2.2. Ostali oblici nautičkog turizma

Zakonsko određenje nautičkog turizma kao plovidbe i boravka turista-nautičara na plovnim objektima i u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije najbolje odražava ono što se pod pojmom nautički turizam u Hrvatskoj najčešće podrazumijeva.

Radi se o vrsti turizma koja obuhvaća plovidbu i boravak turista, nautičara na vlastitim ili unajmljenim plovilima za razonodu, sport i rekreaciju u lukama nautičkog turizma i svim drugim lukama, lučicama, prirodnim uvalama i zakloništima i s time neposredno i posredno povezane aktivnosti i djelatnosti. Može se zaključiti da je nedjeljivi dio nautičkog turizma djelatnost iznajmljivanja plovila, a njegovim posebnim oblikom može se smatrati i plovidba i boravak turista na tradicijskim brodovima/jedrenjacima za krstarenje te krstarenje velikim plovećim hotelima, putničkim brodovima za krstarenje, kruzerima. Neki autori tome pribrajaju i čarter, kao oblik nautičkog turizma.

Posebni segment nautičkog turizma su tradicionalni jedrenjaci za krstarenje, stari trabakuli korišteni za prijevoz pijeska i sličnih tereta koji su posljednjih godina rekonstruirani,

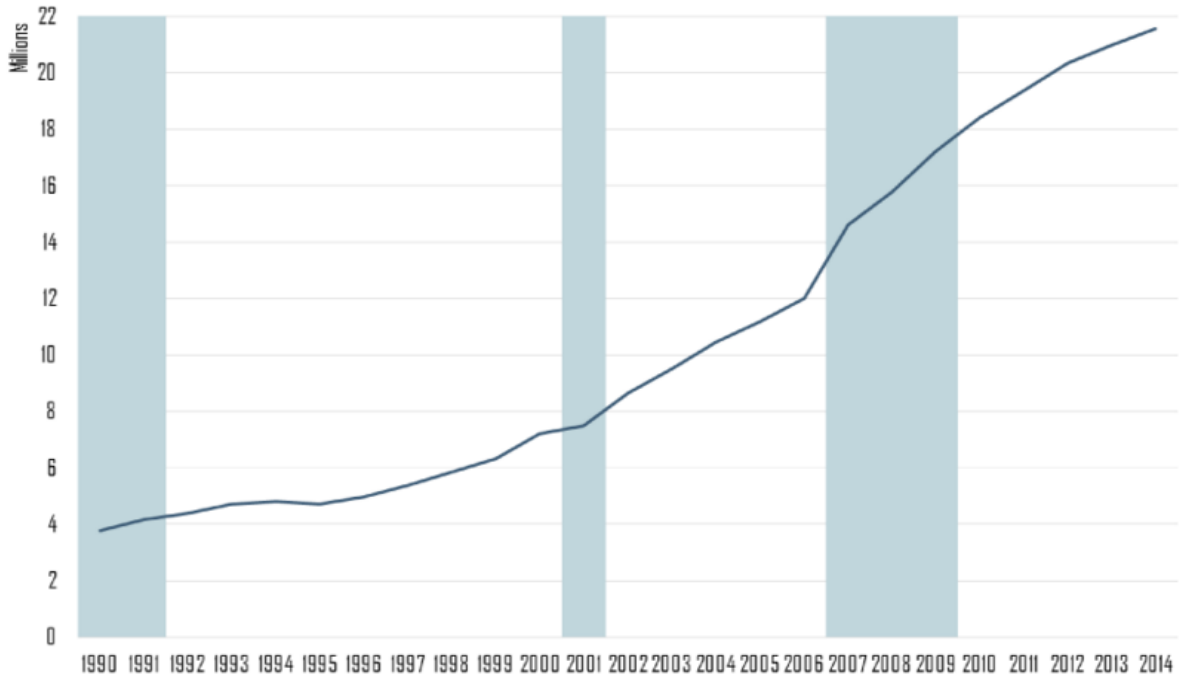
[121] http://www.mint.hr/default.aspx?id=22604

te prenamijenjeni za prijevoz putnika. Danas hrvatska flota raspolaže s oko 300 brodova namijenjenih višednevnom krstarenju i dnevnim izletima s pripremom hrane. Pravilnikom o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma[122] kategorija plovnih objekata označava se kormilom ovisno o razini usluge i komforu smještaja koji pružaju gostima.[123] Ponuda u ovoj vrsti nautičkog turizma je u stalnom porastu, no sve se manje brodara danas odlučuje na gradnju novih brodova tradicionalnom drvenom brodogradnjom, zbog cijene izgradnje.

Kruzing turizam ima posebno značenje u turizmu RH i povezan je s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi razgledavanja destinacije. Zajedničko obilježja s nautičkim turizmom u užem smislu (krstarenje od luke do luke radi sporta i razonode) svrstavaju ovaj vid turizma u nautički turizam.

Veličina globalnog tržišta kruzing turizma udvostručuje se svakih deset godina,[124] što predstavlja godišnji rast po stopi od 7 %. (cf. grafikon 4).

Grafikon 4: Rast globalne industrije kruzing turizma od 1990. do 2014.



Izvor: Cruise Market Watch

[122] NN br. 68/07.

[123] Čl.12. Pravilnika o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma.

[124] Rodrigue, J.P., The Geography of Transport Systems, https://people.hofstra.edu

Za očekivati je da će se taj rast nastaviti i u narednom razdoblju i to ponajprije iz sljedećih razloga: 1) veličina globalnog tržišta kruzing turizma relativno je malena u usporedbi s globalnom industrijom turizma. Tako je primjerice samo Pariz tijekom 2013. godine posjetilo 29 milijuna turista dok je globalna industrija kruzing turizma u istoj godini imala 21 milijun putnika/turista, 2) industrija kruzing turizma izvedena je isključivo iz ponude kruzing brodova i itinerara putovanja (obično od 3 do 5 luka ticanja), 3) kruzing turisti raspolažu s većom platežnom sposobnošću i rast dohotka u državama u razvoju sigurno jamči dodatni potencijal za rast ovoga tržišnog segmenta.

Broj putnika na kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj se povećao s 225 784 u 2002. godini[125] na 1 238 000 u 2014. godini, što je povećanje za 5,48 puta. Mnoge je taj rasta zatekao nespremnima i relativno kasno se javljaju razne inicijative koje imaju cilj bolje upoznavanje s pojavom turističkih krstarenja i pronalaženje načina kako najbolje upravljati resursima, u skladu s principima održivog razvoja, na korist svih uključenih u tu aktivnost, ali i na korist lokalne, pa i šire društvene zajednice. Kruzing turizam donosi niz koristi destinacijama. Stoga, negativnosti koje kruzing sa sobom danas donosi ne trebaju biti prepreka njegovom razvoju, nego ih se treba na različite načine uklanjati, što predstavlja dugoročni interes destinacija i brodarskih kompanija

Među značajnim, turistima zanimljivim destinacijama na hrvatskom Jadranu posebno se ističe Dubrovnik, ali uz njega značajan porast posjeta brodova za krstarenje bilježe Zadar, Split i Korčula. Radi očuvanja i odgovarajuće valorizacije hrvatskoga litoralnog prostora potrebno je u odgovarajućoj mjeri uključiti u itinerere krstarenja i druge destinacije na hrvatskom dijelu Jadranu. Smatra se da bi odgovarajućom koordinacijom različitih službi, te turističkih zajednica u pojedinim mjestima bilo moguće spriječiti daljnje preopterećenje pojedinih destinacija, odnosno rasporediti pozitivne učinke na više destinacija. Na taj način moguće je stvoriti uvjete za razvitak komplementarnih djelatnosti u destinaciji i to u turizmu, ugostiteljstvu, trgovini te posebno u logistici koja ima posebnu ulogu u prihvatu i opskrbi brodova. Osim direktnih koristi kroz zapošljavanje, tu su i ostali učinci kroz različite oblike davanja (takse, ostalo).

[125] Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik 47-48, 2013., str. 52.

4.1.3. Razvoj luka i lučica otvorenih za javni promet s aspekta komplementarnih djelatnosti

U lukama otvorenim za javni promet zakonom su utvrđene lučke djelatnosti koje se mogu obavljati, ali i druge djelatnosti ako je to propisano posebnim zakonom, kao i obavljanje drugih djelatnosti koje ne umanjuju ni otežavaju obavljanje osnovnih lučkih djelatnosti. Provođenje zakonskih odredaba u praksi je vrlo složeno, a pritom se javlja i niz problema.

Radi upravljanja, izgradnje, korištenja i održavanja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značenja osnovane su županijske lučke uprave. Luke županijskog i lokalnog značaja od izuzetne su važnosti za odvijanje redovitog trajektnog i brzobrodskog prometa između kopna i otoka te otoka međusobno. Pritom je poslovna politika lučke uprave usmjerena na snimanje postojećeg stanja lučkog područja, te provođenje aktivnosti na valorizaciji i gospodarskom razvoju koji proizlazi iz postojeće infrastrukture i suprastrukture.

U RH postoji veliki broj luka i lučica koje nisu razvrstane, odnosno koje se koriste bez nadzora i pritom nemaju gospodarsku funkciju. Problem gospodarenja nerazvrstanim lukama te potreba i svrsishodnost uvođenja nerazvrstanih luka u županijski lučki sustav kontinuirano je predmetom rasprave među znanstvenicima, stručnjacima, ali i među samim korisnicima morskih luka. Osnovna dilema koja se kod luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja pritom javlja, je pitanje treba li izdvojena sidrišta, a posebno privezišta uključiti u pravni i gospodarski režim luka otvorenih za javni promet županijskog i lokalnog značaja te koji su preduvjeti potrebni za ostvarenje toga cilja.[126]

Nadalje, opterećenost obale različitim aktivnostima i neorganizirano povećanje broja nautičkih vezova, jedan je od problema razvoja obalnog područja uz ekološku zaštitu. Pri tome na otocima je nautički turizam slabije razvijen, zbog lošije infrastrukture te neodgovarajuće ponude. Pojedini autori smatraju da postoje rješenja kako povećati broj vezova, posebno na otocima i to rekonstrukcijom i proširenjem postojećih malo korištenih ribarskih, komunalnih i vojnih luka i lučica, a tek onda izgradnjom novih luka nautičkog turizma. Tu je i problem smještaja megajahti koje postojeće luke nautičkog turizma najčešće ne mogu prihvatiti, pa treba predvidjeti odgovarajuće lokacije i infrastrukturu za njihov prihvat.

[126] Jugović, A.: The need and purpose of a commercial use of the newly classified seaport,Scientific Journal of Maritime Research, Faculty of Maritime Studies Rijeka Vol.25 No.2 2011, str. 271-286.

Jedan od načina povećanja prihvatnih kapaciteta je organiziranje gospodarskih aktivnosti kroz privez različitih plovila u tradicionalnim lukama i lučicama na obali i otocima, bilo da su u sustavu luka županijskog i lokalnog značaja ili se radi o nerazvrstanim lukama. Hrvatski otoci su u Ustavu Republike Hrvatske definirani kao područje od posebnog državnog interesa pa su kao takvi pogodni za razvoj određenih selektivnih oblika turizma, kao što je nautički turizam. Njegov utjecaj kroz sociogospodarske učinke na male otočne sredine, izuzetno je pozitivan i donosi niz direktnih i indirektnih koristi.

Republika Hrvatska je 2011. godine, raspolagala s ukupno 46 luka županijskog i 342 luke lokalnog značaja kada je donesena Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Županije dubrovačko-neretvanske,[127] Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije[128] i Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Istarske županije.[129] Tim razvrstavanjem županija:

- Istarska povećala je broj luka kojima gospodari za 2 županijske luke te 8 lokalnih luka, pa tako sada gospodari s 9 luka od županijskog značaja i 27 luka od lokalnog značaja
- Primorsko-goranska povećala je broj luka za 2 županijske luke te 44 lokalne luke, pa tako sada upravlja sa 7 luka od županijskog značaja i 94 luka od lokalnog značaja
- Dubrovačko-neretvanska povećala je broj svojih luka od županijskog značaja za 1 luku, pa tako sada gospodari s 8 luka od županijskog značaja i 75 luka od lokalnog značaja.

Donošenjem nove Naredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije 2015. godine,[130] došlo je do povećanja broja luka od županijskog i lokalnog značaja i to na 27 luka od županijskog značaja i 76 luka od lokalnog značaja.

Ostale županije zadržale su postojeći broj luka i to slijedom:

- Ličko-senjska županija − 7 luka županijskog značaja i 11 luka lokalnog značaja
- Zadarska županija − 7 luka županijskog značaja i 66 luka lokalnog značaja
- Šibensko-kninska županija − 2 luke županijskog značaja i 22 luke lokalnog značaja te
- Splitsko-dalmatinska županija − 6 luka županijskog značaja i 47 luka lokalnog značaja.

Slijedi tablični prikaz podataka.

[127] NN br. 32/11.
[128] NN br. 32/11.
[129] NN br. 32/11.
[130] NN br. 3/15.

Tablica 10: Broj luka županijskog i lokalnog značaja prema pojedinoj županiji

Županija/Lučke uprave	Broj luka otvorenih za javni promet koncesija ŽLU	Od toga na otocima (poluotoci nisu uvršteni)
Istarska 5 ŽLU	9 luka županijskog značaja 27 luke lokalnog značaja	1 luka županijskog značaja
Primorsko-goranska 8 ŽLU	27 luka županijskog značaja 76 luke lokalnog značaja	19 luka županijskog značaja 51 luka lokalnog značaja
Ličko-senjska 2 ŽLU	7 luka županijskog značaja 11 luka lokalnog značaja	2 luke županijskog značaja 4 luke lokalnog značaja
Zadarska 1 ŽLU	8 luka županijskog značaja 66 luka lokalnog značaja	7 luka županijskog značaja 55 luka lokalnog značaja
Šibensko-kninska 1 ŽLU	2 luke županijskog značaja 22 luke lokalnog značaja	11 luka lokalnog značaja
Splitsko-dalmatinska 3 ŽLU	6 luka županijskog značaja 47 luka lokalnog značaja	5 luka županijskog značaja 20 luka lokalnog značaja
Dubrovačko-neretvanska 2 ŽLU	7 luka županijskog značaja 75 luka lokalnog značaja	3 luka županijskog značaja 30 luka lokalnog značaja
UKUPNO:	66 luka županijskog značaja 324 luka lokalnog značaja	37 luka županijskog značaja 160 luka lokalnog značaja

Izvor: Izradio autor

Razvrstajem nerazvrstanih luka u luke otvorene za javni promet od županijskog i lokalnog značenja stvoreni su preduvjeti za nova ulaganja na pomorskom dobru, a posebno u lučku i nautičku infra i suprastrukturu. Koliki je to potencijal vidljivo je iz tablice o broju luka lokalnog značaja (324) i županijskog značaja (66), a koje se mogu organizirati za prihvat najmanje 4.000 plovila u različite nautičke i rekreacijske svrhe. Navedeno omogućava brži i uspješniji gospodarski razvitak županija, te otoka, kao i ostvarenje financijskih učinaka i određenih socioekonomskih koristi.

Nužnost implementacije postupka valorizacije lučkog potencijala preduhitrila bi trendove izgradnje bespravnih lučica, te imala pozitivne učinke na sređivanju koncesijskih prava na bespravno izgrađenim privezištima i sidrištima, čime se godišnje na državnoj razini ne ostvaruju znatna financijska sredstva te ostavlja negativan dojam na korisnike usluga. Iako bi dio nautičko-turističkog prometa ostao izvan organiziranog prihvata, pozitivni učinci

ogledali bi se i u uspostavi odgovarajućeg nadzora nad očuvanjem morskog okoliša, kroz ekološke zahtjeve i standarde. Navedeno omogućuje i standardizaciju pružanja usluga te aktiviranje prirodnih otočnih i obalnih potencijala kao gospodarskih resursa uz razvijanje svih djelatnosti komplementarnih nautičkom turizmu. Doprinos se ogleda i u ubrzanom zapošljavanju te zaustavljanju iseljavanja s otoka.

Valorizacija[131] postojećih luka županijskog i lokalnog značaja umanjuje potrebu za izgradnjom novih luka i marina te predstavlja njihovu alternativu i dopunu korištenjem infrastrukture luka otvorenih za javni promet, a kojima upravlja županijska lučka uprava.

4.2. RAZVOJ BRODOGRADNJE I MALE BRODOGRADNJE IZ PERSPEKTIVE POMORSKOG DOBRA

U ovome potpoglavlju raspravlja se o značaju brodogradnje i male brodogradnje s naglaskom na Republiku Hrvatsku.

4.2.1. Razvoj brodogradnje i male brodogradnje iz perspektive pomorskog dobra

Brodogradnja je pomorsko-gospodarstvena i industrijska djelatnost koja se bavi građenjem, opremanjem, održavanjem i popravkom brodova. Nesporno je da brodogradnja kao sastavnica industrijske proizvodnje i podsustav pomorskog sustava zauzima ključno mjesto zbog činjenice da se u brod ugrađuje izrazito mnogo rada i proizvoda širokog kruga kooperanata.[132] Osim značenja koje brodogradnja ima u razvitku svjetske trgovačke mornarice i pomorskog prometa njena uloga ogleda se i u mnogobrojnim drugim pomorsko-uslužnim i negospodarskim pomorskim djelatnostima od kojih su najvažnije: izgradnja ribarskih brodova, ratnih brodova, policijskih brodova, putničkih brodova i brodova za osobne potrebe (jahti, športskih čamaca i drugih plovila), brodova za podmorska istraživanja itd. Brodogradnja danas sudjeluje s otprilike 1,4 % u BDP-u Republike Hrvatske, a godišnjim izvozom od 500 do 700 mil. USD u ukupnom izvozu RH sudjeluje s 12 % do 15 %.

[131] Kovačić, M., Favro, S., Dundović, Č.: Valorising the Port Areas of Croatian Ports open to Traffic of County and Local Standing for nautical Tourism Activities, Technics Technologies Education Management Journal, Vol. 8. No. 3. 8/9. 2013. str. 1189−1198.

[132] Dundović, Č.: Pomorski sustavi i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Glosa, 2003., str. 285.

Brodogradnja kao podsustav pomorskog gospodarstva obuhvaća brodogradnju kao djelatnost izgradnje broda, remontnu brodogradnju i brodograđevnu djelatnost izgradnje manjih plovila (čamci, jahte i sl.).

Kako bi bila djelotvorna i s gledišta nacionalnog gospodarstva, brodogradnja mora pogodovati razvitku nacionalnog brodarstva stvarajući povoljne uvjete i pretpostavke za izgradnju suvremenih brodova. Rješenja se često traže u pravilnom izboru tipa broda; serijskoj proizvodnji brodova istih tehničkih značajki, (što smanjuje troškove proizvodnje) i povoljnom kreditiranju izgradnje broda s prihvatljivim kamatama.

Brodogradnja kao bitna gospodarska djelatnost može se razvijati na gotovo bilo kojem dijelu obalnog pojasa s dovoljnim dubinama i kopnenim površinama koje omogućuju razvoj ove industrijske djelatnosti. Brodogradnja u cjelini ili djelomično troši proizvode drugih industrijskih grana i djelatnosti, te se na taj način razvija. S druge strane razvijena brodogradnja utječe na osnivanje drugih dopunskih industrija, koje se ne bi razvile bez brodogradnje. Brodogradnja neposredno ili posredno zapošljava veliki broj radnika, propulzivno djelujući na razvitak brojnih gospodarskih djelatnosti. Suvremena brodogradnja razvila se u zemljama sa snažno razvijenom trgovačkom mornaricom i pomorskim prometom. Snažan zamah japanske brodogradnje ogledao se u međusobnom povezivanju interesa industrije, brodogradnje i brodarstva u vertikalnom smislu.

Izgradnja brodova u pojedinim razdobljima 20. stoljeća znatno je varirala. Danas ekološki razlozi, pri čemu je poseban poticaj imala ekološka katastrofa tankera Exxon Valdes na Aljasci, nametnuli su nove i stroge propise o gradnji tankera s dvostrukom oplatom. Pritom, ekološki razlozi i sigurnost plovidbe postaju dominantni čimbenici u visini cijene broda. U doba krize, 1975. − 1990. godine kapaciteti hrvatskih brodogradilišta nisu smanjeni, ipak hrvatska brodogradnja mora povećati svoju učinkovitost da bi na svjetskom tržištu bila uspješnija.

4.2.2. Razvoj male brodogradnje u ovisnosti o pomorskom dobru

Tradicionalno, još od zlatnog doba Dubrovačke Republike prostor hrvatskoga Jadrana poznat je po kvalitetnim pomorcima i brodograditeljima u drvu. Tijekom prošlog stoljeća i početka gradnje brodova trgovačke mornarice u suvremenim materijalima, središta brodogradnje premještaju se s južnog dijela Jadrana (Dubrovnik, Korčula) sjevernije u velike gradove. Međutim, drvena brodogradnja ostaje aktualna za gradnju manjih brodova, mahom ribarskih i manjih teretnih te se razvija novo središte drvene brodogradnje u Betini koje je i danas poznato po izvrsnim majstorima brodograditeljima. Usporedo s jačanjem centra drvene

brodogradnje u Betini, u Krilu Jesenice stvara se centar hrvatskoga malog brodarstva, danas s preko 150 brodova. Osnovna namjena gradnje manjih drvenih brodova bila je prijevoz građevinskog materijala (pijesak, šljunak), te poljoprivrednih proizvoda s otoka (ulje, vino).

Prema nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti (NKD) sektor gradnje i popravak čamaca za sport i razonodu NKD 35.12 odnosno „mala brodogradnja“ pripada djelatnostima proizvodnje prijevoznih sredstava kao dio prerađivačke industrije. U samom sektoru proizvodnje malih i srednjih plovila, još uvijek nema jasne definicije i opće prihvaćene podjele niti jasne segmentacije na samom tržištu, što to jest "mali brod“ i “mala brodogradnja“. Ovisno o izvorima te namjeni, mala i srednja plovila najčešće se mogu podijeliti po sljedećim kategorijama:[133] 1) duljina samog plovila-brodice, 2) namjena plovila − gospodarska ili osobna, 3) po vrsti poriva: s i bez motora, unutarnji ili vanjski motor, po tipu i snazi motora i 4) standardnoj međunarodnoj trgovinskoj klasifikaciji (SMTK).

U skladu s Direktivom 2013/53/EU o rekreacijskim plovilima i osobnim plovilima na vodomlazni pogon i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 94/25/EZ[134] te Pravilnikom o brodicama i jahtama[135] sektor proizvodnje i obnove brodova za sport i razonodu definira proizvodnju i obnovu plovila duljine trupa od 2,5 do 24 metra neovisno o vrsti poriva i materijala izrade te jahte. Hrvatski brodograditelji mogu konkurirati svjetskim proizvođačima plovila cijenom, kvalitetom, konstrukcijom, dizajnom, a posebice pažnjom koju posvećuju željama svakog kupca. U Hrvatskoj, naime, gotovo da i nema serijske proizvodnje, već je svaka brodica rađena po želji kupca, što je teško pronaći drugdje u svijetu, osim u sferi megajahti. Trenutno se izvozi desetak posto ukupne proizvodnje brodica. Mala brodogradnja je vrlo perspektivna djelatnost i u budućnosti bi se postotak izvoza ukupne proizvodnje mogao značajnije povećati.

Mali brodari u Republici Hrvatskoj trebaju naći odgovarajuća rješenja u cilju poticanja gradnje tradicijskih drvenih brodova (karaka, trabakul, galija itd.). Na taj način omogućilo bi se zapošljavanje domaćih brodograditelja i pomoraca, a posredno ostvarili gospodarski i socioekonomski učinci.

---

[133] Cf. Zanze, J. (2007). Ekonomska analiza hrvatske male brodogradnje danas. Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku, 94 -113.

[134] SL L 354, 28. 12. 2013.

[135] NN br. 27/05., 57/06., 80/07., 3/08., 18/09., 56/10., 97/12., 137/13. i 18/16.

4.3. ODREDNICE RAZVOJA RIBARSTVA I MARIKULTURE

Ribarstvo ima poseban značaj za zemlje kao Hrvatska, budući područje istočnog Jadrana predstavlja jedno od glavnih gospodarskih područja Hrvatske.[136]Ribarstvo je pomorsko gospodarstvena djelatnost koja obuhvaća ribolov, uzgoj morskih organizama, te preradu i trgovinu ribom i ribljim proizvodima. Ribolov je specifična djelatnost morskog ribarstva i to ponajprije ulova ribe, vađenja školjki i koralja.

Pod pojmom akvakulture podrazumijeva se proizvodnja organizama koji žive u vodi pod djelomičnom ili potpunom kontrolom čovjeka. Akvakultura je jedna od najbrže rastućih aktivnosti na globalnoj razini u proizvodnji hrane u posljednjih nekoliko godina, s prosječnom godišnjom stopom rasta od 6 % do 8 % godišnje. Na globalnoj razini, akvakultura danas čini skoro polovicu svjetske opskrbe vodenim organizmima za ljudsku prehranu, a godišnja proizvodnja doseže 63,6 milijuna tona.[137] Dio akvakulture je marikultura, u širem smislu to je grana ribarske djelatnosti koja obuhvaća znanstveno-eksperimentalni i praktični rad na umjetnom intenzivnom uzgoju morskih organizama. Marikultura je djelatnost uzgoja morskih organizama, koji može biti intenzivan, poluintenzivan i ekstenzivan.

Ukupna proizvodnja ribarstva i akvakulture u Republici Hrvatskoj vidljiva je iz grafikona 5.

Grafikon 5: Proizvodnja ribarstva i akvakulture u Republici Hrvatskoj 2009. – 2013. (t)



Izvor: Ministarstvo poljoprivrede

[136] Dundović, Č.: Pomorski sustavi i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Glosa, 2003., str. 170.
[137] SOFIA 2012.

Temeljem grafikona 5 vidljivo je da udio akvakulture u ukupnom proizvodu ribarstva (primarna proizvodnja) do 2010. godine prelazi 21 %, što je više od 20,4 % koliko iznosi prosjek EU. U 2012. i 2013. godini taj udio pada na oko 15 %, i to najviše uslijed pada proizvodnje tuna, ali i uslijed porasta ulova ribe.

Marikultura u RH ima dugogodišnju tradiciju. Počeci uzgoja školjkaša zabilježeni su prije više stoljeća, dok se intenzivniji zamah proizvodnje događa u prošlom stoljeću. Uzgoj bijele ribe započeo je na ovom području među prvima u Europi, i ima tradiciju od gotovo 40 godina. Uzgoj tuna također se u RH događa među prvima u Europi, i to 90-ih godina prošlog stoljeća. Osim prednosti izuzetno povoljnih okolišnih uvjeta koji doprinose razvoju ove djelatnosti, do sada su se profilirali i stručni kadrovi, kako u samom uzgoju, tako i u obrazovnoj i znanstveno-istraživačkoj djelatnosti koja se odnosi na marikulturu, ili je na različite načine s njom povezana. Ova djelatnost znatno doprinosi opstanku osjetljivih otočnih zajednica, gdje je društveno u cijelosti prihvaćena, i gdje predstavlja jednu od rijetkih djelatnosti koje omogućavaju stalno zapošljavanje tijekom cijele godine. Marikultura također doprinosi razvoju pratećih djelatnosti, koje pozitivno utječu na zadržavanje radno sposobnog stanovništva na otocima, a ujedno doprinosi i razvoju turističke ponude.[138]

Ukupna proizvodnja u marikulturi u 2014. godini iznosi 9 960,544 tona (cf. tablicu 11).

Tablica 11: Proizvodnja u marikulturi RH (u tonama) za razdoblje 2005. − 2014.

Vrsta	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Lubin	2000	2400	2800	2500	2800	2800	2775	2453	2826	3215
Komarča	1000	1050	1150	2000	2200	2400	1719	2173	2978	3655
Dagnja	2500	3500	3000	3000	2000	2000	3000	3000	1950	714
Kamenica	50	50	50	50	50	55	150	150	50	32
Jak. kapica										0,04
Tuna	3425	6700	4180	3711	4200	3592	3223	1907	2616	2224
Hama						2	39	24	44	60
Pic						0,65				
Zubatac								0,037	6	7
Pagar										40
Romb										0,504
Pastrva									4	13
UKUPNO	**8975**	**13700**	**11180**	**11261**	**11250**	**10849,7**	**10906**	**9707,04**	**10474**	**9960,54**

Izvor: http://www.mps.hr/ribarstvo (pristup: 14. 3. 2016.)

[138] Cf. Nacionalni strateški plan razvoja akvakulture za razdoblje 2014.−2020.

Počeci ribarstva vezuju se za početke ljudske civilizacije i upotrebu primitivnog ribarskog alata. Uzgojem ribe bavili su se drevni Asirci, dok su već Egipćani primjenjivali niz postupaka za čuvanje ribe, kao što su npr. sušenje, soljenje itd. U srednjem vijeku slobodno se ribarilo, a ponekad i ratovalo za lovišta, iako je tehnička razina plovila bila niska, a ulov skroman. Tehnički i tehnološki napredak u oblasti brodogradnje i strojarstva doveo je do ekspanzije ribarstva, posebno oceanskog, što je ujedno postala ozbiljna prijetnja ribljem fondu u pojedinim dijelovima svijeta. Ova činjenica uočena je još u 19. stoljeću, kada se zbog potreba reguliranja izlova ribe donose određeni pravilnici. Najproduktivniji dijelovi mora za morski ribolov nalaze se u sjevernom dijelu Tihog oceana i u sjevernom Atlantiku, gdje se ostvaruje gotovo 2/3 čitavog svjetskog ulova ribe. Nakon 1970. godine, poslije vrlo dinamičnog razvoja, svjetska ribarska proizvodnja nalazi se u razdoblju stagnacije. Bitan utjecaj na stagnaciju ribolova imale su i prihvaćene isključivo ekonomske zone koje su došle pod jurisdikciju obalnih zemalja u razvoju. Mnoge od tih zemalja imaju velika ribolovna bogatstva, ali nisu ni tehnički, niti tehnološki osposobljene za suvremeni način ribarskog privređivanja. S druge strane, u nekim razvijenim zemljama smanjen je ulov ribe jer su te zemlje bile prisiljene napustiti tuđa lovišta.

Tonaža svih ribarskih brodova u svijetu relativno je mala u usporedbi s tonažom trgovačke flote.

U svijetu sve više dolazi do izražaja shvaćanje da je potrebno kroz udruženo međunarodno gospodarenje provoditi razumno iskorištavanje mora radi očuvanja ribljeg fonda. Poznato je da je morski ribolov dinamičan sustav, koji je podložan stalnim promjenama, uzrokovanim različitim čimbenicima, od kojih su najvažniji prirodni, gospodarski i socijalni čimbenici. Prirodni se čimbenici očituju kroz procese obnavljanja i povećanja, gospodarski kroz sve veću potražnju za ribom i drugim morskim organizmima, a socijalni kroz sve veće probleme zapošljavanja. Budući da istovremeno nije moguće zadovoljiti sve te zahtjeve, potrebno je u slučajevima smanjivanja gustoće iskorištavanih naselja riba i drugih morskih organizama poduzimati odgovarajuće mjere zaštite.

Jadransko more svrstava se u nisko produktivna mora, iako u sjeverozapadnom dijelu sadrži znatne količine hranjivih soli i ima veću produkciju zbog znatnih donosa sjevernojadranskih rijeka. Jadran obuhvaća 4,5 % površine Mediterana, a u njemu se u razdoblju 1975. − 1988. godine, ovisno o godinama, ostvarivalo između 13 i 20 % ukupnog ulova Mediterana, što znači pet puta više nego što bi se moglo pretpostaviti prema površini koju zauzima. Godišnji ulov ribe u Jadranskom moru, prema službenim statistikama, kretao se u rasponu između 190 289 tona (1976.) i 291 965 tona (1983.). Nakon 1983. godine u

sjevernom Jadranu bilježi se određeni pad ulova ribe. Posljednjih godina prisutan je rast hranjivih soli u Jadranskom moru, koji je uzrokovan raznovrsnim aktivnostima čovjeka kao što su: turizam, agroindustrija i otpadne vode u urbanim sredinama i turističkim naseljima.

Prema stupnju eksploatacije, Jadransko more u cjelini spada u intenzivnije eksploatirana mora u Mediteranu. Intenzivnije iskorištavanje ribljeg fonda od strane talijanskih ribara, neminovno se negativno odražava i na sastav ribljih naselja na istočnoj obali Jadrana. Područja za iskorištavanje ribljeg fonda Jadrana mogu se uglavnom podijeliti u tri osnovne zone ili pojasa, i to: unutrašnje morske vode (kanali i priobalni pojas), teritorijalno more sa vanjskim pojasom, pojas otvorenog mora ili gospodarski pojas. Morsko ribarstvo determinirano je zbog:[139]

- ograničenosti ribljih bogatstava (podjednako s biološkog kao i pravnog te gospodarskog aspekta)
- udaljenosti lovišta
- relativno male trajnost riblje sirovine
- sezonskog obilježja eksploatacije
- različite strukture ulova podjednako po vrstama, kao i količinama pojedine vrste.

U prošlosti je vladalo uvjerenje da je more neiscrpni izvor bogatstava, koje nije moguće ribolovom osiromašiti, bez obzira na intenzitet iskorištavanja. Razlog tomu bio je što se nedovoljno znalo o životu u moru i što nisu postojala odgovarajuća sredstva i metode za njegovo istraživanje. Tijekom vremena sve više se uočavala nedovoljna briga o tome u kojoj mjeri sve intenzivniji ribolov utječe na stanje naselja riba i drugih morskih organizama. Spoznajom o ograničenosti ribljih bogatstava pomorske države pokušale su na različite načine utjecati na intenzitet ulova ribe. U suvremenim uvjetima poznato je više načina reguliranja ribolova, koji se ovisno od naselja riba i cilja reguliranja, mogu podijeliti na:[140]

- određivanje starosti prve lovnosti
- uvođenje optimalnog ribolovnog napora
- uvođenje lovostaja.

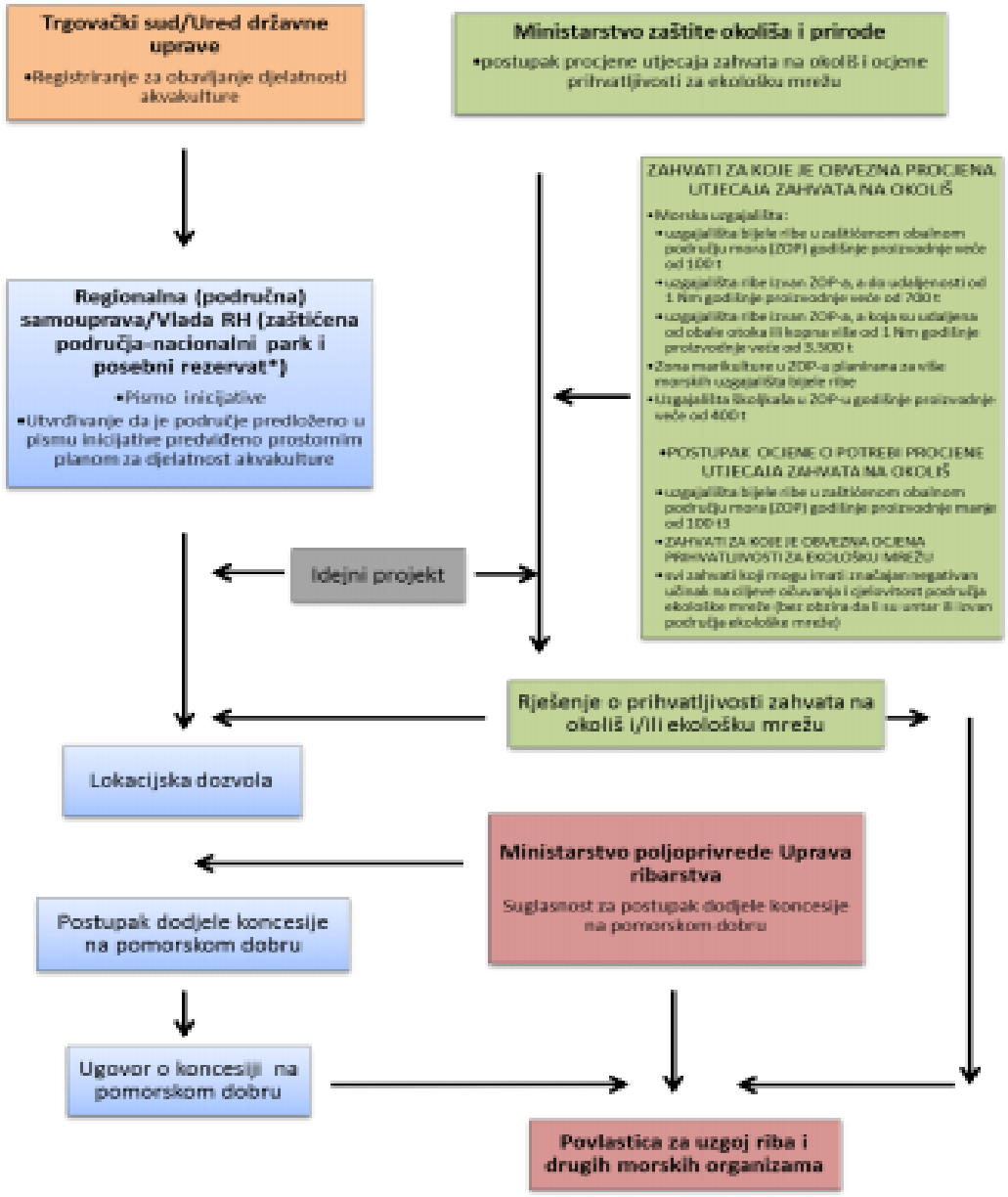
Marikulturni zahvati smjeraju upravo tome da se i u morskom ribarstvu, analogno agrikulturi i slatkovodnom ribarstvu, programski utječe na uzgoj i povećanje proizvodnje umjetnim putem (umjetnom oplodnjom, naseljavanjem mlađi, fertilizacijom vode) te da pritom morsko ribarstvo ne bude samo žetva nego i sjetva. Marikulturom se danas proizvode

[139] Dundović, Č.: Pomorski sustavi i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Glosa, 2003., str. 178.
[140] Ibidem, str. 181.

proteini životinjskog podrijetla u većim količinama. Marikultura zahtijeva i znatna materijalna sredstva, izgradnju mrjestilišta, bazena i kaveza za uzgoj, te specijalizirane kadrove. S obzirom na vrlo povoljne mogućnosti za uzgoj i lov, školjkaši u ekonomiji mora zauzimaju značajno mjesto. Za razliku od ribolova, uzgojem školjkaša moguće je, s velikom sigurnošću i s manjim sredstvima, proizvoditi znatne količine hrane, bez opasnosti iscrpljivanja morskog područja i bez ograničavanja mogućnosti za njihovu proizvodnju.

Svi do sada prikupljeni podaci o moru, kao i oni koji će se prikupiti, ne koriste se samo za suvremeno gospodarenje morskim resursima, već će oni imati i bitnu ulogu u budućnosti, posebno u praćenju promjena u ekosustavu mora. Za Hrvatsku je vrlo važno da prepozna značaj mora kao resursa kojeg treba intenzivnije koristiti, ali i posebno štititi. Da bi se netko bavio marikulturom u Republici Hrvatskoj nužno je pratiti sljedeći hodogram (cf. shemu 2).

Shema 2: Hodogram administrativnog postupka marikulture



Izvor: Nacionalni strateški plan razvoja akvakulture za razdoblje 2014.−2020., str. 71 (dostupno na: http://www.mps.hr)

Raspoloživost prostora i kvaliteta raspoloživog prostora za obavljanje djelatnosti akvakulture temeljno su određeni prostornim planovima. Za akvakulturu na pomorskom dobru planiranje je potrebno napraviti na razini županijskih prostornih planova. Najbolji primjer planiranja područja za uzgoj na moru je prostorno planiranje Zadarske županije koja je postupkom integralnog upravljanja obalnim područjem odredila četiri vrste područja za obavljanje djelatnosti uzgoja, sukladno Pravilniku o kriterijima o pogodnosti dijelova

pomorskog dobra za uzgoj riba i drugih morskih organizama:[141] 1) Područja određena za uzgoj gdje svaka druga novoplanirana djelatnost ne smije biti štetna za uvjete uzgoja (Z1); 2) Područja u kojima uzgoj ima visoki prioritet, ali se dozvoljavaju i druge djelatnosti (Z2); 3) Područja u kojima se pod određenim uvjetima dozvoljavaju ograničeni oblici uzgoja i u kojima uzgoj služi kao dopunski sadržaj drugom dominantnim djelatnostima (Z3); 4) Područja koja nisu pogodna za uzgoj.

Primjeri dobre prakse mogu se naći i u Šibensko-kninskoj i Dubrovačko-neretvanskoj županiji (Malostonski zaljev i Malo more).

4.4. VRJEDNOVANJE POMORSKOG DOBRA

Upravljanje pomorskim dobrom mora omogućiti usklađivanje višestrukih, međuovisnih i preklapajućih interesa te tako sačuvati obalne i morske resurse i osigurati odgovarajuće gospodarske učinke.[142] Provedba u praksi nailazi na svojevrsne pravne i blokade što ima za posljedicu da pomorsko dobro nije stavljeno u funkciju gospodarskog razvoja, a istovremeno je ugroženo mnogobrojnim ljudskim aktivnostima koje rezultiraju njegovom devastacijom.

Sustav koncesija na pomorskom dobru značajno utječe na razvoj obalnog područja kroz upravljanje i organizirano gospodarenje. Da bi se to ostvarilo, pojavljuje se potreba vrjednovanja pomorskog dobra kao temeljna pretpostavka i preduvjet razvoja pomorskih i s njima povezanih komplementarnih djelatnosti. Upravljanje pomorskim dobrom može se učinkovito provoditi primjenom instituta koncesija koji ima razvojnu i zaštitnu ulogu za lokalnu zajednicu, regiju i državu u cjelini. No takav sustav treba biti transparentan, a sam postupak davanja koncesija jednostavan. Odluke valja donositi u razumnom roku bez suvišnog administriranja i hijerarhijskih razina. Administracija treba poticati razvoj, a koncesije kao pravno-gospodarski instrument mogu uvelike tome doprinijeti. Stručne i obrazovne institucije također trebaju dati doprinos u obrazovanju kadrova za upravljanje javnim dobrom, posebno pomorskim dobrom. Kao resurs od iznimne važnosti za zemlje u tranziciji, pomorsko dobro ima razvojnu ulogu, no predmetom je mnogih interesa i špekulacija, te ga zbog toga treba posebno čuvati.

---

[141] Cf. Nacionalni strateški plan razvoja akvakulture za razdoblje 2014.−2020.

[142] Kovačić M., Komadina P.: Upravljanje obalnim područjem i održivi razvoj, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2011.

Sustavni postup upravljanju pomorskim dobrom te holistički pristup korištenja pomorskog dobra za Republiku Hrvatsku ima posebno značenje.

5. ANALIZA I OCJENA KRITERIJA ZA POSTIZANJE ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Slojevitosti pomorskog gospodarstva nalaže da se u ovome dijelu doktorske disertacije odrede: **1) kriteriji vrjednovanja razvoja i održivosti komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru,** a potom **2) analizira i ocjene odabrani kriteriji vrednovanja razvoja i održivosti komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru**.

5.1. KRITERIJI VRJEDNOVANJA RAZVOJA I ODRŽIVOSTI KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Kriteriji vrjednovanja razvoja i održivosti, a koji će činiti elemente dinamičkog modela matrice rasta svrstani su u četiri skupine: **1) logistički kriteriji, 2) socijalni (društveni kriteriji, 3) ekološki kriteriji i 4) sigurnosni kriteriji.**

5.1.1. Logistički kriteriji

Logistički kriteriji u ovoj doktorskoj disertaciji najdetaljnije su prikazani i posvećuje im se posebna pozornost iz razloga što omogućuje racionalizaciju poslovanja, ali i nov način razmišljanja koji nalaže integralni pristup rješavanju gospodarskih problema. Navedeno potvrđuje i definicija logistike od strane *Pfhola*, „Pod logistikom se razumijeva ukupnost aktivnosti u postavljanju, osiguranju i poboljšanju raspoloživosti svih osoba i sredstava, koje su pretpostavka, prateća pomoć ili osiguranje za tokove unutar jednog sustava“.[143] Primjena sustavnog mišljenja presudni je čimbenik da značenje logistike i dalje raste. Sustavno mišljenje kreira temelje logistike koncepcije ističući važnost holističke veze prema kojoj stvorena cjelina predstavlja kvalitetno više nego zbroj njezinih dijelova. Sustav višeg reda nastaje kada se međusobno povežu dva ili više sustava. Ti povezani sustavi u okviru sustava višeg reda mogu se za potrebe analize promatrati kao podsustavi ili kao elementi.[144]

[143] Pfohl, H. Ch.: Logistiksysteme, Vierte Auflage, Springer Verlag, Berlin, 1990., str. 12

[144] Segetlija, Z.: Uvod u poslovnu logistiku, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku Ekonomski fakultet Osijek, Osijek, 2002., str. 19.

Sustavno mišljenje je mišljenje u složenim i slojevitim mrežnim odnosima. U skladu s tim, logistički kriteriji klasificirani su u dvjema skupinama: **1) kriteriji proizvodnih djelatnosti pomorskog gospodarstva i 2) kriteriji uslužnih djelatnosti pomorskog gospodarstva.**[145]

Kao proizvodne djelatnosti u pomorsko gospodarstvo ulaze, brodogradnja, ribarstvo, eksploatacija morskih i podmorskih sirovina, primorska poljoprivreda i pomorsko graditeljstvo. Svaka od proizvodnih djelatnosti pomorskog gospodarstva obrazlaže se u nastavku rada.

Brodogradnja. Više od 90 % svoje proizvodnje brodogradilišta izvoze na svjetska tržišta. Brodogradnja u udjelu zaposlenosti čini 2,5 %, u bruto domaćem proizvodu 1,4 %, a u ukupnom izvozu od 12 % do 15 %. Najveća brodogradilišta nalaze se u Rijeci, Puli i Splitu. Na obali ima mnogo malih brodogradilišta za manja plovila i za obnovu brodova. Brodogradnja je tipičan posao krupnoga kapitala, te se iščitavanjem stanja knjige narudžbi mogu "iščitati" i ukupna buduća gospodarska kretanja. Takva konstatacija upućuje na veliko značenje logistike u brodogradnji. Temeljna zadaća logistike brodogradnje ogleda se u dobavi opreme, raznih uređaja, dijelova, materijala i brojnih drugih logističkih usluga potrebnih prigodom gradnje brodova. Tako logistika brodogradnje svojim aktivnostima izravno pridonosi povećanju vrijednosti broda. No, logistika brodogradnje se ne odnosi samo na novogradnju, već i na remont i rekonstrukciju brodova. Nadalje, kako sva brodogradilišta osim svojega osnovnoga programa – gradnje brodova imaju i brojne srodne programe, primjerice proizvodnju metalnih konstrukcija, opreme, cjevovoda (...), logistika brodogradnje obuhvaća i te fenomene te tako pridonosi poboljšanju korištenja kapaciteta i kreiranju odgovarajućih uvjeta gospodarenja.

Od posebnog interesa za ovaj rad je mala brodogradnja u Republici Hrvatskoj koja trenutno prolazi razdoblje blagog oporavka. U pretkriznom razdoblju mala brodogradnja imala je najveći rast od svih industrijskih grana. Od 20-ak tvrtki došlo se do 104 brodogradilišta te pratećih djelatnosti. U samoj je brodogradnji bilo zaposleno 1 650 ljudi, a s pratećim djelatnostima njih 4 500. Nakon izbijanja gospodarske krize danas male brodove proizvodi oko 35 tvrtki.

Logistika brodogradnje u Hrvatskoj ima posebice za zadaću osigurati primjerene veze između brodogradilišta i stručnih i znanstvenih institucija pridonoseći tako razvoju inicijativa i poticanju postojećih kreativnih snaga, odnosno osiguranju punoga doprinosa svih zaposlenih

[145] Cf. Zelenika, R., Rudić, D., Pupavac, D.: Logistika pomorskog gospodarstva: čimbenik afirmacije hrvatskog prometnom i gospodarskog sustava, Naše more, Vol 49, No. 5-6, str. 197-204.

u brodograđevnoj i drugim pomoćnim industrijama i obrtima. Tako logistika brodogradnje osim konkurentnoga izvoza brodova može pridonijeti i konkurentnijem izvozu kompletnoga *know-how*. Sukladno tome, temeljna zadaća logistike brodogradnje ogleda se u osiguranju daljnje i stalne ekspanzije izvoza posredstvom pune implementacije individualnoga marketinga, te razvijene koncepcije agresivnoga marketinga posebice kod licitacija kada posao dobiva najpovoljniji te potrebama i zahtjevima kupaca najprilagođeniji ponuđač.

Morsko ribarstvo. Hrvatskoj je sektor ribarstva iznimno važan. Procjene o izravnom udjelu ribarstva u BDP-u variraju između 0,2 % i 0,7 % . Gotovo niti u jednoj svjetskoj zemlji (osim izuzetaka poput Islanda) ribarstvo ne „doprinosi" nacionalnoj vrijednosti proizvodnje s više od 1 %. Unatoč malom udjelu u BDP-u, ono omogućava zapošljavanje na priobalju i na otocima, gdje je sektor ribarstva jedna od rijetkih aktivnosti koje pružaju izvor prihoda tijekom cijele godine. Uračunavši sve samozaposlene te sve zaposlene u svim segmentima ribarstva (ulov, uzgoj, prerada), ukupan broj osoba zaposlenih u ovoj grani ekonomije u Republici Hrvatskoj doseže nekih 10 000. Hrvatsko morsko ribarstvo jedna je od rijetkih grana u proizvodnji hrane koja ima pozitivnu vanjskotrgovinsku bilancu. Ribolov, marikultura, promet ribom i njena prerada četiri su temeljna segmenta u kojima logistika može i treba pospješiti efikasnost morskog ribarstva. Logistika morskoga ribarstva treba, prije svega, po konkurentskim cijenama osigurati sirovine za potrebe domaće prerađivačke industrije (koja koristi tek trećinu svojih kapaciteta), kreirati konkurentne mogućnosti za razvitak marikulture te pridonijeti učinkovitijoj i organiziranijoj trgovini ribom i ribljim prerađevinama. Poradi toga što je Jadransko more relativno siromašno ribljim naseobinama čini se primjerenim istaći da logistika morskoga ribarstva u RH treba biti u funkciji potpore i razvoja malih ribara i malih ribarskih zajednica, dotičnog lokalnog gospodarstva. Prema najnovijem prijedlogu Europske komisije traži se određivanje godišnje kvote izlova od trideset tisuća tona srdele i četiri tisuće tona inćuna, što znači da bi dopušten izlov bio prepolovljen. To je za RH i ekonomski i socijalno neodrživo. Od tog ulova ne žive samo posade ribarskih brodova, nego i cijela riboprerađivačka industrija u koju je posljednjih godina uložen velik novac. Ribari smiju na more u prosjeku oko 180 dana godišnje. Osim vremenski ograničenog lovostaja na sitnu plavu ribu u RH, postoje i prostorna ograničenja. Nekoliko je uzroka lošeg stanja ribljih stokova. To su onečišćenje, klimatske promjene i prekomjerni izlov. Sukladno tome, čini se potrebnim posebno osmisliti razvoj marikulture u hrvatskom priobalju za potrebe domaće prerađivačke industrije i potrebe turizma, a tek potom i za potrebe stranih kompanija. Nadalje, logistika morskoga ribarstva treba biti i funkciji osmišljavanja učinkovite kontrole ukupnoga ulova ribe kako bi se spriječilo

pustošenje morskih naselja ribe i eliminirala nelojalna konkurencija gospodarskom ribolovu. Povjerenik Europske komisije za okoliš, pomorstvo i ribarstvo naglasio je da je „ribe u Sredozemnom moru sve manje, a čak 93 % do sad znanstveno procijenjenih ribljih fondova i vrsta u različitim dijelovima Mediterana prekomjerno se iskorištava što ugrožava i egzistenciju oko 300 tisuća ribara u mediteranskih zemljama EU-a“.[146]

Eksploatacija morskih i podmorskih sirovina. More i podmorje predstavljaju značajno i plodno polje, te bogato nalazište mineralnih resursa. Istraživanje mora i podmorja kao i eksploatacija mineralnih resursa − nafte, plina, ugljena, pijeska, rudače, soli, bakra i drugih vrijednih resursa, moguća je zbog razvoja brojnih aktivnosti specijalističke logistike. Sukladno tome, temeljna zadaća logistike eksploatacije morskih i podmorskih sirovina ogleda se u što većoj komercijalizaciji mineralnih resursa mora i podmorja, odnosno njihovom iskorištavanju po tržišno prihvatljivim cijenama. Naime, troškovi logističkih aktivnosti prvi su izdaci i prva stavka, u obračunu izdataka u fiksnu aktivu kompanija koje se bave iskorištavanjem mineralnih resursa mora i podmorja. O njihovoj veličini te odnosu isplativih i neisplativih ulaganja u istraživanje i iskorištavanje mora i podmorja ovisi i efikasnost kompanija koje su se orijentirale na takvu vrst poslovanja. Zadaća logistike ogleda se u pronalaženju načina da se snize troškovi eksploatacije mineralnih resursa mora i podmorja te domaća proizvodnja učini konkurentnijom, a domaći proizvođači pomjere s praga rentabilnosti ili iz zone gubitka. Ovo je vrlo značajno iz razloga što domaća potražnja premašuju domaću proizvodnju te se sukladno tome ne dovodi u pitanje opravdanost proizvodnje, već visina troškova po kojoj se domaća proizvodnja odvija.

Primorska poljoprivreda. Poljoprivrednu proizvodnju karakterizira relativno dug proces proizvodnje, osobito proširenja proizvodnje (živih životinja, vinove loze, maslinika, plantaža smokava ...); jednom započeta proizvodnja se ne može u tijeku značajnije mijenjati ("što je zasijano to će biti i požnjeveno") ni po vrsti proizvoda ni po količini, no klimatski uvjeti mogu i te kako smanjiti ili dovesti poljoprivrednu proizvodnju do očekivane, dok tehnološki čimbenici poradi izraženoga djelovanja zakona padajućih prinosa ne mogu značajnije u kratkom roku povećati poljoprivrednu proizvodnju.

Specifičnosti logistike primorske poljoprivrede proizlaze iz same specifičnosti primorske poljoprivrede, a glavni napori logistike primorske poljoprivrede čini se da trebaju i moraju biti usmjereni na pospješivanje mogućnosti zalijevanja kultura te njihovu zaštitu od

[146]Alarmantno stanje ribarstva na Mediteranu: Ugroženo čak 93 posto ribljeg fonda, Online: http://www.novilist.hr/Vijesti/Hrvatska/Alarmantno-stanje-ribarstva-na-Mediteranu-Ugrozeno-cak-93-posto-ribljeg-fonda (1. 5. 2016.)

požara u vrijeme ljetnih suša. Nadalje, uz primjereno organiziranu mrežu obrazovanja za efikasniju proizvodnju domaćih autohtonih mediteranskih kultura, uspostavu primjerenoga broja rasadnika za proizvodnju kvalitetnoga sadnoga materijala, staklenika i plastenika za proizvodnju ukrasnoga bilja i sl., logistika primorske poljoprivrede ima za zadaću pripomoći osmišljavanju, modernizaciji i okrupnjavanju primorske poljoprivredne proizvodnje, ali i opskrbljenosti lokalnoga stanovništva i turista brojnim poljoprivrednim proizvodima iz kopnenih područja. Tako stanovništvo na otocima i malim primorskim mjestima postaje sposobno stvoriti život iz sebe i za sebe.

Pomorsko graditeljstvo. Specifičnosti logistike pomorskoga graditeljstva proizlazi iz: 1) specifičnosti pomorskoga graditeljstva, 2) specifičnih zahtjeva za projektiranje pomorske i lučke infrastrukture (dimenzije, opterećenja, opskrba, položaj, dubina vode, iskopi i nasipi ...) i 3) specifičnosti graditeljskog i instalacijskog materijala, ali i opreme koja se koristi prigodom gradnje morskih luka, svjetionika, nadmorskih mostova, postavljanja podmorskih kablova, vodovoda, naftovoda i plinovoda (...).

Temeljna zadaća logistike pomorskoga graditeljstva osim pravodobne opskrbe gradilišta opremom, reprodukcijskim materijalom i ogovarajućim ljudskim potencijalom gradilišta, ogleda se i u terminiranju očekivanih prekida radova (tijekom turističke sezone), reguliranju prometa tijekom izvođenja radova, uklanjanju i saniranju posljedica neočekivanih prekida radova (vanjskih iznenadnih uzroka, poplava, požara, ali i problema vezanih uz financiranje), izboru odgovarajućih prometnih sredstava na gradilištima, uspostavi komunikacija na gradilištima (...), a napose osiguranju efikasne veze između morskih i kopnenih infrastrukturnih i suprastrukturnih sredstava.

Logistika pomorskog graditeljstva treba biti u funkciji sprječavanja neobuzdanog *trošenja* turističkog prostora, koje je švicarski ekonomist Jost Krippendorf okvalificirao kao *žderanje krajolika*. Ovaj fenomen destrukcije Jadranske Hrvatske ne smije naći plodno tlo.

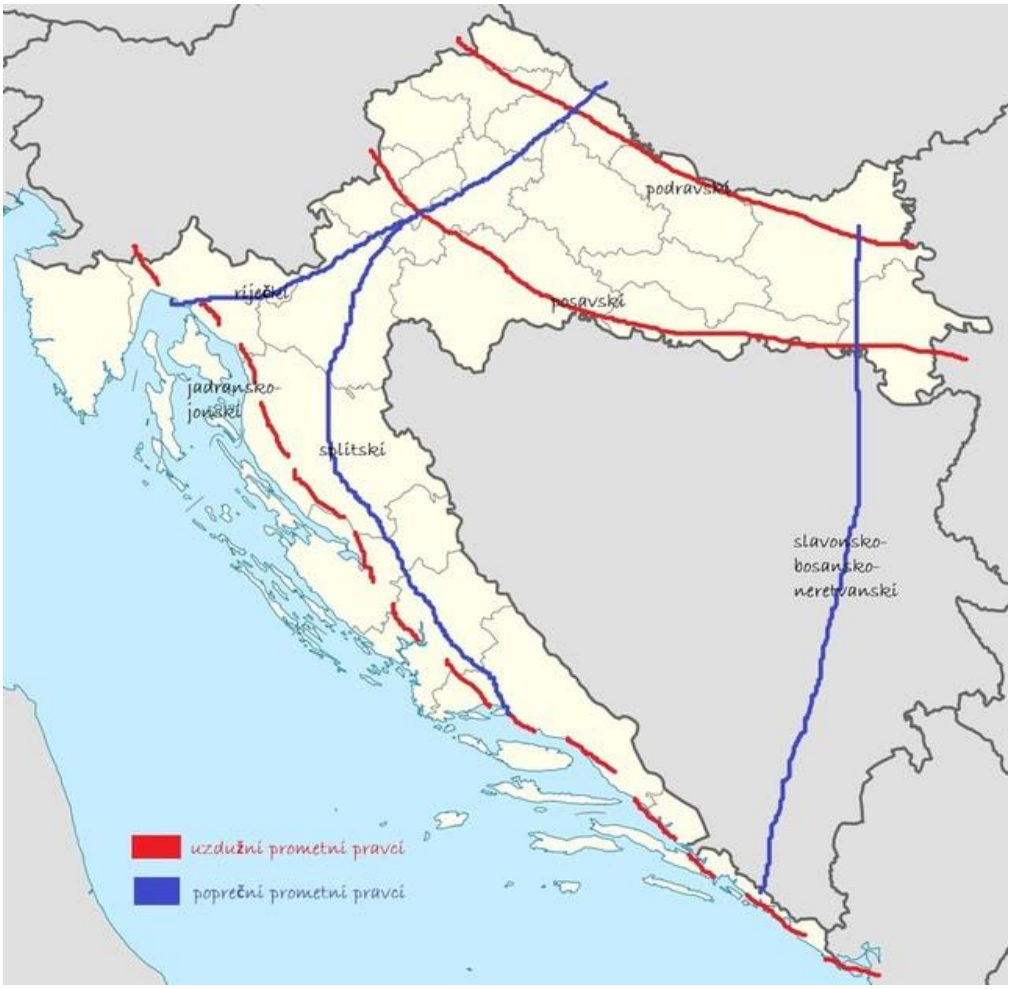
Kao uslužne djelatnosti u pomorsko gospodarstvo ulaze, promet, turizam, morske luke i morsko brodarstvo. Za svaku od uslužnih djelatnosti pomorskog gospodarstva daje se posebno obrazloženje.

Promet. Geoprometni položaj Hrvatske obilježen je izrazito dugom i razvedenom obalom. Takav prirodni atribut neminovno uvjetuje odgovarajuću prometnu povezanost i to:[147]longitudinalno povezivanje obale, transverzalne veze kopno-otoci, transverzalne veze

[147] Ibidem

između istočne i zapadne obale Jadranskog mora. Sljedeći zemljovid prikazuje navedenu prometnu povezanost Hrvatske.

Zemljovid 2: Uzdužni i poprečni prometni pravci Republike Hrvatske



Izvor: http://hrvatskausrcu.weebly.com/ (pristup: 11. 9. 2015.)

Uzdužno povezivanje hrvatskog priobalja moguće je suvremeno provesti kopnenim prometnicama, odnosno morskim putem. Postojeća Jadranska magistrala ni po kojim kriterijima više ne udovoljava suvremenim uvjetima prometa u funkciji povezivanja obale, razvijanja turizma, luka ili bilo kojih drugih gospodarskih djelatnosti uz obalu. Nakon izgradnje autoceste A1, magistrala od Rijeke do Senja i Zadra do Debelog Brijega preuzela je funkciju prateće ceste. Ipak na potezu od Senja do Maslenice u duljini od 130 km, magistrala je jedina priobalna cestovna veza.[148] Cestovni prijevoz koristi 89 % turista prilikom dolaska u

[148] Klemenčić, A.: Izgradnja Jadranske magistrale, Hrvatska revija, Zagreb, 2004., str. 46−50.

turističke destinacije u RH, zračni prijevoz koristi 8 % turista, pomorski prijevoz 2,1 % te željeznički prijevoz svega 0,9 % turista. Izgradnja autoceste A1 u Republici Hrvatskoj od Karlovca do Splita i dalje do Dubrovnika značajno je utjecala na redistribuciju prometnih tokova te povećala atraktivnost RH kao turističke destinacije.

More kao prometni put ne traži ni posebna ulaganja ni vrijeme za njihovu izgradnju. To je sukladno poruci Bijele knjige:[149] "Promicanje ravnoteže među vrstama prijevoza podrazumijeva sagledavanje pravog mjesta za svaku pojedinačnu vrstu, te osiguravanje funkcioniranja. Karika koja najviše nedostaje je nedostatak bliske povezanosti između mora, kopnenih plovnih putova i željeznice."

Organiziranje međuobalnog prometnog povezivanja (engl. *Short sea shipping*) i autocesta mora (engl. *Motorways of the Sea*) s brojnim priključcima prema otocima, bila bi suvremena longitudinalna i transverzalna prometnica koja bi značila oživljavanje obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i na moru, od luka preko brodara do turizma i ribarstva. Uređenje takve prometnice traži osmišljene smjernice i značajna početna financijska ulaganja i to u:[150]definiranje brodskih linija, modernizaciju i povećanje flote odgovarajućim plovnim jedinicama, profiliranje i opremanje luka, lučica i trajektnih pristaništa. Ulaganja u uspostavljanje i održanje ovakvog oblika prijevoza, a koji je u postojećim okolnostima jedini mogući oblik u RH, donosio bi i značajne dobiti jer bi multiplikativni faktori na cjelokupno nacionalno gospodarstvo bili višestruki.

Ove odrednice i smjernice razvitka hrvatskog pomorskog prometa, trebaju na svim razinama biti popraćene odgovarajućim mjerama sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša što je danas temeljni zahtjev suvremenog svijeta. Pravilno provođenje postavljenih ciljeva uz dosljedno pridržavanje predloženih mjera nemoguće je bez obrazovanih kadrova. Osmišljeni razvoj zaostalog pomorskog sustava jedne bogate primorske zemlje potrebno je provoditi na način da se uvažavaju nacionalni, gospodarski, zakonski i politički resursi ali tako da se polazi od početne premise da je svjetsko more jedno i da je svjetsko pomorsko tržište jedinstveno.

Turizam. Razvoj turizma u RH je potaknut najprije razvojem pomorskog i željezničkog prometa, a u novijoj povijesti razvojem zračnog, posebice cestovnog prometa. autocesta A1 kao najveći infrastrukturni projekt ikad ostvaren u RH predstavlja bitan čimbenik u prometnim i turističkim prometnim tokovima prema jugu Hrvatske. Tako će, premda značajnija izgradnja cesta na području RH započinje još za vrijeme Rimskoga carstva, tek polazak prvoga vlaka iz Beča za Trst, zahvaljujući brodskoj liniji Trst – Dubrovnik − Krf,

[149] Bijela knjiga za razdoblje do 2010. godine, koja je usvojena 12. 9. 2001.

[150] Strategija razvitka Republike Hrvatske, Hrvatska u 21 stoljeću, Pomorstvo, op.cit.

imati značajniji utjecaj na razvoj turizma na hrvatskim otocima i priobalju. Nadalje, društvo Južnih željeznica te Mađarske željeznice poradi svojih interesa grade željezničke pruge koje će Istru i Hrvatsko primorje povezati s centralnom Europom. Društvo Južnih željeznica usmjerava svoja sredstva prema Opatiji i Lovranu te sukladno tome, 1882. godine kupuju vilu *Angiolinu*, pretvarajući je u hotel, a 1884. izgrađuju i danas poznati hotel Kvarner u Opatiji.[151] Poradi takve vrste ulaganja sasvim je razvidno zašto je i danas razvijeniji turizam na sjevernom Jadranu gdje su uz afirmirana turistička naselja Opatiju, Lovran i Crikvenicu, otoci Lošinj, Rab, Krk te brojna druga naselja vrlo brzo postali atraktivnim turističkim destinacijama. Turizam u gospodarstvu Republike Hrvatske zauzima značajnu poziciju, jer veliki dio područja na kojima su ograničene i/ili narušene druge razvojne mogućnosti neprijeporno raspolaže povoljnim prirodnim uvjetima za razvijanje turizma. Tako se turizam pozicionira kao jedna od prioritetnih grana hrvatskoga narodnoga gospodarstava koja posjeduje komparativnu prednost u usporedbi s međunarodnim okružjem.

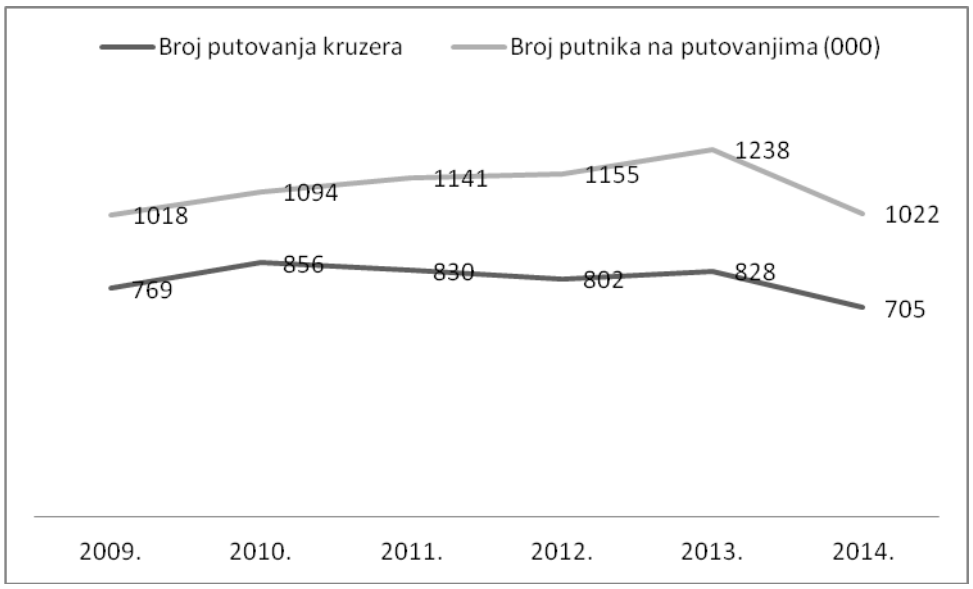
Logistika turizma odnosi se na fenomene turističke infrastrukture (izgradnju smještajnih kapaciteta hotela, kampova, privatnih pansiona, sportskih terena, komunalnih objekata i sl.), prometne infrastrukture (moderne cestovne prometnice, zračne luke, plovne putove, morske luke, marine, pješačke i biciklističke staze …), prometne suprastrukture i gospodarske infrastrukture (*rent a car, rent a boat,* informacijski punktovi, specijalizirane trgovine…). Logistika turizma u funkciji nautičkoga turizma, kruzing turizma, organizacije turističkih putovanja, organiziranja prihvata turista, transfera, informiranja, opskrbljivanja, sportskih aktivnosti, animacije, izleta i sl., treba biti metom stalnih kvalitativnih poboljšanja, kako bi se ponudio konkurentan turistički proizvod.

Nautički i kruzing turizam posebno su brzo rastući segmenti na turističkom tržištu. Prema podacima Instituta za turizam u šestogodišnjem razdoblju od 2009. do 2014. godine broj stranih brodova na kružnim putovanjima oscilirao je između 700 i 860. Najviše brodova, 856, uplovilo je 2010. u teritorijalno more RH, dok je najmanji broj zabilježen 2014. godine (705). Broj putnika se kretao u rasponu 1,0 do 1,2 milijuna. Godine 2013. zabilježen je rekordan broj putnika: 1 238 milijuna.

Slijedi grafički prikaz (cf. grafikon 6) broja putovanja i broja putnika na putovanjima u RH za razdoblje od 2009. do 2014. godine.

[151] Cicvarić, A.: Ekonomika turizma, Zagreb, Zagreb, 1990., str. 8.

Grafikon 6: Broj putovanja kruzera i broj putnika na putovanjima u RH



Izvor: Izradio autor prema: Hrvatski turizam u brojkama, Institut za turizam, Vol. 8, No. 4, 2014., str. 13

Od nautičkog turizma u 2005. godini ukupno je prihodovano 368,1 milijuna kuna, ostvarenih u 84 luke nautičkog turizma. Godine 2006. ukupan prihod od nautičkog turizma dosegao je 414,2 milijuna kuna, a ostvaren je u 94 luke nautičkog turizma, što je 12,5 % više nego godinu dana prije. Ostvareni prihod od nautičkog turizma u 2007. godini je 439,2 milijun kuna, što je povećanje od 6 % u odnosu na prethodnu godinu. Indeks rasta ukupnog turističkog prihoda 2007./2005. je 112,3 uz prosječnu godišnju stopu od 5,8 , a prihoda od nautičkog turizma 120,9 što predstavlja stopu rasta od 9,5 %.[152] 2014. godine RH je službeno raspolagala sa 112 luka nautičkog turizma na morskoj obali Hrvatske, i to 72 marine (od toga 16 suhih marina) i 40 ostalih luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija jest 3 322 650 m^2, a broj vezova 17 221. Prema zastavi plovila najviše plovila na stalnom vezu bilo je iz RH (42,5 %), Austrije (17,1 %), Njemačke (15,8 %), Italije (5,4 %), Slovenije (5,1 %) i Ujedinjenog Kraljevstva (2,4 %), što čini 88,3% od ukupnog broja plovila na stalnom vezu. Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma u 2014. iznosio je 181 322, što je za 0,9 % manje nego u 2013.[153]

Temeljem Strategije razvoja nautičkog turizma Hrvatske za razdoblje 2009. − 2019. godine projicirana stopa rasta prihoda od nautičkog turizma bila je 9,8 %. Sukladno takvoj projekciji ukupan prihod 2018. godine od nautičkog turizma dosegnuo bi oko 15 milijardi

[152] Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.−2019., Online: http://www.mppi.hr

[153] Nautički turizam: kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma u 2014. godini, Priopćenje DZS, 2015.

kuna. Ukupno ostvaren prihod luka nautičkog turizma u 2014. iznosio je 716,6 milijuna kuna, pri čemu je 527,8 milijun kuna ostvaren od iznajmljivanja vezova, što od ukupno ostvarenog prihoda iznosi 73,7 %. U odnosu na 2013. ukupan prihod veći je za 4,4 %, dok je prihod od iznajmljivanja vezova veći za 4,6 %

2007. godine udjel prihoda od nautičkog turizma u BDP-u Republike Hrvatske iznosio je 1,6 %, a sukladno projiciranom rastu 2018. godine bio bi 1,9 %. Na razini Europske unije procijenjeno je da se između 3 % i 5 % BDP-a ostvaruje kroz nautički turizam i prateću industriju, pri čemu je udjel primorskih europskih regija u ukupnom BDP-u oko 40%.

Morske luke. U suvremenim i prosperitetnim lukama logistika predstavlja jedan od temeljnih čimbenika privlačenja prometa, povećanja prihoda, daljnjega napretka i još veće konkurentske sposobnosti. Logistika morskih luka se bavi iznalaženjem primjerenih rješenja pred zahtjevima prijevoznika, vlasnika robe i okoliša. Ti zahtjevi mogu se sažeti u zadovoljavajućoj prostranosti lučkoga akvatorija, zadovoljavajućem pristupu luci, visokoj razini tehničke opremljenosti, primjeni suvremenih ukrcajno-iskrcajnih tehnologija, dobroj pripremi za ukrcaj i brzi iskrcaj ili prekrcaj, zadovoljavajućim skladišnim prostorima, suvremenim univerzalnim i specijaliziranim terminalima te razvijenosti brojnih drugih funkcija koje se mogu svrstati u logistiku. Značenje logistike morskih luka očituje se u njezinu doprinosu sniženju ukupnih troškova pomorskih prijevoza i omogućavanju povećanja propusne moći luka, koje su oduvijek bile, i ostale, karika koja predstavlja usko grlo kretanja robe između proizvođača i potrošača.

Morske luke su ključni podsustav pomorskog sustava i akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti zemlje. Tendencija razvoja morskih luka u svijetu usmjerena je prema:[154]koncentraciji prometa na manji broj većih luka, koncentraciji različitih ekonomskih funkcija u istoj luci, težnji za većom dodatnom vrijednošću (oplemenjivanje i dorada robe), suvremenim prometnim vezama sa zaleđem, većoj autonomnosti upravljanja lukom.

Hrvatski lučki sustav potrebno je kontinuirano modernizirati, redefinirati i prestrukturirati. Kao teretne luke trebaju se razvijati luke Rijeka i Ploče, a u pomorskom putničkom prometu makrologistički centri trebali bi postati luke Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik. Mjerama lučke politike s ciljem osmišljenog profiliranja hrvatskih luka potrebno je definirati, konkretizirati i pojednostaviti:[155]načine financiranja i veličine ulaganja u lučku infrastrukturu, izgradnju kopnenih prometnica prema kopnenom zaleđu, način određivanja

[154] Ibidem

[155] Ibidem

lučkog područja i dodjele koncesija, upravljanje u lukama od osobitog značenja za Republiku Hrvatsku, odnosno županijskim i lokalnim lukama.

Morsko brodarstvo. Temeljna zadaća logistike morskoga brodarstva je zadovoljiti raznovrsnu i po opsegu promjenjivu i ekonomskom obilježju elastičnu potražnju za pomorskim prijevozom. Propast najvećega hrvatskoga brodara *Croatia Line* − Rijeka, kao i nestanak nekih drugih domaćih brodara s turbulentnog tržišta morskoga brodarstva ne umanjuju važnost morskoga brodarstva i logistike morskoga brodarstva, već ukazuju na potrebu drukčijeg promišljanja hrvatskoga morskog brodarstva.

Iskustvo primorskih i ponekih kontinentalnih zemalja ukazuje da je morsko brodarstvo bilo, da jest i da će i nadalje biti, strateška gospodarska djelatnost. Morsko brodarstvo, s obzirom na pretežno područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi, te mogući utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo i vanjskotrgovinsku razmjenu, jest gospodarska djelatnost kojoj država mora pridati pozornost. Morsko brodarstvo u Republici Hrvatskoj karakterizira dugogodišnja orijentacija brodara na tzv. c*oss trade*, što podrazumijeva pomorsko-prijevozne usluge između stranih luka.

Utvrđivanje strategije prvobitno inzistira na definiranju misije, na koju utječu vanjski i unutarnji utjecaji. Vanjski utjecaji su ciljevi gospodarskog razvoja i uvjeti koje nameću prirodne karakteristike, dok su unutarnji sociološke, kulturološke i ekonomske karakteristike organizacije. Dakle, određivanje misije temelji se na gospodarskim i kulturološkim iskustvima okruženja i pojedine organizacije koja će pretpostavljenu misiju i realizirati nizom konkretnih poslovnih aktivnosti.

Vanjski uvjeti koji će utjecati na razvoj Trgovačke mornarice Republike Hrvatske su:

- ✓ Pomorska politika ekonomski integriranih zemalja.
- ✓ Opseg i struktura svjetske vanjskotrgovinske razmjene, a naročito zemalja koje tradicionalno gravitiraju hrvatskom lučkom sustavu, kao što je npr. Mađarska i dijelom Austrija.
- ✓ Pomorska nacionalna politika, kojom valja konzistentno definirati uvjete angažiranja nacionalnih i inozemnih brodara u prijevozu hrvatske prekomorske vanjske trgovine, što bi uravnotežilo plaćanje vozarina inozemnim brodarima. Pravna osnova za takav pristup je u Kodeksu o ponašanju linijskih konferencija i u načelima se zahtijeva poštivanje načela reciprociteta. U oba bi slučaja hrvatsko morsko brodarstvo ostvarilo ekonomsku korist, a hrvatska bi vanjska trgovina bila primorana tražiti usluge hrvatskih brodara preko hrvatskih luka.
- ✓ Uvjeti izgradnje brodova u nacionalnim i/ili inozemnim brodogradilištima.

- ✓ Određivanje prioritetnog prometnog pravca prema jednoj od hrvatskih jadranskih luka, s obzirom na potrebnost početne dominacije jedne luke.
- ✓ Izgradnja i/ili rekonstrukcija prometne i lučke infrastrukture prema unaprijed određenom rangu pojedine luke, a s obzirom na utjecaj na gospodarski razvoj.

Vanjski uvjeti koji će utjecati na razvoj putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj su: geopolitička stabilnost Sredozemlja, geopolitička stabilnost neposrednog prostora koji okružuje Hrvatsku, gospodarski rast u okviru kojega je naročito naglašen razvoj obalnog ruba s otocima, adekvatna prometna i lučka infrastruktura, produljenje turističke sezone, određivanje ciljanih turističkih tržišta s obzirom na socijalne karakteristike emitivnog prostora, agresivan marketing turističke ponude RH tijekom priprema za turističku sezonu, koristeći raznovrsne medije, a na temelju kulturoloških specifičnosti prostora koje se predstavlja

Unutarnji uvjeti koji će utjecati na razvoj hrvatske trgovačke mornarice su: tržišna usmjerenost s obzirom na pretežne vrste dobara, pronalaženje načina izgradnje novih brodova, intenzivne poslovne komunikacije sa subjektima koji su nosioci *booking powera*, povezivanje u poslovne alijanse s drugim brodarima i/ili utjecajnim gospodarskim subjektom u zemlji i/ili inozemstvu, unutarnji uvjeti koji će utjecati na razvoj putničkog brodarstva Republike Hrvatske, liberalizacija tržišta putničkog brodarstva uz raznovrsne mjere financijske potpore s obzirom na pojedine linije. Takav pristup naglašava brodarsku liniju kao specifično tržište, u okviru kojega je brodar − ponuda, a potreba za prijevozom − potražnja. Dakle, valja financijski pripomoći intenziviranje putovanja na konkretno pravcu, odnosno uspostavljenoj liniji, kao posljedica pretpostavljene i kasnije dokazane potražnje

Stvaranje objektivnih uvjeta kako bi u što većem broju slučajeva longitudinalna povezanost brodarskim linijama bila racionalnija nego korištenje dužobalne cestovne infrastrukture. Smatra se da hrvatsko morsko brodarstvo ima perspektivu, kao posljedica dugotrajnih procesa, i to: pomorske tradicije, primorskog položaja u odnosu na nacionalno i međunarodno zaleđe, tradicionalno uspostavljenih poslovnih komunikacija i neposrednog utjecaja na razvoj za RH strateških gospodarskih djelatnosti, kao što su turizam, brodogradnja i prometna infrastruktura i općenito nesmetano odvijanje prometa ljudi i dobara unutar RH, prema i iz prekomorskih zemalja i prema i iz zemalja gravitacijskog područja Republike Hrvatske.

Ciljevi razvoja morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj prema navedenom su:

- Zadržati postojeće kapacitete i tržišta kao vitalni minimum.

- Povećati udio nacionalnih brodara u lučkom prometu nacionalnih luka.
- Privlačiti terete gospodarskih subjekata gravitacijskoga područja.
- Razriješiti recidiv *Croatia line* stvaranjem okolnosti da Rijeka, Pula i Split zadrže linijske brodare, koji su nosioci pomorske orijentacije. Naime, linijski brodar trenutno održava komunikacije na relaciji nacionalne-međunarodne luke, dok brodari tankerskog i slobodnog brodarstva, prema prirodi tereta i organizaciji poslovanja, prije svega posluju na relacijama između inozemnih luka.
- Prilagođavati se administrativnim zahtjevima Europske unije.
- Revitalizirati kružna putovanja s ishodištem u jednoj ili više hrvatskih luka.
- Mjere kojima se navedeni ciljevi mogu ostvariti potpuno su transparentne, a dijelom se već primjenjuju:
- Suradnja što većeg broja relevantnih subjekata na projektu razvoja nacionalnog lučkog sustava i određivanja prioritetnog nacionalnog lučko-prometnog pravca
- Suradnja organizacija morskog brodarstva i relevantnih domaćih i inozemnih gospodarskih subjekata koji sudjeluju u prekomorskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni koristeći hrvatski lučki sustav, s obzirom na razvijanje nacionalne svijesti o potrebnosti korištenja domaćeg sustava luka i izmjerljive ekonomske koristi.
- Poduzeti aktivnosti na tehnološkom osuvremenjivanju trgovačke mornarice prema karakteristikama vodećih svjetskih pomorskih zemalja.
- Rekonstruirati najpovoljniju lučku infrastrukturu u lukama Rijeka i Split radi polazno-završnog prihvata putnika u okviru kružnih putovanja Jadranom i/ili Sredozemljem.

5.1.2. Socijalni (društveni kriteriji)

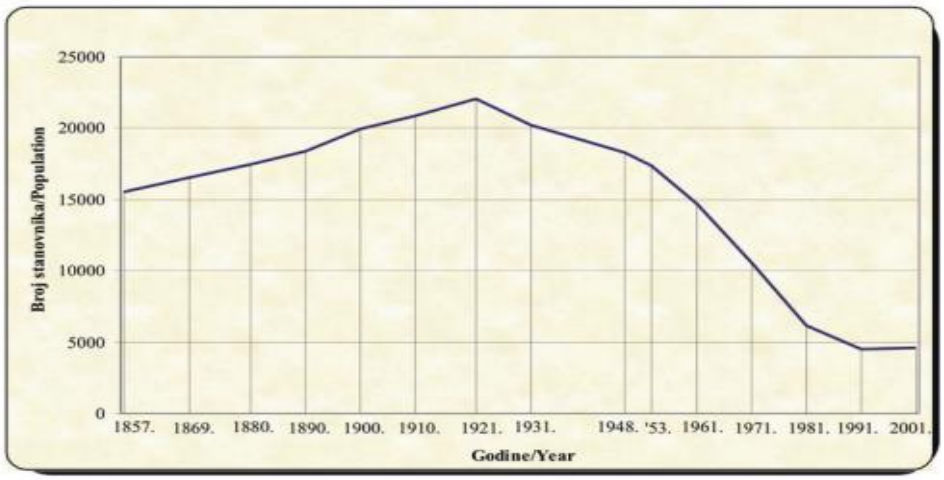
Kao socijalni (društveni) kriteriji održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru izdvojeni su: **1) broj stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima, 2) kvaliteta življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima 3) broj zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima i 4) zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima.**

5.1.2.1. Broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima

U hrvatskom dijelu Jadrana ima 698 otoka, 389 otočića i 78 grebena, što hrvatske otoke čini najbrojnijim u Jadranskom moru i drugim po brojnosti na Sredozemlju (grčko otočje je najbrojnije). Od 698 otoka, samo 48 su naseljena u smislu da najmanje jedna osoba prebiva na tom otoku. Osnovni demografski proces na hrvatskim otocima u 20. i početkom

21. stoljeća predstavlja depopulacija, koja je obilježila ne samo demografski već i ukupan društvenogospodarski razvoj hrvatskih otoka. Osnovni uzrok depopulacije nalazimo u stoljetnom iseljavanju otočnog stanovništva započetom krajem 19. stoljeća, a koje se kontinuirano odvijalo i cijelo 20. stoljeće, do kada su postojale bioreproduktivne osnove, tj. do kada je bilo mladog stanovništva. Slijedi grafički prikaz kretanja broja stanovnika na malim hrvatskim otocima u razdoblju 1857. − 2001. godine.

Grafikon 7: Kretanje broja stanovnika na malim hrvatskim otocima 1857. − 2001.



Izvor: Faričić, J., Graovac, V., Čuka, A.: Mali hrvatski otoci: radno-rezidencijalni prostor, i/ili prostor odmora i rekreacije, Geoadria 15/1 (2010), str. 156

Dugotrajna depopulacija imala je za posljedicu nagli porast udjela starog stanovništva i smanjenje mladog stanovništva, između ostalog i kao odgovor na selektivnost migracijskih kretanja (u kojima sudjeluje pretežno mlađe radno aktivno stanovništvo) te negativnu prirodnu promjenu koja je, u suvremenom demografskom razdoblju, ključni činitelj nepovoljnih demografskih trendova.[156] Tako je s vremenom došlo do svojevrsnog zatvaranja kruga − depopulacija postaje ograničavajući čimbenik društvenogospodarskog razvoja hrvatskih otoka.

Slijedi tablični prikaz (cf. tablicu 12) broja stanovnika na hrvatskim otocima.

[156] Lajić, I.: Stanovništvo dalmatinskih otoka: povijesne i suvremene značajke depopulacije, Consilium i Institut za migracije i narodnosti, Zagreb, 1992.

Tablica 12: Broj stanovnika na hrvatskim otocima

Županija	Broj stanovnika		Udio otočnoga u ukupnom stanovništvu (%)
	ukupno	otoci	
Primorsko-goranska	296.195	39.706	13,41
Ličko-senjska	50.927	3663	7,19
Zadarska	170.017	20.952	12,32
Šibensko-kninska	109.375	6063	5,54
Splitsko-dalmatinska	454.798	36.338	7,99
Dubrovačko-neretvanska	122.568	18.233	14,88
Ukupno Republika Hrvatska	**4.284.889**	**124.955**	**2,92**

Izvor: Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2011., Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2011., http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_01_01/H01_01_01.html.

Analiza udjela otočne populacije u ukupnom broju stanovnika županija pokazuje da su u vrijeme popisa 2011. Dubrovačko-neretvanska, Primorsko-goranska i Zadarska županija s udjelima iznad 10 % bile „otočnije“ od Splitsko-dalmatinske, Ličko-senjske i Šibensko-kninske županije, u kojima je manje od desetine stanovništva živjelo na pripadajućim otocima. Seoska naselja u primorskoj Hrvatskoj većinom su mala. U njima prevladava staro stanovništvo, dok se mlado stanovništvo sve više iseljava u veće gradove.

5.1.2.2. Kvaliteta života stanovnika na otocima i u malim primorskih gradovima

Razlozi migracije pretežno su ekonomski. Na otocima je prisutno višedesetljetno ili trajno iseljavanje radno aktivnog stanovništva zbog nemogućnosti zapošljavanja na otoku te odlazak djece i mladih stanovnika, nerijetko već u ranim fazama školovanja, kao preteča trajnog iseljenja. Zbog nepostojanja adekvatne infrastrukture za skrb o djeci (jaslica i vrtića), ali i obrazovnih institucija (prije svega osnovnih škola), kao i slabosti obrazovnog procesa u malim otočnim školama te nepostojanja organiziranog provođenja slobodnog vremena, nerijetko su s otoka prisiljene iseliti mlade obitelji.

5.1.2.3. Broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima

Snažan razvoj industrije u velikim obalnim gradovima poput Rijeke, Splita, Zadra i Šibenika 1960-ih omogućio je brojno zapošljavanje stanovnika otoka koji tim gradovima

gravitiraju.[157] Tako gradovi prijete da *potope škoje*. Četvrtina zaposlenih na otocima rade u ugostiteljstvu i turizmu. Nerijetko se radi o sezonskim radnicima koji ne žive na otocima.

5.1.2.4. Zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i u malim primorskim gradovima

Zdravstveni sustav treba zadovoljiti potrebe građana Republike Hrvatske za kvalitetnom, stručno-medicinskom zdravstvenom skrbi koja se temelji na načelima dobre medicinske prakse. Ono što je od posebne važnosti za stanovništvo na otocima jest da unaprjeđenje zdravstvenog sustava nužno uključuje stvaranje uvjeta kojim se ostvaruje pristupačnost, kako teritorijalna tako i vremenska.

Slijedi slikovni prikaz (cf. zemljovid 3) složenosti zdravstvene zaštite na hrvatskim otocima.

[157] Klempić Bogadi, S., Podgorelec, S.: Sociogeografske promjene u malim otočnim zajednicama – primjer otoka Zlarina, Geoadria, 16/2, 2011., str.189 −209.

Zemljovid 3: Složenost zdravstvene zaštite na hrvatskim otocima



Izvor: Plan i program zdravstvene zaštite na otocima, Ministarstvo zdravstva i socijalne skrbi**,** 2007., str.3

Teritorijalna pristupačnost sustava zdravstva predstavlja mogućnost fizičke dostupnosti zdravstvenih kapaciteta, na način da su oni u dovoljnoj udaljenosti da bi pružanje zdravstvene skrbi bilo pravovremeno. Vremenska pristupačnost zdravstvenog sustava podrazumijeva takav ustroj zdravstvenih ustanova koji omogućava pružanje hitne medicinske pomoći u svako doba na cijelom teritoriju Hrvatske. Zdravstvenu zaštitu na otocima u okviru obveznog zdravstvenog osiguranja provodi Hrvatski zavod za obvezno zdravstveno osiguranje putem 107 ugovorenih timova opće obiteljske medicine, 5 ugovorenih timova zdravstvene zaštite predškolske djece, 9 timova za zdravstvenu zaštitu žena, 64 tima za polivalentnu stomatološku zdravstvenu zaštitu, 10 dežurnih timova hitne medicinske pomoći, 17 pripravnih timova hitne medicinske pomoći, 21 tima sanitetskog prijevoza, te sukladno Pravilniku o uvjetima, organizaciji i načinu rada izvanbolničke hitne medicinske pomoći; 12 timova hitne medicinske pomoći, 3 tima hitnog prijevoza, 8 timova pripravnosti hitne medicinske pomoći, 3 tima sanitetskog prijevoza. Patronažnu zdravstvenu zaštitu provodi 41,5 timova, a zdravstvenu njegu bolesnika u kući provodi 28 timova. Na otocima se osim toga nalazi i 28 ljekarni.[158]

[158] Plan i program zdravstvene zaštite na otocima, Republika Hrvatska, Ministarstvo zdravstva i socijalne skrbi, 2007., str. 4.

5.1.3. Ekološki kriteriji

Nacionalni parkovi primorske Hrvatske jesu: NP Paklenica, NP Mljet, NP Kornati, NP Brijuni, NP Krka. Njihova zaštita zahtijeva strogu primjenu ekološke regulative. Ekološki problemi najveći su u sjevernom dijelu Jadrana. Razvijena industrija sjeverne Italije najveći je zagađivač jer se otpadne vode ulijevaju u Jadransko more. Kao glavni ekološki problem Hrvatske nameće se pitanje kako spriječiti prekogranično onečišćenje. **Morski ekosustav i obalno područje** izdvojeni su kao kriteriji učinkovitosti ekološke zaštite Jadrana.

5.1.3.1. Morski ekosustav

U osnovi ekologije kao znanosti jest proučavanje odnosa između organizama i biotopa, a ekosustav je osnovna prostorna ili organizacijska jedinica organizama i nežive tvari među kojima se stvaraju, kruže i izmjenjuju tvari i energija.[159] Usluge ekosustava mogu se podijeliti u četiri vrste: regulacijske usluge (regulating services), potporne usluge (supporting services), usluge pružanja resursa (provisioning services) i kulturne usluge (cultural services) (Millenium Ecosystem Assessment, 2005). Prema izvješću UN-a morski ekosustavi u cijelom svijetu u velikoj su opasnosti jer idućih desetljeća oceanima prijeti onečišćenje, pretjeran izlov ribe i klimatske promjene. Glavne prijetnje morskim ekosustavima dolaze od povećanja temperature mora, kontinuiranog porasta razine dušika (uzrokuje bujanje algi i trovanje ribljeg svijeta i morskih organizama) i balastnih voda.

Morski ekosustav Hrvatske u vrlo dobrom je stanju. Temeljem analize stanja prirode u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2008. – 2012. godine, ekološko stanje prijelaznih i priobalnih voda u najvećem dijelu akvatorija RH ocijenjeno je najvišim stupnjem, tj. vrlo dobro, s izuzetkom područja šibenske luke, istočnog dijela Kaštelanskog zaljeva i Bakarskog zaljeva koji su ocijenjeni stupnjem niže (dobro). Morsko dno je u dobrom stanju s obzirom na cjelovitost; u dobrom stanju su pelagičke hranidbene mreže (primarni proizvođači, heterotrofni mikroorganizmi, mezozooplankton; mala pelagička riba i vršni predatori); bioraznolikost je također općenito u dobrom stanju (dupini, morske ptice, fotofilne alge, naselja posidonije, koraligen i planktonske zajednice pelagijala) osim crvenog koralja, a nije bilo moguće utvrditi stanje morskih kornjača i zajednice riba. Nisu u dobrom stanju crveni koralj te stokovi komercijalnih vrsta (demersalni, pelagički, priobalni i stokovi školjkaša).

[159] Klepac, R., Osnove ekologije, Zagreb, Jugoslavenska medicinska naklada, 1979., str. 12, 13.

Lokalno su ugrožena pojedina područja morskih staništa, npr. naselja posidonije koje ponegdje ugrožavaju intenzivno sidrenje (nautički turizam), marikultura ili ribolov.[160]

5.1.3.2. Obalno područje

Ukupna dužina hrvatskog obalnog područja, uključujući i obale otoka iznosi 6 248 km. Za gospodarske djelatnosti osigurano je 498 km, od čega samo za turističko-ugostiteljsku namjenu 400 km. Obalna staništa su, primarno radi urbanizacije obale, među najugroženijima u Hrvatskoj. Najčešće se radi o malim lokalitetima koji propadaju radi prevelike izloženosti antropogenim utjecajima poput gradnje, '"betoniziranja" obale, aktivnosti vezanih uz turizam. Kod onečišćenja mora posebno su ugrožena obalna područja, jer su pod najvišim opterećenjem. Najveći dio zagađenja dolazi s kopna i s plovnih objekata (balastne vode). Onečišćenja mogu biti biološka kao što su bakterije i virusi, organske i anorganske tvari kao npr. pesticidi, radioaktivne tvari, pa čak i toplina. Morski ekosustav i obalno područje Republike Hrvatske predstavlja prostor od izuzetne tradicijske i gospodarske važnosti te je neophodno uspostaviti i provoditi aktivnosti za očuvanje njihove kakvoće, ljepote i bioraznolikosti. Stanje mora i pomorskog dobra u Hrvatskoj je dobro, no stupanj zaštite treba podignuti na višu razinu.

5.1.4. Sigurnosni kriteriji

Kada se govori o sigurnosnim kriterijima tada je potrebno uzeti u razmatranje: 1) sigurnost stanovnika na otocima i malim primorskim mjestima, 2) sigurnost turista i 3) sigurnost na moru.

Sigurnost stanovnika na otocima i malim primorskim mjestima. Jedan od elemenata pripadnosti otocima je i osobni doživljaj sigurnosti pojedinca s obzirom na zajednicu u kojoj živi. Najveći dio ispitanika (91 %) osjeća se sigurnim na otoku, što najčešće objašnjavaju sljedećim razlozima: mala zajednica u kojoj postoji čvrsta međusobna povezanost i kontrola, odsutnost klasične privatnosti i visoka razina intimnosti. Granice otoka i malenost njihovih društava kreiraju specifičan osjećaj pripadanja koji se temelji na osobnim odnosima, obiteljskim odnosno rodbinskim, često ojačanima čvrstim moralnim kodeksom i ritualima ili specifičnom snažnom osjećaju pripadnosti, kulturom i jezikom.

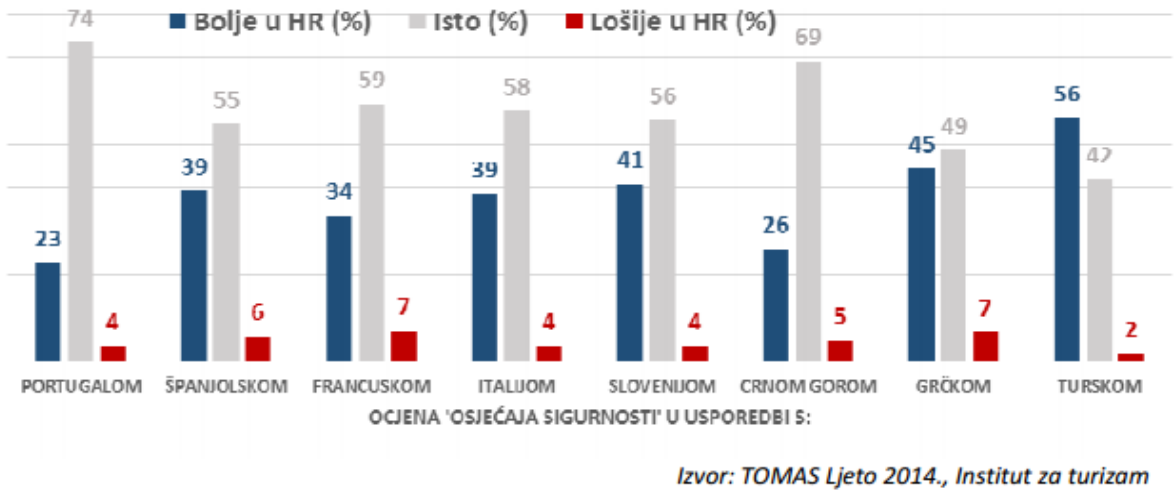
Sigurnost turista. Strategijom razvoja turizma do 2020. godine sigurnost je predviđena kao jedan od temeljnih čimbenika kojim će Hrvatska privlačiti turističku

[160] Kreiranje i procjena ekosustava i njihovih usluga u Republici Hrvatskoj, Online: www.azo.hr

potražnju. U viziji razvoja turizma u Hrvatskoj ističe se: Hrvatska je u 2020. godini globalno prepoznatljiva turistička destinacija, konkurentna i atraktivna za investicije, koja stvara radna mjesta i na održiv način upravlja razvojem na svom cjelokupnom prostoru, njeguje kulturu kvalitete, a svojim gostima tijekom cijele godine pruža gostoljubivost, **sigurnost** i jedinstvenu raznovrsnost autentičnih sadržaja i doživljaja.

Što se tiče osjećaja sigurnosti u RH zanimljivo je istraživanje Instituta za turizam, TOMAS koji osjećaj sigurnosti mjeri trima motrištima: 1) Utjecaj 'osjećaja sigurnosti u zemlji' na izbor destinacije 2) Stupanj zadovoljstva elementom 'osobna sigurnost' 3) Ocjena 'osjećaja sigurnosti u zemlji' u odnosu na konkurentski krug zemalja na Mediteranu. Prema podacima istraživanja iz 2014. godine osobna sigurnost u ljetnom odmorišnom turizmu u RH ocijenjena je na način kako je prikazano u sljedećem grafikonu (cf. grafikon 8).

Grafikon 8: Ocjena osjećaja sigurnosti turista u usporedbi s drugim mediteranskim državama



Izvor: TOMAS Ljeto 2014., Institut za turizam

Sigurnost na moru. Tijekom 2014. godine stradalo je više od trideset ljudi na moru. U 2015. godini u raznim je pomorskim nezgodama i nesrećama spašeno čak 611 osoba, njih 33 su smrtno stradale, a 41 je osoba ozlijeđena. Brojne se pomorske nesreće događaju posebno u ljetnim mjesecima zbog pojačanog prometa brodica i jahti kojima često upravljaju voditelji brodica i skiperi nedovoljnog pomorskog znanja i iskustva te različitih razina osposobljenosti. Kultura sigurnosti i poštivanja pravila na moru treba se podići na višu razinu. Bolja sigurnost na moru treba biti jedna od stalnih briga Ministarstva prometa, pomorstva i infrastrukture.

5.2. ANALIZA I OCJENA ODABRANIH KRITERIJA VRJEDNOVANJA RAZVOJA I ODRŽIVOSTI KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Pomorsko dobro i gospodarske djelatnosti koje se odvijaju na njemu moraju se promatrati kao propulzivni čimbenik i razvojna prigoda cjelokupnog gospodarstva Republike Hrvatske. Pritom se nameće pitanje mogu li gospodarske djelatnosti koje se odvijaju na pomorskom dobru u postojećim uvjetima preuzeti funkciju pokretača dinamičkih procesa i bržeg razvoja, a da se pri tome uvaže: 1) logistički kriteriji, 2) socijalni kriteriji, 3) ekološki kriteriji i 4) sigurnosni kriteriji. Nužno je uspostaviti sinergiju pobrojanih kriterija jer davanje prioriteta bilo kojem od pobrojanih kriterija može dovesti u pitanje održivost drugih kriterija. Pri analizi i ocjeni odabranih kriterija nužno je uvažiti komplementarne djelatnosti na pomorskom dobru kao pokretače razvoja i čimbenike ekonomske, društvene i ekološke održivosti.

Glavni pravci budućeg razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru jesu: brodogradnja, brodarstvo, razvoj luka, turizma i pomorskih usluga. Globalni pregled razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva u razdoblju 1960. − 2011. godine prikazan je po granama u sljedećoj tablici.

Tablica 13: Razvoj hrvatskoga pomorskog gospodarstva u razdoblju od 1960. do 2011. godine

Pomorska grana	1960.	1990.	1995.	2000.	2008.	2011.
Pomorski promet (mln t.)	6,1	29,1	38,1	32,5	30,7	30,3
Indeks	100	477	625	533	503	497
Međunarodni promet u lukama (mln t)	6,4	26,5	11,7	14,2	24,6	18,4
Indeks	100	414	183	222	384	288
Trgovačka mornarica (brt)	544	2460	2480	1529	1586	1656
Indeks	100	452	456	281	292	304
Isporučeni brodovi (000 brt)	187	873	158	291	-	451
Indeks	100	467	84	156	0	241
Ulov morske ribe (000 t)	19,3	34,9	15,4	24,3	60,2	77,7
Indeks	100	181	80	126	312	403
Proizvodnja morske soli (000 t)	5,4	24	21,8	31,2	18	21,1
Indeks	100	444	404	578	333	391
Primorski međunarodni turizam (mln noćenja)	2,3	34	8,5	27,2	50,6	57,5
Indeks	100	1478	370	1183	2200	2500

Izvor: Izradio autor prema: Žuvela, I.: Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik, 38, 1, Rijeka, 2001., str. 24, Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2012., Turizam u brojkama 2013., dostupno na www.business.croatia.hr

Temeljem podataka iz prethodne tablice vidljivo je da su sve pomorske grane Hrvatske ostvarile značajan napredak u promatranom 50-godišnjem razdoblju. Posebno je impresivan rast primorskog međunarodnog turizma mjeren brojem noćenja za 25 puta. Također je vidljivo da je pomorsko gospodarstvo RH u razdoblju od 1990. − 2000. godine zahvatila kriza zbog rata i tranzicije hrvatskoga gospodarstva. Može se primijetiti i blagi pad ili usporavanje grana pomorskog gospodarstva nakon 2008. godine koja je označila izbijanje velike svjetske gospodarske krize. Ako se analiziraju rezultati grana pomorskog gospodarstva u 2011. u odnosu na 1990. godinu tada se može zaključiti sljedeće: 1) pomorski promet ostvario je porast od 4 %, 2) međunarodni promet robe u lukama manji je za 31 %, 3) tonaža trgovačke mornarice manja je za 33%, 4) isporuka brodova smanjena je za 48 %, 5) ulov morske ribe povećan je za 123 %, 6) proizvodnja soli manja je za 12 % i 7) primorski međunarodni turizam povećan je za 56 %. Provedena analiza pokazuje da su u odnosu na predratnu i predtranzicijsku 1990. godinu samo dvije grane pomorskog gospodarstva ostvarile pozitivnu stopu rasta, i to: ulov morske ribe i primorski međunarodni turizam.

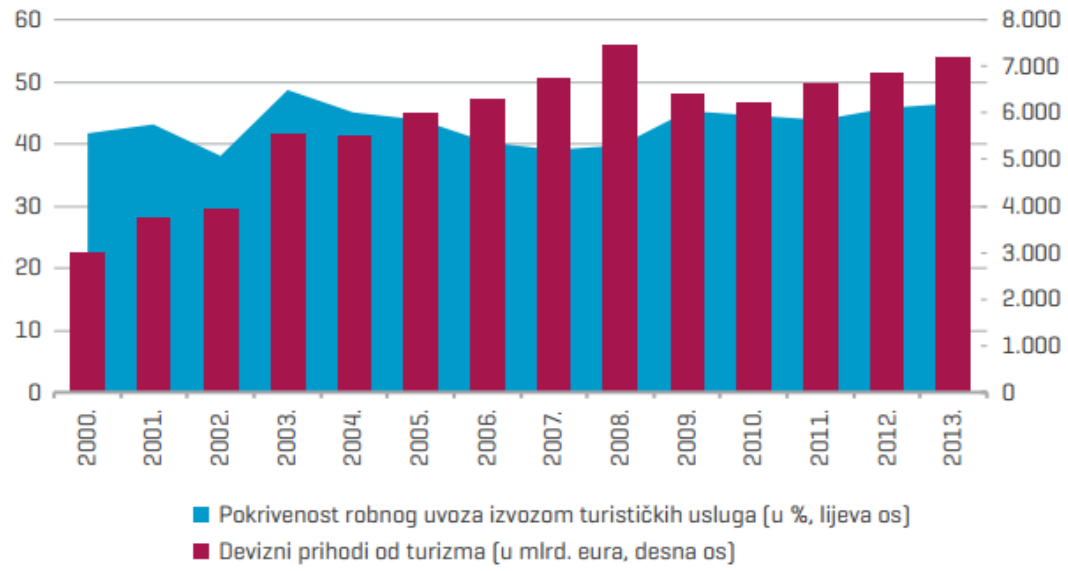
Analiza potvrđuje ne samo dinamičnost ovoga sektora već i njegovu fragilnost u ovisnosti o globalnim političkim i ekonomskim kretanjima.

Premda je prognoziranje pomorskih djelatnosti vezano za velike neizvjesnosti budućih fluktuaciju njihova konjunkturnog ciklusa, ali i regionalnih i globalnih političkih i ekonomskih kretanja, ipak se primjenom prognostičkih metoda može dobiti primjerena kvantitativna valorizacija za naredno razdoblje. Koncem 80-tih godina prošlog stoljeća pomorsko gospodarstvo dostiglo je veliki razvojni uspon te je u tadašnjoj Socijalističkoj Republici Hrvatskoj sudjelovalo 1990. godine u bruto domaćem proizvodu s 9,3 %, u broju zaposlenih s 8,4 % i u izvozu sa 65 %.[161] Kriza u koju je zbog rata zapalo hrvatsko pomorsko gospodarstvo smanjilo je 2000. godine njegov udio u bruto domaćem proizvodu na 4,9 % i broju zaposlenih na 6,1 %. Poslije desetljeća krize bilo je za očekivati ubrzani razvoj svih grana pomorskog gospodarstva i on se je zaista i dogodio u svim granama pomorskog gospodarstva izuzev u pomorskom prometu (- 5,5) i proizvodnji soli (- 42,3%). Ovi podatci odnose se na usporedbu grana pomorskog gospodarstva u 2008. u odnosu na 2000. godinu. Izbijanjem svjetske gospodarske krize značajno će se smanjiti međunarodni promet u lukama dok će ostale grane pomorskog gospodarstva doživjeti blagi pad poput pomorskog prometa ili usporavanje stopa rasta. Izvršene analize potvrđuju primorski turizam kao najpropulzivniju granu pomorskog gospodarstva. Prema podacima HNB-a, devizni prihod od turizma iznosio je 7,2 milijarde eura u 2013. godini, što je činilo preko 37 % ukupnog hrvatskog izvoza u 2013. godini. Nakon, po deviznim prihodima, rekordne 2008. godine, kada je od turističke djelatnosti uprihodovano 7,5 milijardi eura, uslijedio je pad deviznih prihoda od turizma.

Slijedi grafički prikaz pokrivenosti robnog uvoza izvozom turističkih usluga i devizni prihodi od turizma od 2000. do 2013.godine.

[161] Bulič, A.: Prikaz stanja i projekcija razvoja sustava pomorskog gospodarstva, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 7/2, 1993., str. 9.

Grafikon 9: Pokrivenost robnog uvoza izvozom turističkih usluga i devizni prihodi od turizma od 2000. do 2013. godine



Izvor: Mirošević, H.: Sektorske analize - Turizam, Vol. 3, br. 33, Ekonomski institut, Zagreb, 2014., str. 6

Pad deviznih prihoda zaustavljen je 2011. godine. Od te godine devizni prihodi od turizma su u porastu i približavaju se razini iz 2008. godine. Tako je u 2008. godini razina deviznog prihoda od turizma (izražena u eurima) bila oko 147 % veća u odnosu na onu iz 2000. godine. Prema podatcima HNB **tijekom 2015. godine, prihodi u turizmu od stranih gostiju, iznosili su 7 milijardi i 961 milijuna eura, što u odnosu na 2014. godinu (7 milijardi i 401 milijuna eura), predstavlja rast od 7,6 %, odnosno 559,5 milijuna eura.**[162] Regionalna raspodjela hrvatskog turističkog "kolača" izrazito favorizira Jadransku Hrvatsku. U toj se regiji ostvaruje preko 90 % noćenja i preko 80 % turističkih dolazaka.

Dobiveni podaci upućuju na optimističnije sagledavanje izgleda za brži razvoj hrvatskih grana pomorskog gospodarstva. U skladu s tim u nastavku se daje pregled procjene razvoja pomorskog gospodarstva prof. Žuvele za 2015. godinu.

[162]www.poslovniportal.hr (3. 4. 2016.)

Tablica 14: Makroekonomski parametri Hrvatske 2015. (srednja varijanta)

Pomorske grane	2000	2015	Indeks	Stopa rasta	Struktura %	
					2000	2015
Bruto domaći proizvod (mln dol.)						
Brodogradnja	285	650	228	5.7	30.3	23.0
Morsko brodarstvo	178	623	350	8.7	18.9	22.1
Morske luke	22	90	409	9.8	2.3	3.2
Primorski turizam[1)]	406	1.360	335	8.4	43.2	48.2
Morsko ribarstvo	25	60	240	6.0	2.7	2.1
Ostale djelatnosti	24	40	167	3.5	2.6	1.4
Ukupno	940	2.823	300	7.6	100.0	100.0
Broj zaposlenih						
Brodogradnja	13.952	21.500	154	2.8	16.9	18.3
Morsko brodarstvo	2.671	3.600	135	2.0	3.2	3.1
Morske luke	2.987	3.500	117	1.0	3.6	3.0
Primorski turizam[1)]	56.346	81.000	144	25	68.4	68.8
Morsko ribarstvo	3.576	4.500	126	1.6	4.4	3.8
Ostale djelatnosti	2.800	3.600	129	1.7	3.5	3.0
Ukupno	82.332	117.700	143	2.4	100.0	100.0

Izvor: Žuvela, I.: Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38, 1, Rijeka, 2000., str. 54

Temeljem sveobuhvatne elaboracije i analize odabranih kriterija vrjednovanja i razvoja održivosti komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru izvršena je njihova ocjena. Tako su u tablicu uvrštene kvantificirane vrijednosti (inputima od 1 do 100) odabranih kriterija vrjednovanja i razvoja održivosti komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru za 2016. godinu. Potom su dodane njihove očekivane vrijednosti varijabli za 2031. i 2046. godinu uz pretpostavku daljnjeg razvoja grana pomorskog gospodarstva po predloženom modelu održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, a slijedi njihov tablični prikaz.

Tablica 15: Vrijednost odabranih kriterija modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru

	2016.	2031.	2046.	2045./2016.
1. LOGISTIČKI KRITERIJI				
Kriteriji proizvodnih grana pomorskog gospodarstva				
Logistika brodogradnje	45	55	70	25
Logistika ribarstva	55	65	75	20
Logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina	35	45	65	30
Logistika primorske poljoprivrede	40	55	75	35
Logistika pomorskog graditeljstva	50	60	80	30
Kriteriji uslužnih grana pomorskog gospodarstva				
Prometna logistika	60	70	80	20
Logistika turizma	55	70	85	30
Logistika morskih luka	45	55	85	40
Logistika morskog brodarstva	40	50	80	40
SOCIJALNI (DRUŠTVENI) KRITERIJI				
Broj stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	15	10	30	15
Kvaliteta življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	25	30	50	25
Broj zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima	20	25	45	25
Zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i malim primorskim gradovima	25	30	55	30
EKOLOŠKI KRITERIJI				
Morski ekosustav	65	70	85	20
Obalno područje	60	65	80	20
SIGURNOSNI KRITERIJI	70	75	90	20

Izvor: Izradio autor

Razdoblje promatranja od 30 godina uzeto je iz razloga što po ocjeni doktoranda to vrijeme predstavlja odgovarajuće, a vrlo često i potrebno minimalno vremensko razdoblje za izdavanje većine koncesija na pomorskom dobru kako bi one polučile očekivane razvojne rezultate kako za davatelja koncesije tako i za samog korisnika koncesije (koncesionara). Liberalizacija praćena privatizacijom i lakše rješavanje koncesijskih pitanja mogu izravno i bitno unaprijediti kvalitetu gospodarskog korištenja pomorskog dobra i značajno ubrzati ostvarivanje zacrtanih ciljeva kroz ostvarivanje većih stopa rasta.

6. PRIJEDLOG MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Model je približni prikaz sustava ili procesa koji služi za razumijevanje sustava te za njegovo mijenjanje ili upravljanje. Modeli trebaju biti što jednostavniji, a ipak ispravni za svrhu za koju su izrađeni. U ovome poglavlju se obrazlaže i analizira značenje i važnost modela te predlaže model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

6.1. TEORIJSKE ODREDNICE MODELA

Modeli omogućuju opis kompleksnih fenomena, njihovo bolje razumijevanje, komunikaciju onih koji rješavaju problem i samo rješavanje problema.[163] Model znači prikazivanje, tj. opisivanje, zamišljanje, tj. apstrahiranje, modeliranje, oblikovanje određenog objekta, pojave, procesa, sustava kao reprezenta u stvarnosti ili aproksimaciji. Svaki model ima svoju misiju, strukturu, elemente, cjelovitost, prepoznatljivost i sl. ovisno o problemu, predmetu i objektu istraživanja.[164]Na takav **način modeli predstavljaju sredstvo za što zornije odražavanje stvarnosti.**[165] No, model sadržava samo relacije bitne s motrišta cilja, svjesno pribjegavajući simplificiranju pojedinih pretpostavki, odnosno neprikazivanju relacija koje ne pridonose razrješenju problema.

Modele je moguće svrstati u sljedeće skupine: 1) model stvarnog u idealnom − to su idealni modeli realnih stvari; 2) model konkretnog u apstraktnom – apstraktne modele predstavlja svaka generalizacija konkretnih pojava (npr. matematička formula); 3) model idealnog u realnom – realne modele predstavljaju sve ilustracije i interpretacije pojmova, stavova, stvarnih funkcija u algoritmima u čulno-opažajnim i fizičkim predmetima, sustavima, odnosima; 4) model apstraktnog u konkretnom – konkretne modele predstavljaju sve konkretizacije apstraktnih pojmova i stavova.

---

[163] Topić, G.: Modeliranje poslovnih procesa i optimizacija ljudskih resursa u složenim poslovnim sustavima, Fakultet elektrotehnike i računarstva, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2003.

[164] Zelenika, R.: Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010., str. 366

[165] "… čitav se "model" sastavlja i razvija kao sustav jednadžbi. Kod malih modela postoji desetak do dvadesetak jednadžbi. Danas, veliki sustavi prognoziraju između nekoliko stotina do 10 000 varijabli". Cf. Ibidem, str. 570.

U suvremenoj teoriji modeli se mogu klasificirati na 14 vrsta modela:[166] 1) teorijski ili apstraktni modeli (logički i matematički modeli izraženi relacijama), 2) praktični ili konkretni modeli, 3) realni modeli, 4) idealni modeli, 5) jednostavni modeli, 6) složeni modeli, 7) modeli strukture, 8) funkcionalni modeli, 9) djelomični modeli, 10) globalni modeli, 11) analitički modeli, 12) topološki i mrežni modeli, 13) deterministički modeli i 14) stohastički i statistički modeli.

Modeliranje je sustavno istraživački postupak pomoću kojega se izrađuju neki stvarni i idealni znakovni sustav koji omogućava: 1) zamijeniti objekt, predmet, pojavu koja se istražuje; 2) zamijeniti objekt, predmet, pojavu koja daje određenu informaciju o modelu. Temeljem toga, sustav na kojem je, zahvaljujući navedenim svojstvima, moguće eksperimentalno istraživati proračune ili logističku analizu, da bi se na taj način dobiveni podatci proširili na pojavu koja se istražuje kako bi se o njoj stekla pouzdana spoznaja.

Temeljni je cilj modeliranja što točnije i što potpunije spoznati stvari, pojave i postupke, odnosno njihove strukture, funkcije i ponašanje. Da bi se to postiglo, potrebno je ispuniti određene uvjete, i to: 1) model treba biti sličan objektu, originalnom predmetu u materijalu ili strukturi, ili ponašanju, u rezultatu funkcioniranja, 2) model treba predstavljati određeni teorijsko-spoznajni ili praktično-realni odraz, odnosno original i 3) model treba temeljem prethodnih dvaju uvjeta pružiti određenu informaciju o objektu, predmetu, originalu.

Modeliranje je razvilo i afirmiralo posebnu znanstvenu metodu – metodu modeliranja, koja ima tri temeljne funkcije, i to:[167] 1) primijenjeno-praktična funkcija – modeli se upotrebljavaju u rješavanju praktičnih problema, 2) demonstrativna funkcija – modeli se upotrebljavaju u odgojno-obrazovne svrhe (makete, sheme, crteži) i 3) znanstvenoistraživačka funkcija – modeli se upotrebljavaju u cilju istraživanja stvari, pojava i otkrivanja novih znanstvenih spoznaja.

Faze postupka modeliranja jesu: 1) postavljanje zadataka, 2) izbor ili stvaranje modela, 3) istraživanje modela i 4) prijenos spoznaja s modela na original ili pojave.

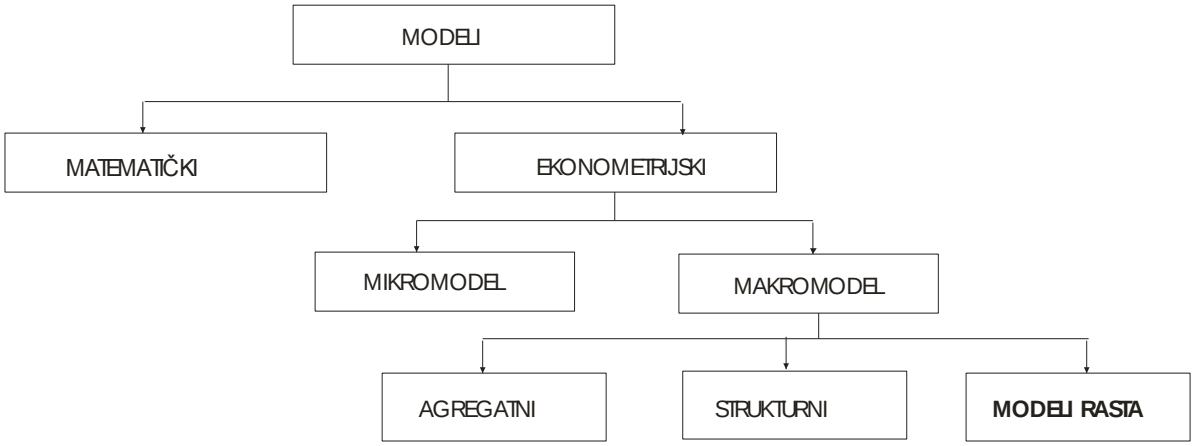
Budući da je model pojednostavljena slika stvarnosti, a stvarnost može jako varirati od jedne situacije do druge, u ekonomiji se primjenjuje veliki broj modela od kojih svaki razmatra neke aspekte ekonomskog života, a shematski prikaz koji slijedi prikazuje osnovne vrste ekonomskih modela.

---

[166] Cf. Ibidem.

[167] Cf. Ibidem, str. 368.

Shema 3: Osnovne vrste ekonomskih modela



Izvor: Babić, M.: Makroekonomija, 11. izd., Mate, Zagreb, 2000., str. 17

6.2. SPECIFIČNOSTI MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

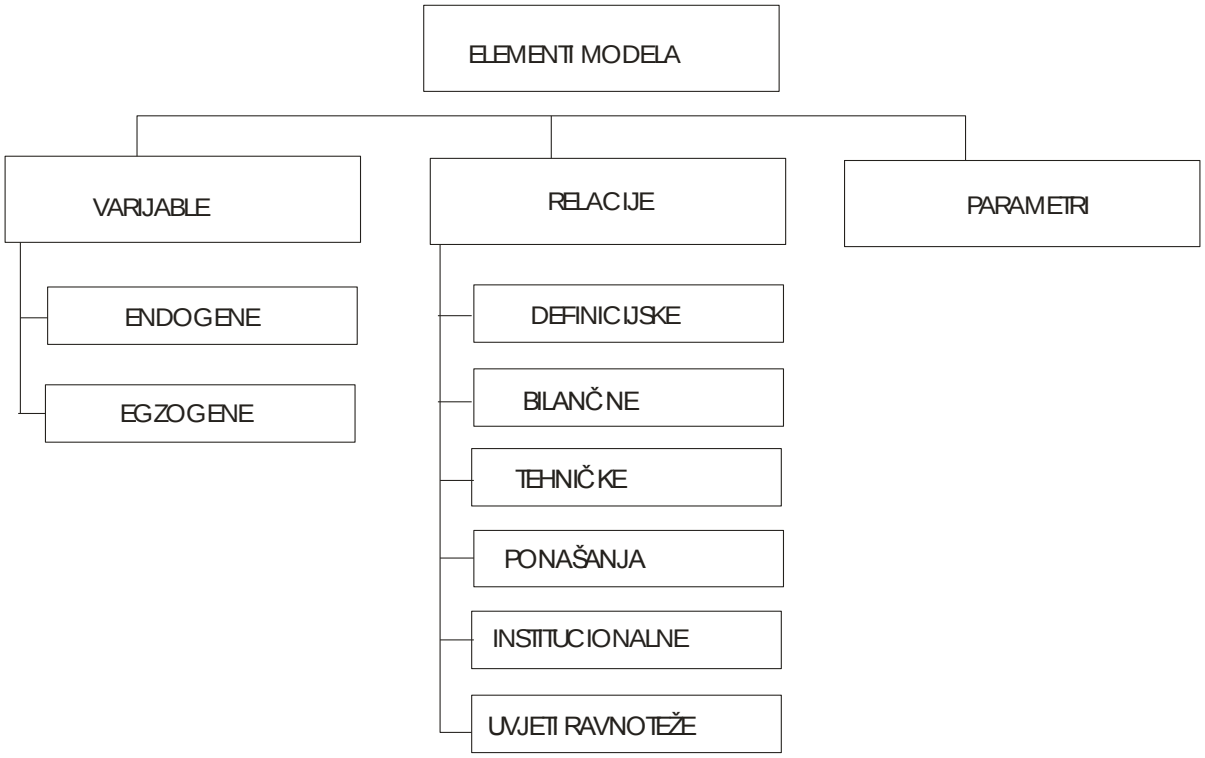
Modelom održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru teorijski se postavlja sustav međuovisnosti varijabli koje vladaju u konkretnoj stvarnoj situaciji pomorskog gospodarstva. Svrha tako postavljenog modela jest razumjeti i objasniti tržišnu situaciju te donositeljima odluka na svim razinama pomoći u odlučivanju. To znači da bi takav model trebao sadržavati minimum relevantnih varijabli koje mogu pojasniti događanja na tržištu pomorskog gospodarstva.

Da bi zahtjevi modela u punoj mjeri poslužili u odlučivanju trebaju uključivati:[168] 1) logičnost u prikazivanju realnih međuodnosa varijabli, 2) jednostavnost, ali i obuhvat svih relevantnih utjecajnih varijabli, 3) raspoloživost potrebnih informacija za operacionalizaciju modela, 4) raspoloživost i mogućnost vrjednovanja alternativnih odluka, 5) univerzalnost primjene za veći broj problema, 6) podesnost za brzo i efikasno odlučivanje pomoću statističko-matematičkog instrumentarija, odnosno računalnu obradu.

Elementi svakog modela jesu: 1) varijable – elementi modela koji mogu poprimiti različite vrijednosti; 2) relacije – mogu biti definicijske, bilančne, tehničke, relacije ponašanja, institucionalne relacije i uvjeti ravnoteže; i 3) parametri – kvantitativni izraz međuovisnosti dviju ekonomskih varijabli. Skupovi i podskupovi elemenata modela prikazani su sljedećom shemom.

[168] Barković, D., Odlučivanje u marketingu, Informator, Zagreb, 1986., str. 19.

Shema 4: Elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



Izvor: Babić, M.: Makroekonomija, 11. izd., Mate, Zagreb, 2000., str. 22

Do sada su se u gospodarskoj praksi izdvojile četiri skupine modela:[169] 1) implicitni modeli – temelje se na intuiciji pojedinca; 2) verbalni modeli – prezentirani riječima; 3) formalni modeli − sustav se prikazuje pomoću formaliziranih odnosa između najvažnijih varijabli; 4) numerički modeli – matematičkim jezikom kvantificiraju različite komponente i njihove međuodnose. Izgradnja, odnosno postavljanje modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru sastoji se od triju faza: 1) specifikacija ili predstavljanje strukture modela, 2) određivanje parametara modela i 3) vrednovanje, ocjenjivanje valjanosti modela.

Odlučivanje u pomorskom gospodarstvu uvijek zahtijeva procjenu budućih vrijednosti relevantnih varijabli komplementarnih djelatnosti. To je sasvim razumljivo kada se ima na umu da se stalno unaprjeđuju postojeće ili rađaju nove komplementarne djelatnosti uglavnom orijentirane na budućnost. Važnost pojedinih varijabli modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru često se u vremenu mijenja kao i strukturni odnosi između varijabli. Ovdje se radi o dinamičnom modelu i međusobno uvjetovanoj strukturi elemenata modela čija međusobna uvjetovanost vodi ka vrlo složenim relacijama.

[169] Ibid, str 22.

Ova specifičnost zahtijeva da se elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru razmotre pomoću matrice rasta. Naime, preko modela zasnovanih na matrici rasta moguće je postaviti i istražiti elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru te ocijeniti tendencije unutar sustava pomorskog gospodarstva pri različitim pretpostavkama, neovisno od toga jesu li ti strukturni odnosi preneseni iz prošlosti u budućnost ili su oni izmijenjeni prema unaprijed utvrđenom planu razvitka.

Prethodno navedene činjenice upućuju na nužnost da se vrijednosti pojedinih elemenata modela promatraju simultano preko direktnih i indirektnih stopa rasta. Potrebe za ovakvim pristupom značajne su posebice u slučajevima kada se direktnim stopama rasta ne mogu povezati kretanja unutar sustava pomorskog gospodarstva u cjeloviti dinamični sustav. Postoji veliki broj teorijskih i praktičnih modela u dinamičkoj analizi, *input-output* analizi, linearnom, nelinearnom i dinamičkom programiranju. Međutim, nijedan od navedenih modela ne temelji se na indirektnim stopama rasta, premda se i pomoću njih mogu promatrati složeni dinamički sustavi s različitim mogućnostima programiranja.

6.3. FORMULIRANJE MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Znanstveno utemeljena pretpostavka je da se model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru sastoji od n međusobno ovisnih elemenata ili varijabli. S $y_{i,t}$ i $y_{i,t-1}$ označit će se vrijednost (npr. kao input) i-tog elementa (varijable) modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru (i = 1, …, n) u razdoblju t i t-1. Prirast vrijednosti inputa i-tog elementa ili varijable modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru je:

$$\Delta y_{it} = y_{i,t} - \Delta y_{it-1}. \qquad (4)$$

Indirektna stopa rasta i-tog elementa (varijable) modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na j-ti, definira se kao odnos prirasta inputa i-tog elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, Δy_{it}, i vrijednosti inputa j-tog elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u razdoblju t, odnosno:

$$r_{ijt} = \Delta y_{i,t} / y_{it-1} \qquad i,j = 1, \ldots, n.\ Y_{i,t-1} \neq 0. \tag{5}$$

Indirektne stope rasta mogu se izraziti u obliku matrice rasta vrijednosti elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru:[170]

$$Rt = \begin{bmatrix} r_{11} & r_{12} & \ldots & 1_{nt} \\ r_{21} & r_{22} & \ldots & 2_{nt} \\ \ldots & \ldots & \ldots & \ldots \\ r_{n1t} & r_{n2t} & \ldots & r_{nnt} \end{bmatrix} \qquad t = 1, \ldots, T, \tag{6}$$

gdje elementi na glavnoj vertikali označavaju direktne (i = j), a ostali (i ≠ j) indirektne stope rasta. Elementi u i-tom redu označavaju rast vrijednosti u i-tom elementu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na vrijednost drugih elemenata. Elementi u i-tom stupcu označavaju rast vrijednosti inputa u svim elementima modela u odnosu na input i-tog elementa u razdoblju t.

Sukladno prethodno navedenom može se zaključiti da je svaki element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru predstavljen jednim redom i jednim stupcem, s elementima koji izražavaju indirektne ili relativne odnose rasta. Tako je primjerice u prvom redu izražen rast inputa prvog elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na ostale elemente, a u prvom stupcu, rast ostalih elemenata u odnosu na input prvog elementa. Drugi redovi i stupci odgovaraju drugim elementima modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Indirektne stope rasta mogu se definirati i u odnosu na vrijednosti j-tog elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u razdoblju t-1, odnosno:

$$r'_{ijt} = \Delta y_{it} / \Delta y_{j,t-1} \qquad i,j = 1, \ldots, n. \tag{7}$$

Veza između indirektne stope rasta (34) i (35) može se uspostaviti preko sljedećih međuodnosa:

[170] Stojanović, D.: Ekonomsko matematički metodi i modeli, dodatak: matrica rasta, Univerzitet u Beogradu, Beograd, 1990., str. 487.

$r_{ijt} = r'_{ijt} / 1 + r'_{jjt}$ $\quad ir'_{ijt} = r_{ijt} / 1 - r_{jjt}$ $\quad i,j = 1, \ldots, n$. (8)

Matrica rasta može se odrediti i preko vanjskog vektora elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Takav način određivanja koristan je za praktično izračunavanje matrice rasta. Vektor rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru:

$$\Delta y_{it} = \Delta y_{1t}, \ldots, \Delta y_{mt}, \quad (9)$$

i vektor recipročnih vrijednosti elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru:

$$(1/y_t) = (1/y_{1t}, \ldots, 1/y_{nt}) \quad y_{it} \neq 0, \quad i,j = 1, \ldots, n. \quad (10)$$

Vanjska vrijednost vektora prirasta elemenata modela strateškog održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru i vektora recipročnih vrijednosti definiraju matricu rasta modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.[171]

$$R_{pt} = \Delta y'_t(1/y_t) = \begin{bmatrix} \Delta y_{1t} \\ \ldots \\ \Delta y_{mt} \end{bmatrix} (1/y_{1t}, \ldots, 1/\Delta y_{nt}) \quad (11)$$

$$Rpt = \begin{bmatrix} \Delta y_{1t} / y_{1t} & \ldots & \Delta y_{1t} / y_{nt} \\ \ldots & \ldots & \ldots \\ \Delta y_{mt} / y_{1t} & \ldots & \Delta y_{mt} / y_{nt} \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} r_{11t} & \ldots & r_{1nt} \\ \ldots & \ldots & \ldots \\ r_{m1t} & \ldots & r_{mnt} \end{bmatrix} . \quad (12)$$

Kada se promatraju samo direktne stope rasta tada se rast jednoga elementa izražava neovisno od rasta drugih. Međutim, kada se definiraju indirektne stope rasta, tj. rast i-tog elementa u odnosu na j-ti (i, j = 1, ..., n), moguće je odrediti strukturu rasta elemenata i izraziti sve odnose preko matrice rasta u ukupnom sustavu. Istodobnim izražavanjem direktnih i indirektnih postotaka rasta moguće je pratiti promjene intenziteta rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru i njihove strukturne odnose.

[171] Stojanović, D., op.cit., str. 489.

6.4. TESTIRANJE MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Temeljem podataka koji slijede moguće je odrediti matricu rasta po elementima modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na tekuće i buduće vrijednosti u razdoblju 2016./2046. godina.

Vektor rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru je:

$$\Delta Y'_{2046} \begin{vmatrix} 25 \\ 20 \\ 30 \\ 35 \\ 30 \\ \\ 20 \\ 30 \\ 40 \\ 40 \\ \\ 15 \\ 25 \\ 25 \\ 30 \\ \\ 20 \\ 20 \\ \\ 20 \end{vmatrix}$$

Vektor recipročnih vrijednosti elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru je:

$$\frac{1}{Y_{2046}} = \frac{1}{70}, \frac{1}{75}, \frac{1}{65}, \frac{1}{75}, \frac{1}{80}, \frac{1}{80}, \frac{1}{85}, \frac{1}{85}, \frac{1}{80}, \frac{1}{30}, \frac{1}{50}, \frac{1}{45}, \frac{1}{55}, \frac{1}{85}, \frac{1}{80}, \frac{1}{90}$$

Umnožak vanjskog vektora $\Delta Y'_{2046}$ i $1/Y_{2046}$ određuje matricu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na tekuće vrijednosti:

25/70	25/75	25/65	25/75	25/80	25/80	25/85	25/85	25/80	25/30	25/50	25/45	25/55	25/85	25/80	25/90
20/70	20/75	20/65	20/75	20/80	20/80	20/85	20/85	20/80	20/30	20/50	20/45	20/55	20/85	20/80	20/90
30/70	30/75	30/65	30/75	30/80	30/80	30/85	30/85	30/80	30/30	30/50	30/45	30/55	30/85	30/80	30/90
35/70	35/75	35/65	35/75	35/80	35/80	35/85	35/85	35/80	35/30	35/50	35/45	35/55	35/85	35/80	35/90
30/70	30/75	30/65	30/75	30/80	30/80	30/85	30/85	30/80	30/30	30/50	30/45	30/55	30/85	30/80	30/90
20/70	20/75	20/65	20/75	20/80	20/80	20/85	20/85	20/80	20/30	20/50	20/45	20/55	20/85	20/80	20/90
30/70	30/75	30/65	30/75	30/80	30/80	30/85	30/85	30/80	30/30	30/50	30/45	30/55	30/85	30/80	30/90
40/70	40/75	40/65	40/75	40/80	40/80	40/85	40/85	40/80	40/30	40/50	40/45	40/55	40/85	40/80	40/90
40/70	40/75	40/65	40/75	40/80	40/80	40/85	40/85	40/80	40/30	40/50	40/45	40/55	40/85	40/80	40/90
15/70	15/75	15/65	15/75	15/80	15/80	15/85	15/85	15/80	15/30	15/50	15/45	15/55	15/85	15/80	15/90
25/70	25/75	25/65	25/75	25/80	25/80	25/85	25/85	25/80	25/30	25/50	25/45	25/55	25/85	25/80	25/90
25/70	25/75	25/65	25/75	25/80	25/80	25/85	25/85	25/80	25/30	25/50	25/45	25/55	25/85	25/80	25/90
30/70	30/75	30/65	30/75	30/80	30/80	30/85	30/85	30/80	30/30	30/50	30/45	30/55	30/85	30/80	30/90
20/70	20/75	20/65	20/75	20/80	20/80	20/85	20/85	20/80	20/30	20/50	20/45	20/55	20/85	20/80	20/90
20/70	20/75	20/65	20/75	20/80	20/80	20/85	20/85	20/80	20/30	20/50	20/45	20/55	20/85	20/80	20/90
20/70	20/75	20/65	20/75	20/80	20/80	20/85	20/85	20/80	20/30	20/50	20/45	20/55	20/85	20/80	20/90

0,333333	0,384615	0,333333	0,3125	0,3125	0,294118	0,294118	0,3125	0,833333	0,5	0,555556	0,454545	0,294118	0,3125	0,277778
0,266667	0,307692	0,266667	0,25	0,25	0,235294	0,235294	0,25	0,666667	0,4	0,444444	0,363636	0,235294	0,25	0,222222
0,4	0,461538	0,4	0,375	0,375	0,352941	0,352941	0,375	1	0,6	0,666667	0,545455	0,352941	0,375	0,333333
0,466667	0,538462	0,466667	0,4375	0,4375	0,411765	0,411765	0,4375	1,166667	0,7	0,777778	0,636364	0,411765	0,4375	0,388889
0,4	0,461538	0,4	0,375	0,375	0,352941	0,352941	0,375	1	0,6	0,666667	0,545455	0,352941	0,375	0,333333
0,266667	0,307692	0,266667	0,25	0,25	0,235294	0,235294	0,25	0,666667	0,4	0,444444	0,363636	0,235294	0,25	0,222222
0,4	0,461538	0,4	0,375	0,375	0,352941	0,352941	0,375	1	0,6	0,666667	0,545455	0,352941	0,375	0,333333
0,533333	0,615385	0,533333	0,5	0,5	0,470588	0,470588	0,5	1,333333	0,8	0,888889	0,727273	0,470588	0,5	40/90
0,533333	0,615385	0,533333	0,5	0,5	0,470588	0,470588	0,5	1,333333	0,8	0,888889	0,727273	0,470588	0,5	40/90
0,2	0,230769	0,2	0,1875	0,1875	0,176471	0,176471	0,1875	0,5	0,3	0,333333	0,272727	0,176471	0,1875	0,166667
0,333333	0,384615	0,333333	0,3125	0,3125	0,294118	0,294118	0,3125	0,833333	0,5	0,555556	0,454545	0,294118	0,3125	0,277778
0,333333	0,384615	0,333333	0,3125	0,3125	0,294118	0,294118	0,3125	0,833333	0,5	0,555556	0,454545	0,294118	0,3125	0,277778
0,4	0,461538	0,4	0,375	0,375	0,352941	0,352941	0,375	1	0,6	0,666667	0,545455	0,352941	0,375	0,333333
0,266667	0,307692	0,266667	0,25	0,25	0,235294	0,235294	0,25	0,666667	0,4	0,444444	0,363636	0,235294	0,25	0,222222
0,266667	0,307692	0,266667	0,25	0,25	0,235294	0,235294	0,25	0,666667	0,4	0,444444	0,363636	0,235294	0,25	0,222222
0,266667	0,307692	0,266667	0,25	0,25	0,235294	0,235294	0,25	0,666667	0,4	0,444444	0,363636	0,235294	0,25	0,222222

Slijedi prikaz direktnih i indirektnih stopa rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru za razdoblje od 2016. do 2046. godine.

33,33%	38,46%	33,33%	31,25%	31,25%	29,41%	29,41%	31,25%	83,33%	50,00%	55,56%	45,45%	29,41%	31,25%	27,78%
26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%	66,67%	40,00%	44,44%	36,36%	23,53%	25,00%	22,22%
40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%	100,00%	60,00%	66,67%	54,55%	35,29%	37,50%	33,33%
46,67%	53,85%	46,67%	43,75%	43,75%	41,18%	41,18%	43,75%	116,67%	70,00%	77,78%	63,64%	41,18%	43,75%	38,89%
40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%	100,00%	60,00%	66,67%	54,55%	35,29%	37,50%	33,33%
26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%	66,67%	40,00%	44,44%	36,36%	23,53%	25,00%	22,22%
40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%	100,00%	60,00%	66,67%	54,55%	35,29%	37,50%	33,33%
53,33%	61,54%	53,33%	50,00%	50,00%	47,06%	47,06%	50,00%	133,33%	80,00%	88,89%	72,73%	47,06%	50,00%	44,44%
53,33%	61,54%	53,33%	50,00%	50,00%	47,06%	47,06%	50,00%	133,33%	80,00%	88,89%	72,73%	47,06%	50,00%	44,44%
20,00%	23,08%	20,00%	18,75%	18,75%	17,65%	17,65%	18,75%	50,00%	30,00%	33,33%	27,27%	17,65%	18,75%	16,67%
33,33%	38,46%	33,33%	31,25%	31,25%	29,41%	29,41%	31,25%	83,33%	50,00%	55,56%	45,45%	29,41%	31,25%	27,78%
33,33%	38,46%	33,33%	31,25%	31,25%	29,41%	29,41%	31,25%	83,33%	50,00%	55,56%	45,45%	29,41%	31,25%	27,78%
40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%	100,00%	60,00%	66,67%	54,55%	35,29%	37,50%	33,33%
26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%	66,67%	40,00%	44,44%	36,36%	23,53%	25,00%	22,22%
26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%	66,67%	40,00%	44,44%	36,36%	23,53%	25,00%	22,22%
26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%	66,67%	40,00%	44,44%	36,36%	23,53%	25,00%	22,22%

6.5. ANALIZA I USPOREDBA PREDLOŽENIH MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Predloženi model sastoji se od četiriju temeljnih podmodela od kojih svaki ima svoje posebnosti. Od predloženih podmodela najsloženiji je logistički model koje se također sastoji od dva podmodela, i to od: 1) modela proizvodnih grana pomorskog gospodarstva i 2) modela uslužnih grana pomorskog gospodarstva. Poradi toga predloženi model bit će vrlo složen, ali istodobno će poslužiti i kao vrlo dobra osnova za donošenje kvalitetnih odluka.

Takva složena i dinamična struktura modela omogućuju pojedinačnu analizu svakog od podmodela, ali i integraciju navedenih podmodela u jedan jedinstveni model i globalnu analizu svih podmodela i njihovih varijabli skupno. Globalna analiza posebice posredstvom indirektnih stopa rasta omogućuje sagledavanje međuovisnosti svih elemenata modela.

Provedenim istraživanjem i vrednovanjem kriterija modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru dobivene direktne stope rasta pojedinih podmodela i svih elemenata modela nalaze se u tablici 16.

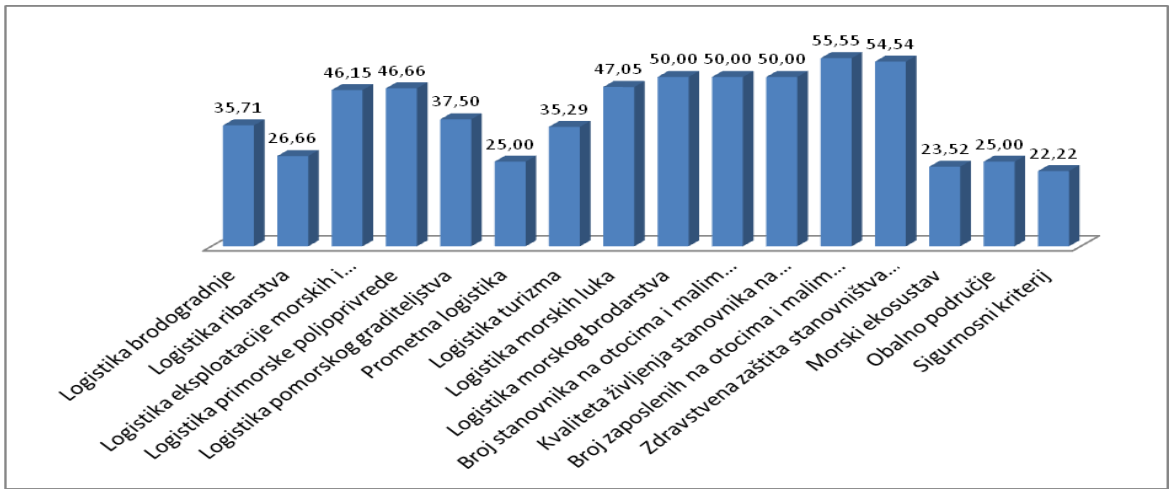
Tablica 16: Direktne stope rasta podmodela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru

	Direktne stope rasta
1. Logistički model	
Model proizvodnih grana pomorskog gospodarstva	
Logistika brodogradnje	35,71
Logistika ribarstva	26,66
Logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina	46,15
Logistika primorske poljoprivrede	46,66
Logistika pomorskog graditeljstva	37,50
Model uslužnih grana pomorskog gospodarstva	
Prometna logistika	25,00
Logistika turizma	35,29
Logistika morskih luka	47,05
Logistika morskog brodarstva	50,00
Socijalni (društveni) model	
Broj stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	50,00
Kvaliteta življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	50,00
Broj zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima	55,56
Zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i malim primorskim gradovima	54,55
Ekološki model	
Morski ekosustav	23,52
Obalno područje	25,00
Sigurnosni model	22,22

Izvor: Izradio autor

Dobiveni rezultati, odnosno direktne stope rasta mogu se i globalno prikazati na razini općeg modela, što je prikazano grafikonom koji slijedi.

Grafikon 10: Direktne stope rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 10 razvidno je da svi elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u narednom razdoblju trebaju ostvariti značajne stope rasta kako bi se unaprijedila kvaliteta gospodarskog korištenja pomorskog dobra u skladu s načelima održivosti.

Direktne stope rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru mogu se podijeliti u **četiri skupine**:

U prvoj skupini se nalaze elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru koji bi trebali ostvariti stope rasta između 20 i 30 %, a to su: sigurnosni kriteriji (22,22), morski ekosustav (23,52), obalno područje (25), modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru može se ocijeniti umjereno jak.

Drugu skupinu čine elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru koji bi trebali ostvariti stope rasta između 30 i 40 %, a to su: logistika turizma (35,29), logistika brodogradnje (35,71) i logistika pomorskog graditeljstva (37,50). Utjecaj ovih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru može se ocijeniti umjereno do srednje jak.

Treća skupina sastoji se od elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru koji bi trebali ostvariti stope rasta između 40 i 50 %, a to su: logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (46,15), logistika primorske poljoprivrede (46,66) i logistika morskih luka (47,05). Utjecaj ovih elemenata modela

održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru može se ocijeniti srednje jak.

Četvrtu skupinu čine elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru koji bi trebali ostvariti stope rasta 50 i više %, a to su: logistika morskog brodarstva (50), broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (50), kvaliteta življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (50), zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (54,55) i broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima (55,56). Utjecaj ovih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru može se ocijeniti izrazito jak.

U nastavku su obrazložene direktne stope rasta onih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru čiji je utjecaj ocijenjen kao izrazito jak.

Logistika morskog brodarstva u razdoblju od 2016. do 2046. godine treba ostvariti direktnu stopu rasta od 50 %. Ovaj element modela treba ostvariti značajan rast u narednom razdoblju budući je to jedini način da se hrvatska trgovačka i putnička mornarica razvijaju, kontinuirano grade i održavaju svoj konkurentski položaj na pomorskom tržištu.

Broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima, kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u narednom razdoblju (2016. − 2046.) treba ostvariti direktnu stopu rasta od 50 %. Ovako visoka stopa rasta ovoga elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ističe presudnu važnost ljudskog čimbenika za opstojnost modela i činjenicu da bez poštivanja načela socijalne održivosti model ne može funkcionirati. Nepovoljna ekonomska situacija još uvijek predstavlja glavni potisni migracijski čimbenik (uz nepostojanje prilika za adekvatan nastavak školovanja) te je nužno ostvariti sinergijski učinak modela između ekonomskih, socijalnih i ekoloških varijabli.

Kvaliteta života stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru također u narednom razdoblju (2016. − 2046.) treba ostvariti direktnu stopu rasta od 50 %. Kontinuiranim unapređenjem kvalitete življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima nužno je unaprijediti društvenu, populacijsku, ekonomsku, sociokulturnu, sociopsihološku i identitetsku dimenziju života na otocima. Dobiveni rezultati upućuju na potrebu sustavne regionalne razvojne politike Hrvatske kako otočne ruralne zajednice i njihove tradicijske aktivnosti ne bi ostale marginalizirane i zanemarivane.

Zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u narednom razdoblju (2016. do 2046. godine) treba ostvariti direktnu stopu rasta od 54,55 %. Zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i malim primorskih gradovima može se značajnije unaprijediti i razvojem zdravstvenog turizma. Tako bi se zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i malim primorskim gradovima značajno unaprijedila bez opterećenja državnog proračuna.

Broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u narednom razdoblju (2016. −2046.) treba ostvariti najvišu direktnu stopu rasta i to od 55,56 %. Dobiveni podatak upućuje na činjenicu da otoke i male primorske gradove treba razumjeti kao mjesta poticanja i ulaganja u tradicionalna zanimanja – vinogradarstvo, pomorstvo, ribarstvo, maslinarstvo, stočarstvo, spužvarstvo i koraljstvo (kao i planske investicije u ekopoljoprivredu i selektivne oblike turizma, npr. sportski), koja uz oslanjanje na lokalne resurse, ali i poticaje od kohezijskih europskih fondova. Bez mogućnosti zapošljavanja i samozapošljavanja stanovništvo na otocima i u malim primorskim gradovima i dalje će starjeti te se iseljavati, a male otočne zajednice izumirati.

6.6. VRJEDNOVANJE I ODABIR ODGOVARAJUĆEG MODELA ODRŽIVOG RAZVOJA KOMPLEMENTARNIH DJELATNOSTI NA POMORSKOM DOBRU

Kako se predloženi model sastoji se od četiriju podmodela od kojih svaki ima svoje posebnosti vrednovanje i odabir modela može se izvršiti na pojedinačnoj mikrorazini, ili cjelovito na makrorazini.

Pojedinačno ili vrjednovanje na mikrorazini odnosilo bi se na samo jedan od odabranih podmodela i vodilo bi se isključivo isticanjem ciljeva tog podmodela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru bez sagledavanja njihovog izravnog i neizravnog utjecaja na varijable ostalih pod modela.

Logistički model primjerice opisuje sposobnost razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru samo s ekonomskog motrišta održivosti. Slijedi tablični prikaz stopa rasta logističkog modela razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Tablica 17: Direktne i indirektne stope rasta logističkog modela razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru

	LB	**LR**	**LE**	**LP**	**LG**	***PL***	***LT***	***LL***	***LB***
LB	35,71%	33,33%	38,46%	33,33%	31,25%	31,25%	29,41%	29,41%	31,25%
LR	28,57%	26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%
LE	42,86%	40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%
LP	50,00%	46,67%	53,85%	46,67%	43,75%	43,75%	41,18%	41,18%	43,75%
LG	42,86%	40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%
PL	28,57%	26,67%	30,77%	26,67%	25,00%	25,00%	23,53%	23,53%	25,00%
LT	42,86%	40,00%	46,15%	40,00%	37,50%	37,50%	35,29%	35,29%	37,50%
LL	57,14%	53,33%	61,54%	53,33%	50,00%	50,00%	47,06%	47,06%	50,00%
LB	57,14%	53,33%	61,54%	53,33%	50,00%	50,00%	47,06%	47,06%	50,00%

Legenda: **LB** – logistika brodogradnje, **LR** – logistika ribarstva, itd. (proizvodne grane)

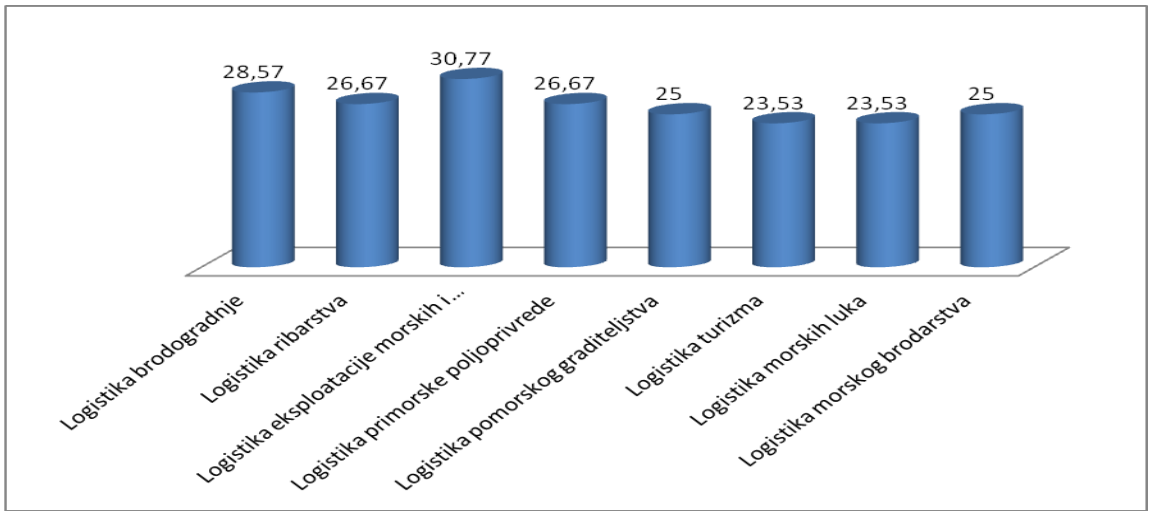
PL – prometna logistika, ***LT*** – logistika turizma, itd. (uslužne grane)

Izvor: Izradio autor

Takav model mogao bi se nazvati modelom održivog razvoja međusobno nepovezanih otoka. Tako bi se primjerice u pokušaju optimizacije logističkog podmodela u prvi plan izdvojili ciljevi razvoja logistike morskog brodarstva (***LB***), logistike morskih luka (***LL***)i logistike primorske poljoprivrede (**LP**) bez analize utjecaja tih elementa na razvoj komponenata iz drugih podmodela, odnosno kako razvoj elemenata iz drugih podmodela utječe na njih.

Uspoređujući prometnu logistiku s ostalim elementima logističkog modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru dolazi se do zaključka da se stope rasta prometne logistike u odnosu na druge elementa logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru kreću u rasponu od 23,53% do 30,77 %, što je prikazano grafikonom koji slijedi.

Grafikon 11: Indirektne stope rasta prometne logistike u odnosu na ostale elemente logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru

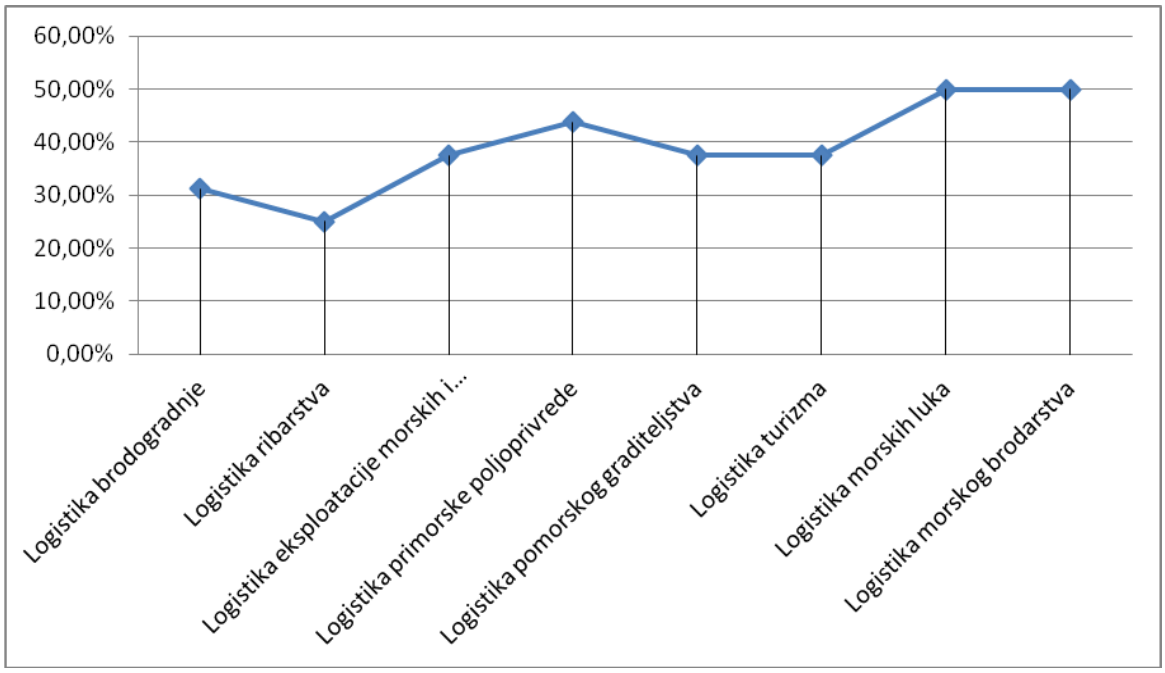


Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 11 razvidno je da će prometna logistika u promatranom razdoblju ostvariti umjereno jake indirektne stope rasta u odnosu na ostale elemente logističkog modela. Najveće stope rasta prometna logistika kao element logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (30,77 %) i logistiku brodogradnje (28,57), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica rasta značenja prometne logistike. Pri takvoj analizi, primjerice potpuno se zanemaruje utjecaj prometne logistike na broj stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima gdje je stopa rasta iznimno jaka i iznosi 66,67 %.

Uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata logističkoga modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s prometnom logistikom, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskog brodarstva (88,89), logistika morskih luka i logistika primorske poljoprivrede (77,78). Dobiveni podaci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi porastu značenja prometne logistike kao elementu logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Integralna analiza također potvrđuje važnosti utjecaja ovih elemenata modela na razvoj značenja prometne logistike, ali po znatno nižim stopama rasta. Slijedi grafički prikaz indirektnih stopa rasta ostalih elemenata logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na prometnu logistiku.

Grafikon 12: Indirektne stope rasta ostalih elemenata logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na prometnu logistiku



Izvor: Izradio autor

Tek nakon provedene pojedinačne optimizacije moglo bi se pristupiti optimizaciji održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru kroz optimizaciju sva četiri podmodela i to na sljedećem principu:

$$ORPD = f\ (L_E, S_S, E_S, S_G). \qquad (13)$$

Sukladno tome, održivi razvoj upravljanja komplementarnim djelatnostima na pomorskom dobru (ORDP) ovisi o odabranoj kombinaciji sva četiri elemenata održivosti. Kako svaka kombinacija elemenata održivosti za rezultat ima određene prihode, odnosno određeni financijski rezultat (pozitivna ili negativna dobit), tada se društvena korist od upravljanja komplementarnim djelatnostima na pomorskom dobru (DK) može iskazati kao razlika između ukupnih prihoda i ukupnih rashoda:

$$DK = UP - UR. \qquad (14)$$

Ukupni prihodi od upravljanja komplementarnim djelatnostima na pomorskom dobru temelje se na logističko-ekonomskih elementima modela (L_E) i mogu se iskazati kao razlika između vrijednosti outputa i inputa proizvodnih i uslužnih logističko-gospodarskih aktivnosti (L_E) na pomorskom dobru:

$$UP = Q_{LE} - I_{LE.} \quad (15)$$

Ukupni društveni troškovi mogu se predstaviti kao zbroj troškova osiguranja socijalne (S_T), i ekološke (E_T) održivosti i troškova sigurnosti (S_{TG}):

$$UR = S_T + E_T + S_{TG.} \quad (16)$$

Sukladno tome, društvena korist može se iskazati kao:

$$DK = (Q_{LE} – I_{LE}) – (S_T + E_T + S_{TG}). \quad (17)$$

Temeljem jednadžbe (25) razvidno je da je povećanje društvene koristi moguće ostvariti povećanjem prihoda ili smanjenjem troškova, ili bržim povećanjem prihoda u odnosu na porast troškova. Istodobnom analizom prihoda i troškova s obzirom na različite stupnjeve korištenja pomorskog dobra, država može definirati razvojnu politiku i politiku korištenja pomorskog dobra, povećati udio privatnog sektora u obavljanju djelatnosti i usluga, odnosno obujam pomorskog dobra i cijene po kojima će se upravljanje pomorskim dobrom posredstvom koncesija ponudit na tržištu. Očito je da navedeni pristup favorizira ekonomsku održivost ne vodeći jednako računa o ostalim elementima održivosti, odnosno ne oslanjajući se pri tom na sva načela održivosti. Naime, takvim pristupom logističko-ekonomski kriteriji bi se uzeli kao jedini koji donose društvenu korist dok bi se ostali kriteriji promatrali isključivo kao trošak. Dugoročno takav pristup bi vodio u upadanju u zamku Kuznetsove krivulje onečišćenja, odnosno podređivanju okoliša gospodarskom rastu.

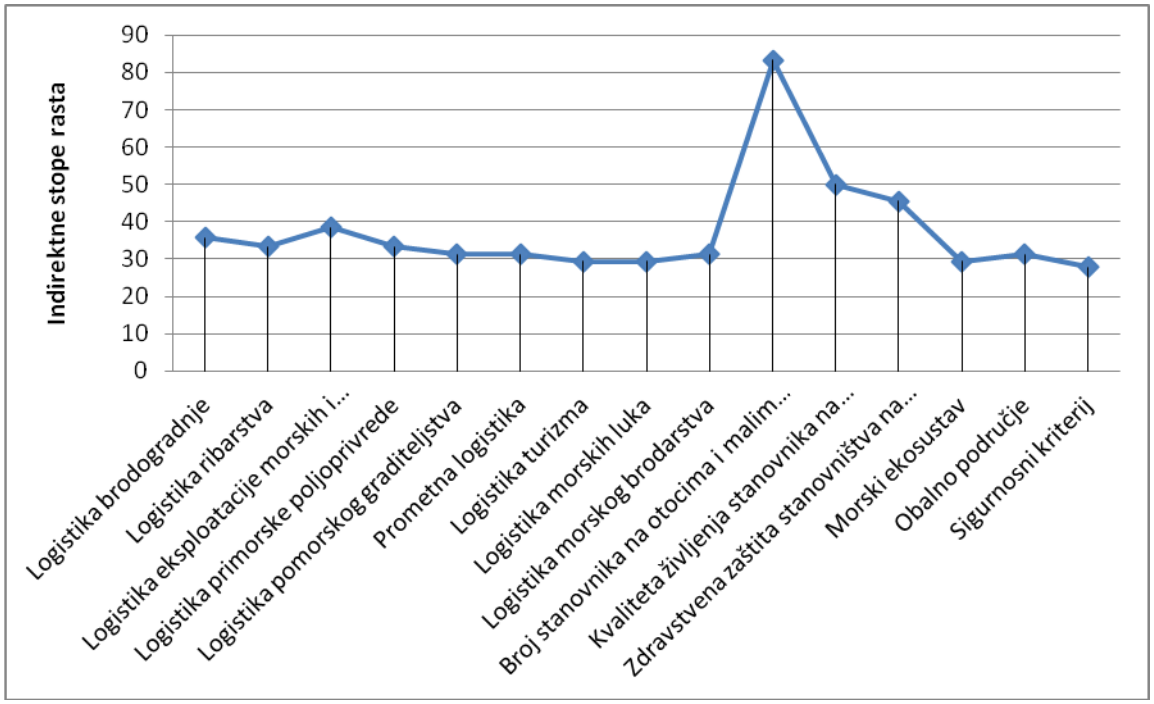
Cjelovito ili vrednovanje na makrorazini odnosilo bi se na jedan integralni model kojim se problemu upravljanja održivim razvojem komplementarnih djelatnosti na

pomorskom dobru pristupa sveobuhvatno vodeći pri tom podjednako računa o svim elementima modela i sagledaju njihovog međusobnog djelovanja s motrišta ekonomske, socijalne i ekološke održivosti .

Da bi se navedeno prezentiralo u nastavku ove doktorske disertacije sagledat će se indirektne stope rasta između pojedinih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Zbog ograničenosti prostora s ostalim elementima modela uspoređuju se elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru koji će ostvariti izrazito velike direktne stope rasta te obalno području kao ekološki kriterij i sigurnosni kriteriji. Takvim pristupom osigurana je zastupljenost logističkih, socijalnih ekoloških i sigurnosnih kriterija. Usporedba izostavljenih elemenata modela moguća je po istom načelu, te se zbog racionalizacije izostavlja.

Uspoređujući broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru vidljive su stopa rasta broja zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima u odnosu na druge elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 27,78 % do 83,33 %, što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 13: Indirektne stope rasta broja zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



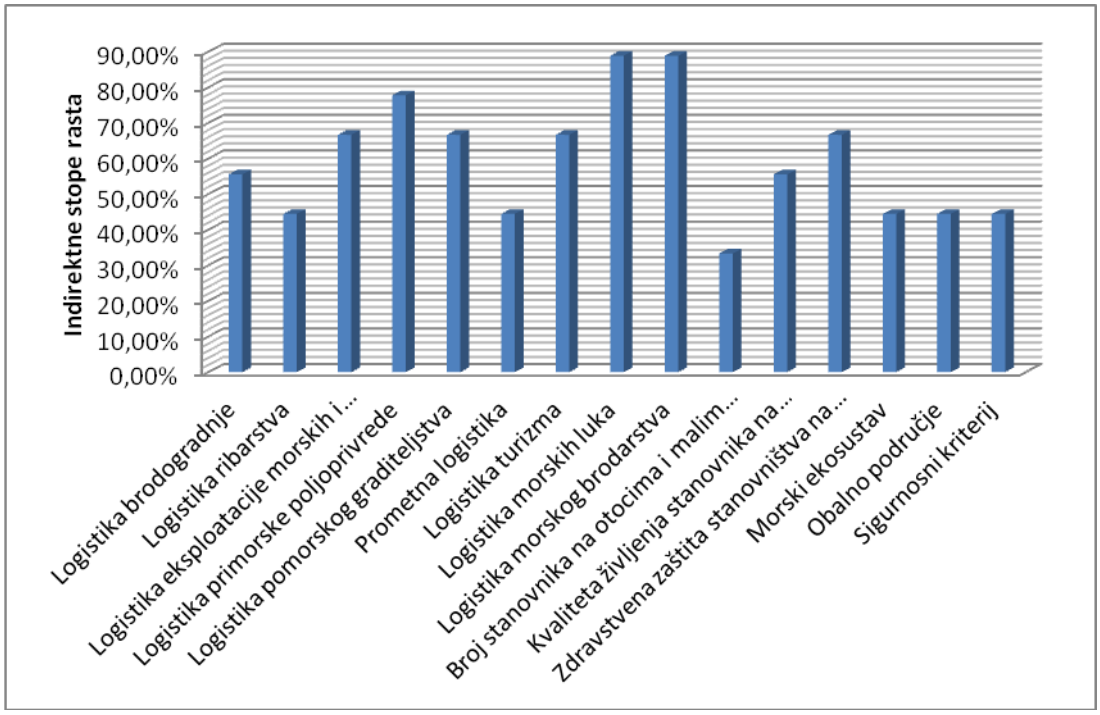
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 13 razvidno je da će broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima u promatranom razdoblju ostvariti umjereno do srednje jake do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (83,33), kvalitetu života stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (50,00), zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (45,45), logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (38,46) i logistiku brodogradnje (35,71), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica broja zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima.

Međutim, **uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s brojem zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima**, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka (88,89), logistika morskog brodarstva (88,89), logistika primorske poljoprivrede (77,78), logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (66,67), logistika pomorskog graditeljstva (66,67) logistika turizma (66,67) i zdravstvena zaštita stanovništva na otocima i u malim primorskim gradovima (66,67). Dobiveni podatci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi porastu značenja broja zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima kao elementu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Slijedi grafički prikaz indirektnih stopa rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima.

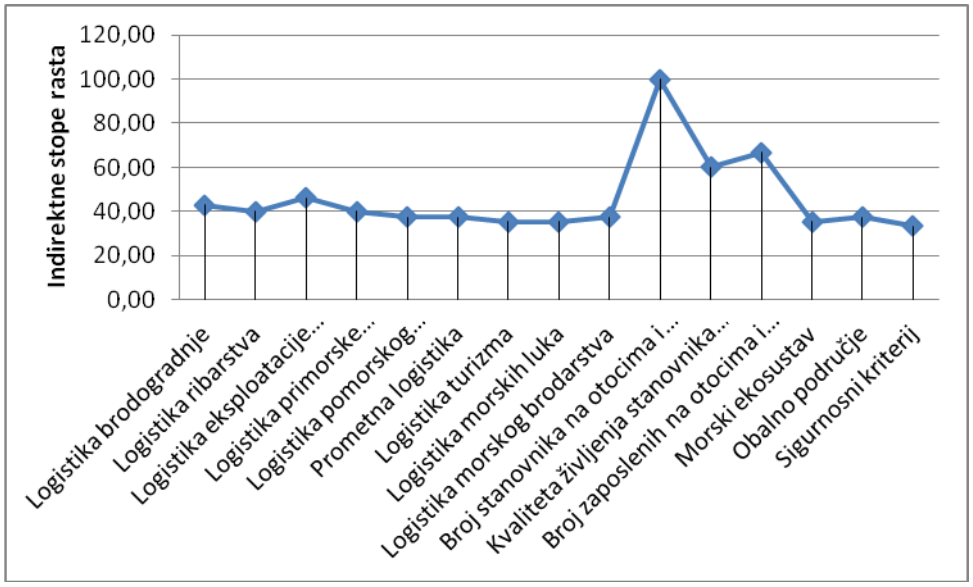
Grafikon 14: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima



Izvor: Izradio autor

Uspoređujući zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, vidljive su stope rasta zdravstvene zaštite na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na druge elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 33,33 % do 100 %, što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 15: Indirektne stope rasta zdravstvene zaštite stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



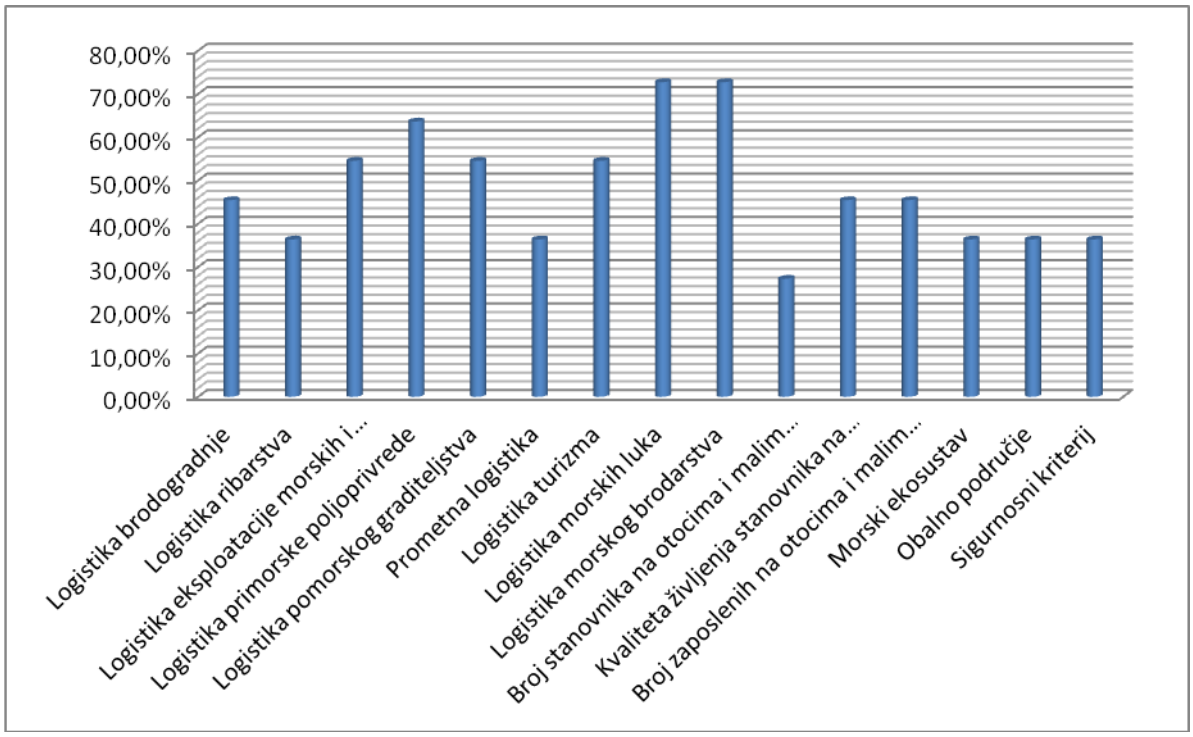
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 15 razvidno je da će zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u promatranom razdoblju ostvariti umjereno do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (100 %), broj zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima (66,67 %) te kvalitetu života stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (60 %), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica unaprjeđenja zdravstvene zaštite na otocima i malim primorskim gradovima.

Međutim, **uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s zdravstvenom zaštitom stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima**, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka (72,73 %) i logistika morskog brodarstva (72,73 %). Dobiveni podaci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi unaprjeđenju zdravstvene zaštite stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima kao elementu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Slijedi grafički prikaz stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima.

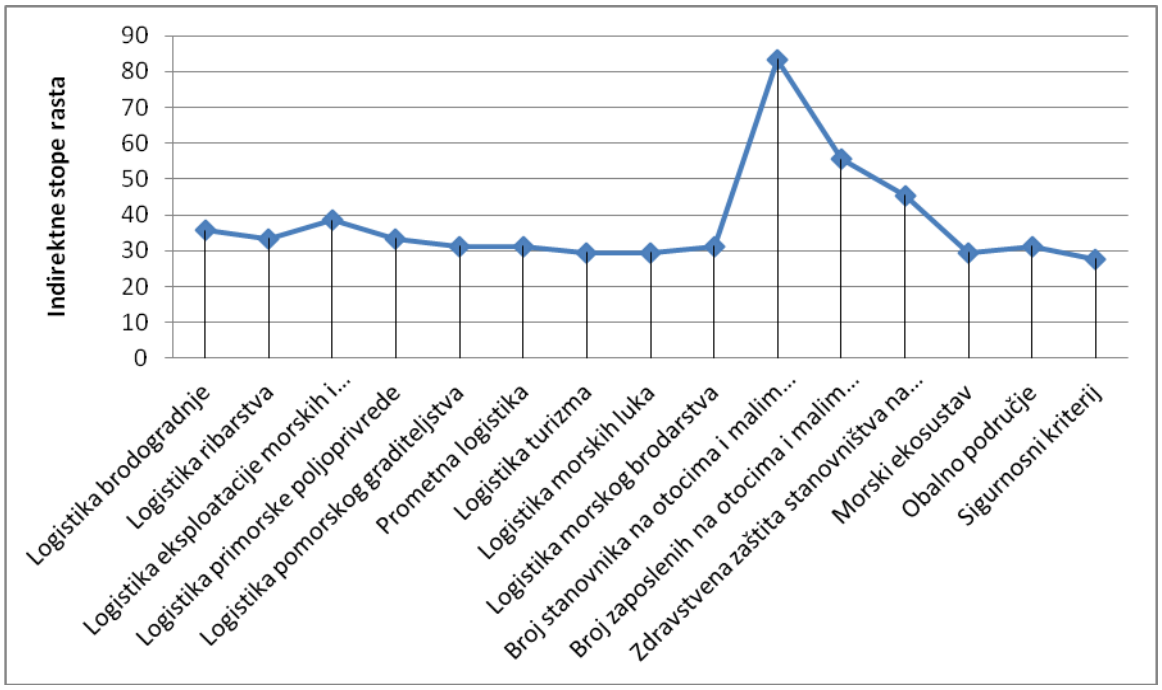
Grafikon 16: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima



Izvor: Izradio autor

Uspoređujući kvalitetu života stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, vidljive su stope rasta kvalitete življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na druge elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 29,41 % do 83,33 %, što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 17: Indirektne stope rasta kvalitete življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



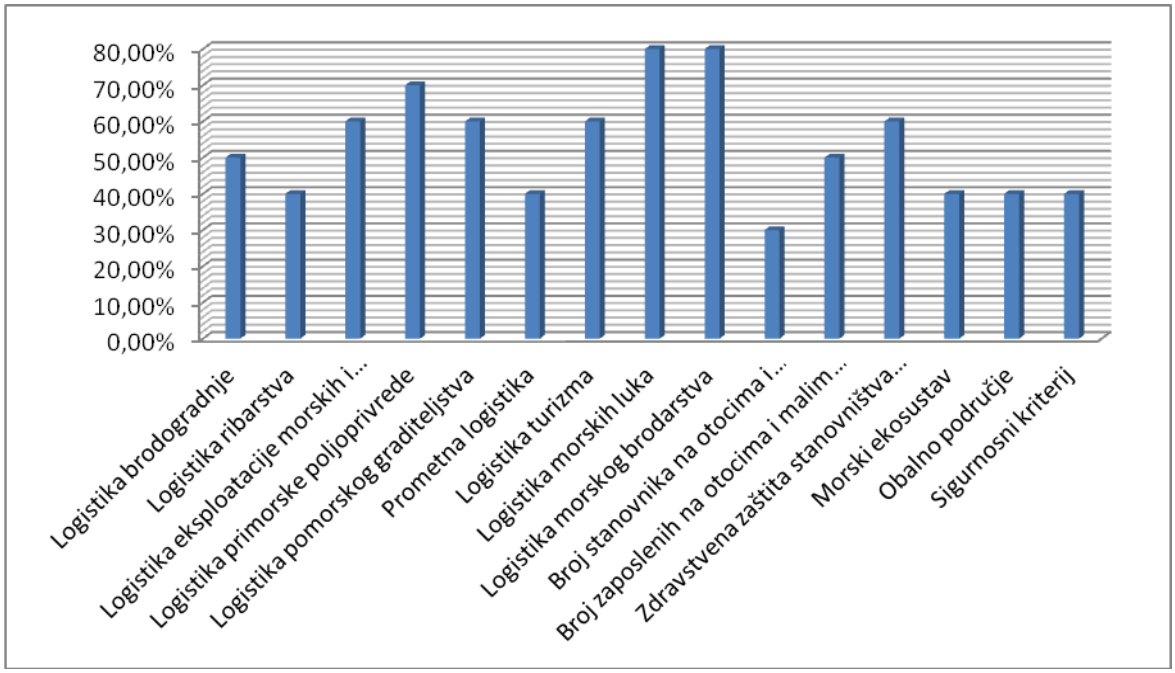
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 17 razvidno je da će kvaliteta življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u promatranom razdoblju ostvariti umjereno do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta kvaliteta življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (83,33 %), broj zaposlenih na otocima (55,56 %) i zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (45,45), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica unaprjeđenja kvalitete življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima.

Međutim, uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s kvalitetom življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka i logistika morskog brodarstva (80 %), logistika primorske poljoprivrede (70 %) te logistika turizma, logistika pomorskog graditeljstva, logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina i zdravstvena zaštita stanovnika sa stopama rasta od 60 %. Dobiveni podaci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi unaprjeđenju kvalitete življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim

gradovima kao elementu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Nadalje, je vidljivo da su za povećanje kvalitete življenja na otocima od presudne važnosti logističko-gospodarske aktivnosti i zdravstvena zaštita, što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 18: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na kvalitetu življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima

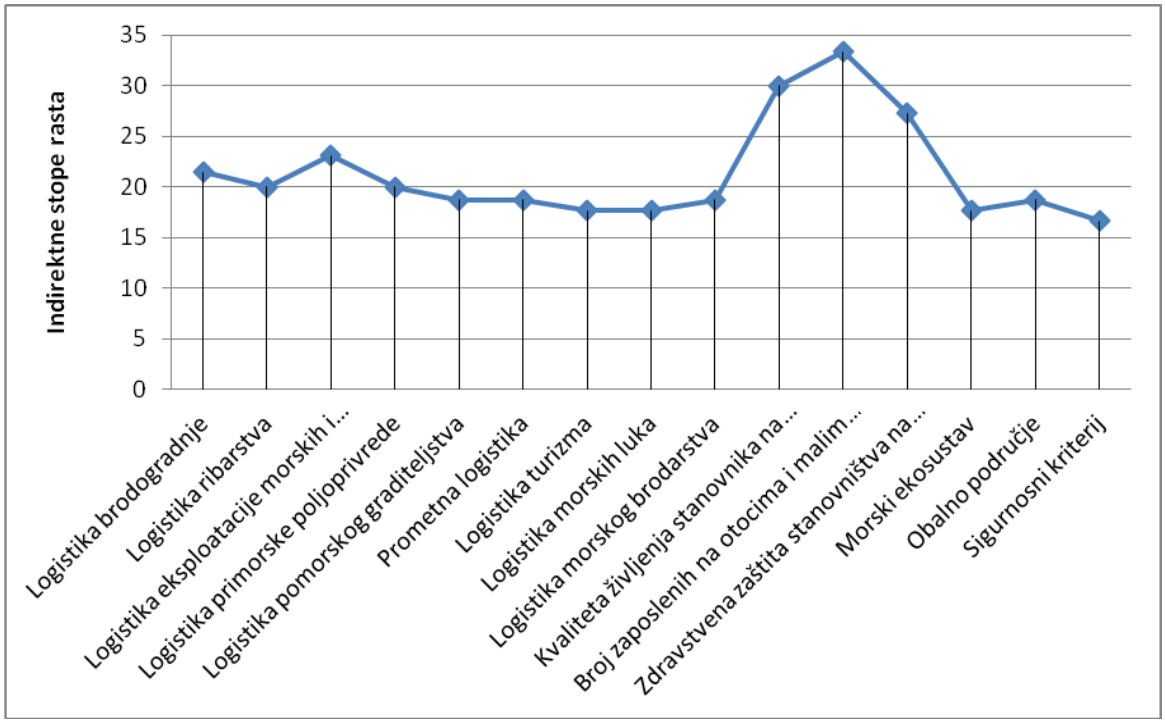


Izvor: Izradio autor

Uspoređujući broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, vidljive su stope rasta broja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na druge elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 16,67 % do 33,33 %.

Slijedi grafički prikaz indirektnih stopa rasta broja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Grafikon 19: Indirektne stope rasta broja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



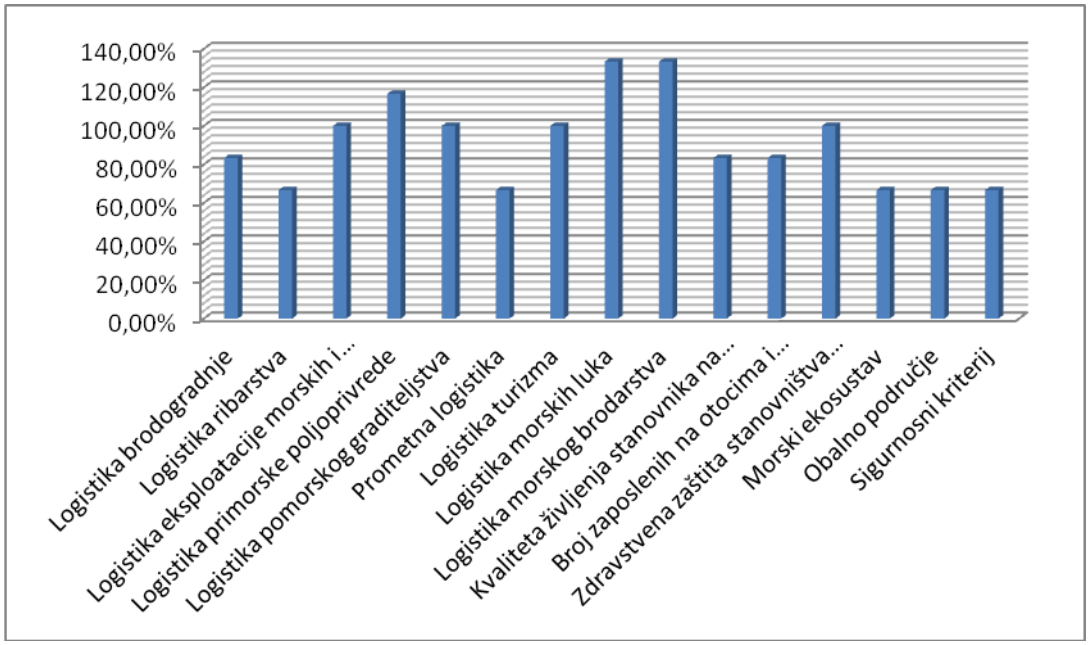
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 19 razvidno je da će broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u promatranom razdoblju ostvariti umjerene indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na broj zaposlenih na otocima (33,33 %) i zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (27,27 %), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica većega broja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima.

Međutim, uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s brojem stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka i logistika morskog brodarstva (133,33 %), logistika primorske poljoprivrede (116,67 %), logistika pomorskog graditeljstva (100 %), logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (100 %), logistika turizma (100 %) i zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i malim primorskom mjestima (100 %). Dobiveni podaci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi povećanju broja stanovnika na otocima i u malim

primorskim gradovima kao elementu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Stoga se može zaključiti da su za povećanje broja stanovnika na otocima od presudne važnosti logističko-gospodarske aktivnosti i zdravstvena zaštita, što je i prikazano grafikonom koji slijedi.

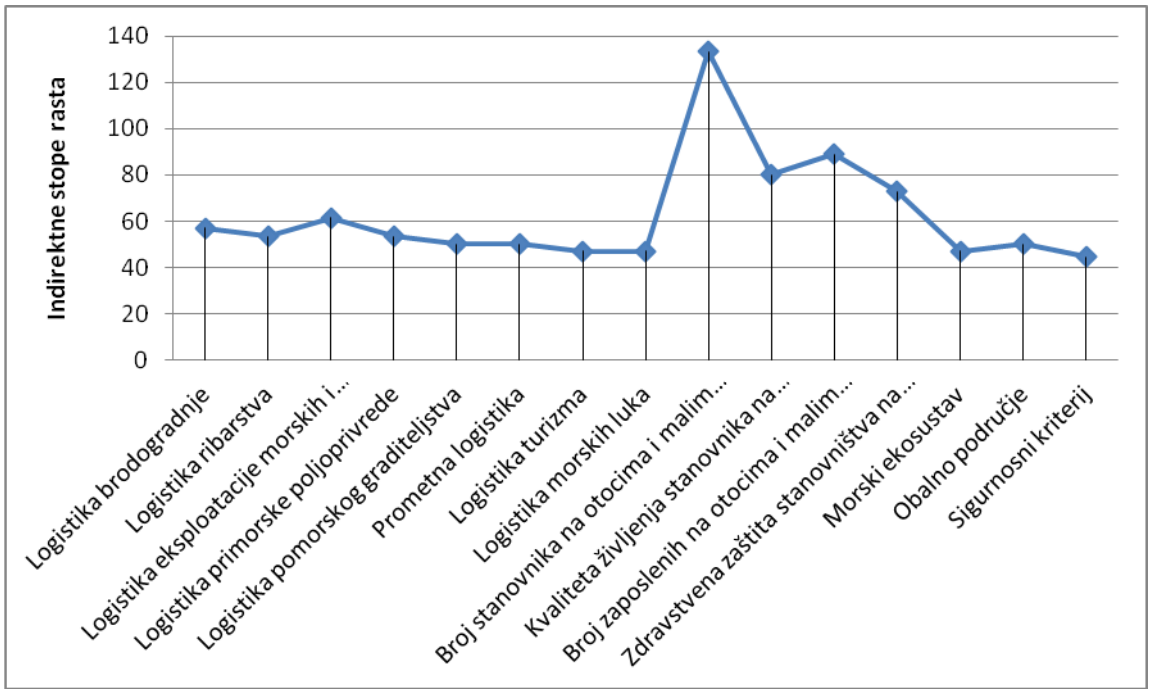
Grafikon 20: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima



Izvor: Izradio autor

Uspoređujući logistiku morskog brodarstva s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru vidljive su stope rasta logistike morskog brodarstva u odnosu na druge elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 44,44 % do 133,33 %.
Slijedi grafički prikaz navedenoga.

Grafikon 21: Indirektne stope rasta logistike morskog brodarstva u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



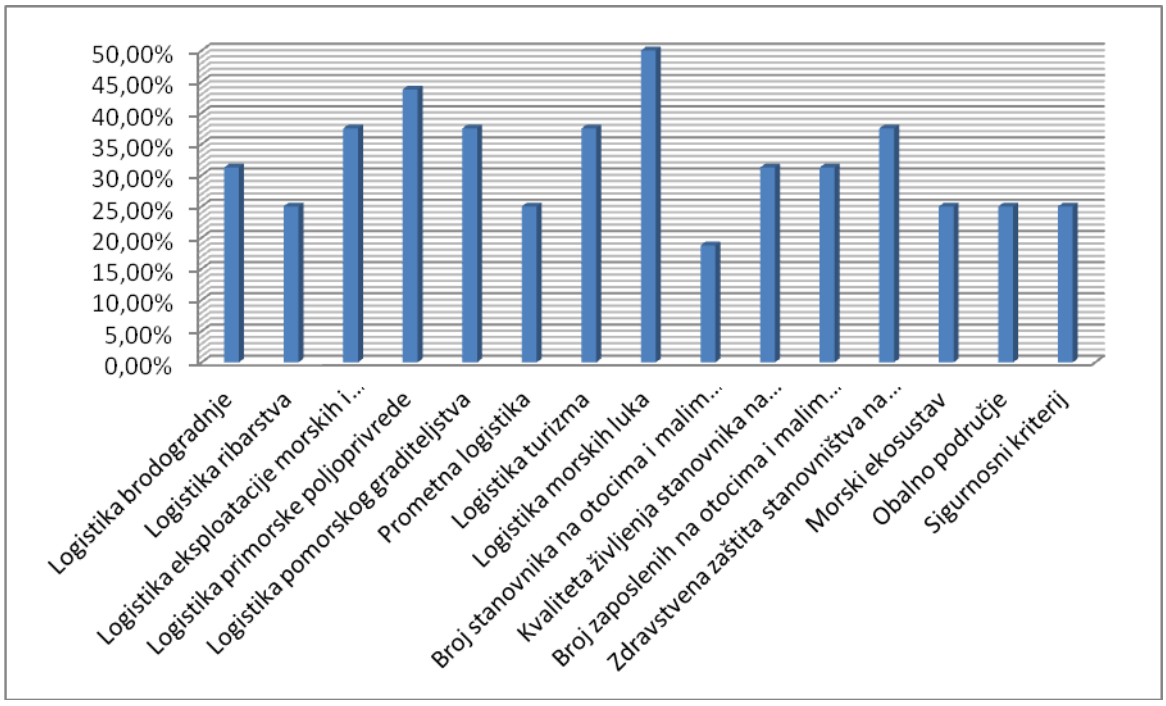
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 21 razvidno je da će logistika morskog brodarstva u promatranom razdoblju ostvariti srednje do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta logistika morskog brodarstva kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (133,33 %), broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima (88,89 %), kvalitetu življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (80 %), zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (72,73 %), logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (61,54 %) i logistiku brodogradnje (57,14 %), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica rasta logistike morskog brodarstva.

Međutim, uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s logistikom morskog brodarstva, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka (50%) i logistika primorske poljoprivrede (43,75%). Dobiveni podatci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi povećanju značenja logistike morskog brodarstva kao elementu modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Stoga se nadalje može zaključiti da su za povećanje značenja logistike morskog brodarstva od presudne važnosti i logistika turizma, logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina, logistika

pomorskog graditeljstva, zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (37,50 %) te logistika brodogradnje (31,2 5%), što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 22: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na logistiku morskog brodarstva

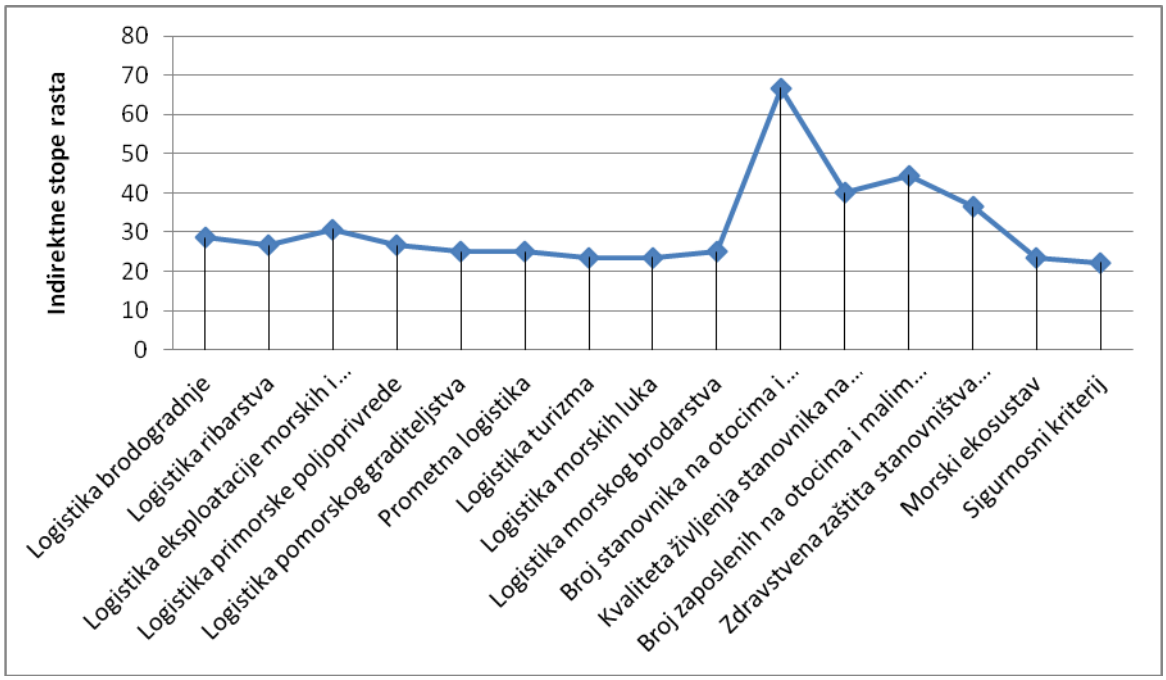


Izvor: Izradio autor

Četvrtu skupinu čine elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru koji bi trebali ostvariti stope rasta 50 i više posto, a to su: logistika morskog brodarstva (50), broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (50), kvaliteta življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (50), zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (54,55) i broj zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima (55,55). Utjecaj ovih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru može se ocijeniti izrazito jak.

Uspoređujući obalno područje kao ekološki kriterij s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru vidljive su stope rasta obalnog područja kao ekološkog kriterija u odnosu na druge elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 22,22 % do 66,67 %, što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 23: Indirektne stope rasta obalnog područja kao ekološkog kriterija u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



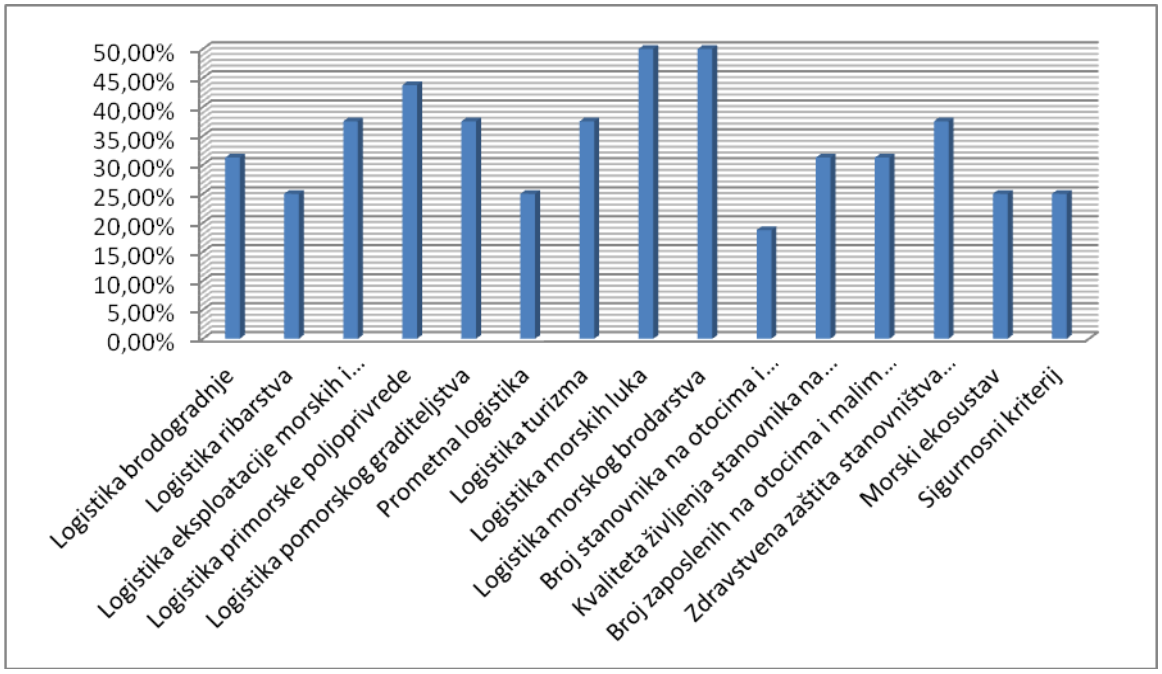
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 23 razvidno je da će obalno područje kao ekološki kriterij u promatranom razdoblju ostvariti umjereno do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta obalno područje kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (66,67 %), broj zaposlenih na otocima i malim primorskim gradovima (44,44 %), kvalitetu življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (40 %), zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (36,36 %) i logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (30,77 %), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica rasta značaja zaštite obalnog područja.

Međutim, uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s obalnim područjem kao ekološkim kriterijem, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka (50%), logistika morskog brodarstva (50 %), logistika primorske poljoprivrede (37,50 %), logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (37,50 %), logistika pomorskog graditeljstva (37,50 %) i logistika turizma (37,50 %). Dobiveni podaci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi povećanju značenja zaštite obalnog

područja kao elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, što je prikazano sljedećim grafikonom.

Grafikon 24: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na obalno područje kao ekološki kriterij

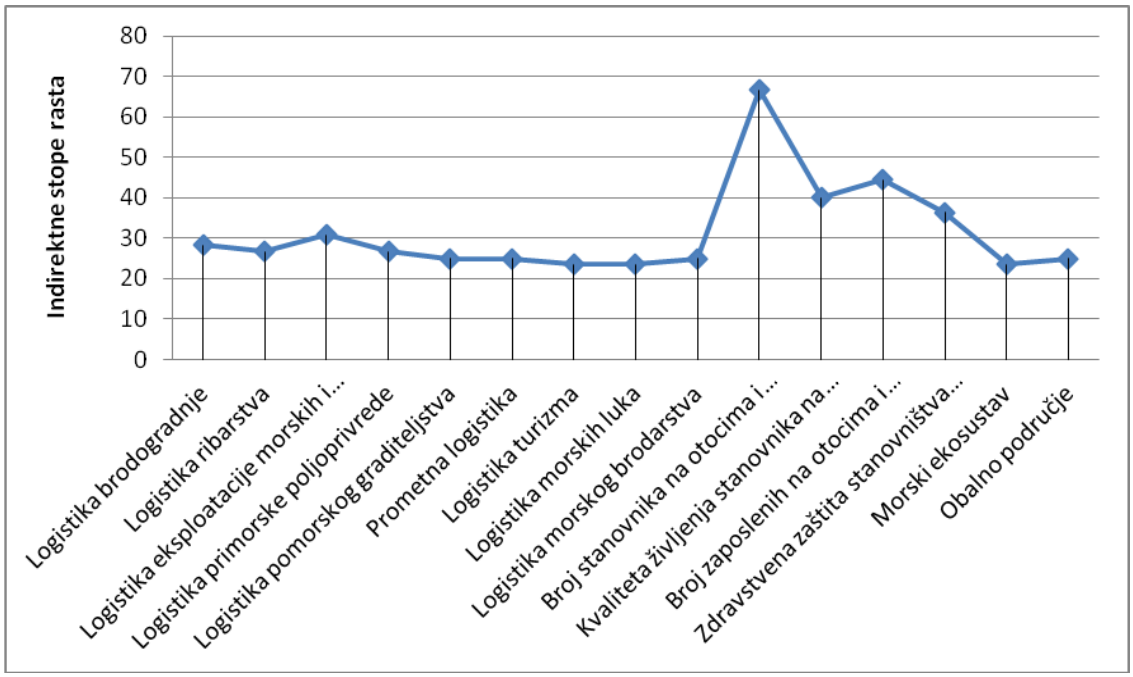


Izvor: Izradio autor

Uspoređujući sigurnosni kriterij s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, vidljive su stope rasta sigurnosnog kriterija u odnosu na druge elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Slijedi grafički prikaz indirektnih stopa rasta sigurnosnog kriterija u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Grafikon 25: Indirektne stope rasta sigurnosnog kriterija u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru



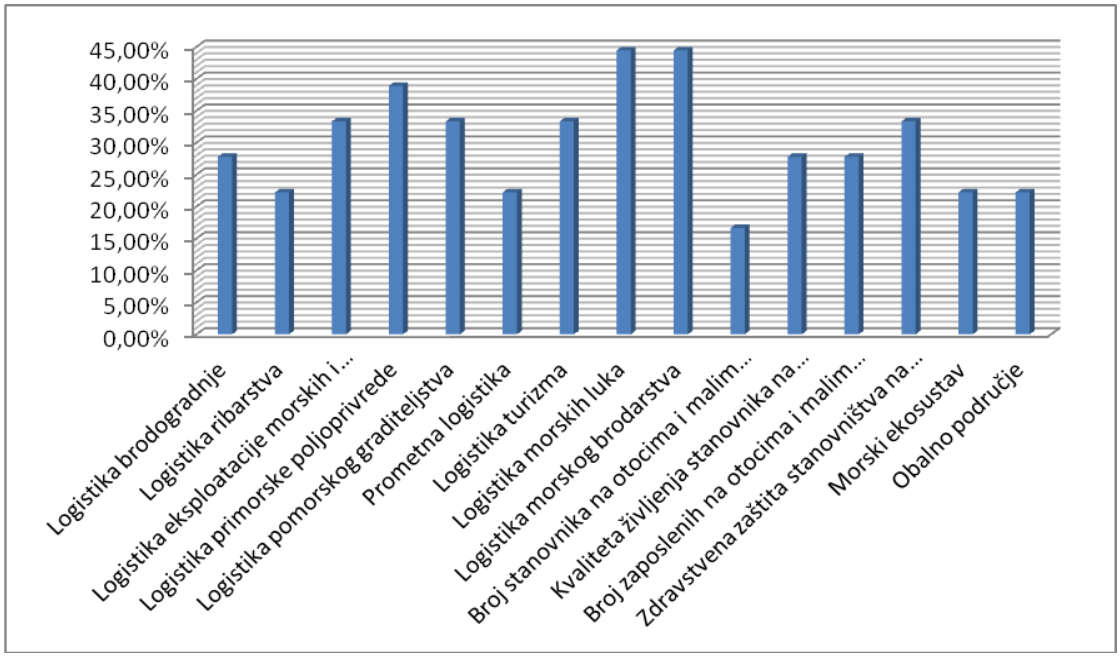
Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 25 razvidno je da će sigurnosni kriterij u promatranom razdoblju ostvariti umjereno do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta sigurnosni kriterij kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (66,67 %), broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima (44,44 %), kvalitetu življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (40 %), zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (36,36 %) i logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (30,77 %), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica rasta sigurnosnih kriterija.

Međutim, uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru sa sigurnosnim kriterijem, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka (44,44 %), logistika morskog brodarstva (44,44 %), logistika primorske poljoprivrede (38,89 %), logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (33,33 %), logistika pomorskog graditeljstva (33,33 %) i logistika turizma (33,33 %). Dobiveni podatci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi povećanju značenja zaštite obalnog područja kao elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Slijedi grafički

prikaz indirektnih stopa rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na sigurnosni kriterij.

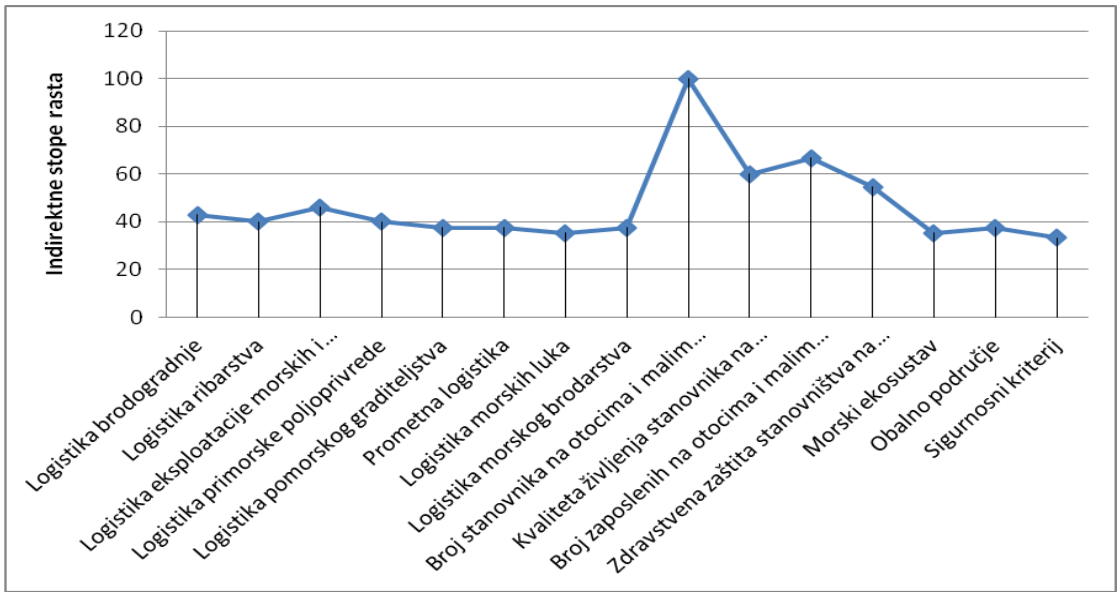
Grafikon 26: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na sigurnosni kriterij



Izvor: Izradio autor

Uspoređujući logistiku turizma s ostalim elementima modela koji utječu na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, vidljive su stope rasta logistike turizma u odnosu na druge elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u rasponu od 33,33 % do 100 %, što je prikazano grafikonom koji slijedi.

Grafikon 27: Indirektne stope rasta logistike turizma u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru

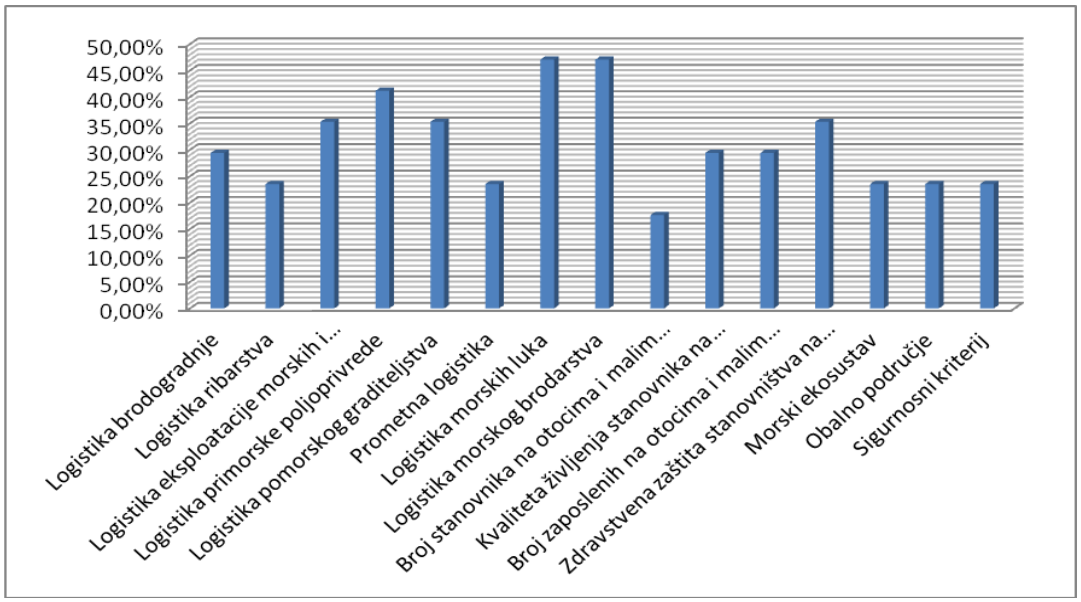


Izvor: Izradio autor

Temeljem grafikona 27 razvidno je da će logistika turizma u promatranom razdoblju ostvariti umjerene do izrazito jake indirektne stope rasta u odnosu na sve ostale elemente modela. Najveće stope rasta logistika turizma kao element modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ostvarit će u odnosu na broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (100 %), broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima (66,67 %), kvalitetu življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (60 %), zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (54,55 %) i logistiku eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (46,15 %), što znači da će porast značenja tih elemenata biti posljedica rasta turizma.

Međutim, uspoređujući indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru s logistikom turizma, vidljivo je da najveće stope rasta ostvaruju logistika morskih luka (47,06 %), logistika morskog brodarstva (47,06 %), logistika primorske poljoprivrede (41,18 %), logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina (35,29 %), logistika pomorskog graditeljstva (35,29 %) i zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (33,33 %). Dobiveni podaci upućuju na zaključak da će porast značenja tih elemenata najviše pridonositi povećanju značenja logistike turizma kao elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Slijedi grafički prikaz navedenih tvrdnji.

Grafikon 28: Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na logistiku turizma



Izvor: Izradio autor

6.7. PRIJEDLOG STRATEŠKIH SMJERNICA I AKTIVNOSTI ZA MOGUĆU IMPLEMENTACIJU MODELA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Model održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru te analiza direktnih i indirektnih stopa rasta relevantnih elemenata modela upućuje na evolutivne tendencije održivog razvoja u Republici Hrvatskoj i važnost pojedinih elemenata u funkciji integralnog upravljanja održivim razvojem komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Niti za jedan element modela ne može se reći da je nebitan u funkciji održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, jer se puni učinci održivog razvoja s ekonomskog, socijalnog i ekološkog motrišta mogu ostvariti samo sinergijskim pristupom.

Međutim, uzimajući u obzir direktne i indirektne stope rasta, uočljivo je da su logistika morskog brodarstva (50), broj stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima (50), kvaliteta življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima (50), zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i u malim u primorskim gradovima (54,55) i broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima (55,56) odlučujući čimbenici postizanja održivosti u narednom razdoblju. Utjecaj ovih elemenata modela na održivi razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ocijenjen je izrazito jakim. Ovo je vrlo bitno imati na umu jer ljudski potencijali, odnosno ljudski čimbenik promatran kvantitativno i kvalitativno postaje i ostaje temeljni faktor održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom

dobru. Zahvaljujući povoljno zemljopisnom položaju, Hrvati su kao drugi narodi na obalama Sredozemlja održavali brojne trgovačke, pomorske i druge veze, te su se već ranije sreli s problematikom upravljanja ljudskim potencijalima u prometu. Danas je taj problem još značajniji i složeniji te zahtijeva ukupnost politika kako bi se proveo održivi razvoj komplementarnih djelatnosti „kroz ljude" – ljudi moraju postati primarnim izvorom održivosti komplementarnih djelatnosti na javnom dobru, a ne promicatelji proizvodnje koje treba optimizirati, minimizirati i/ili eliminirati. U sadašnjem i budućem razvoju komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru stanovništvo i kvaliteta njegovog življenja glavni je čimbenik održivosti. Društvena zajednica temeljna je komponenta razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, a o demografskim procesima koji je karakteriziraju te njenim sociopsihološkim obilježjima ovisi implementacija svake gospodarske djelatnosti. Procesi deagrarizacije, deruralizacije, industrijalizacije i urbanizacije imali su selektivan i negativan utjecaj i na razvoj hrvatskih otoka i malih primorskih gradova, a razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru može znatno utjecati na ekonomsku, socijalnu, funkcionalnu i fizionomijsku strukturu ovoga prostora te imati bitnu ulogu u obnovi i održivom razvoju otoka i malih primorskih gradova.

Visoka stopa rasta logistike morskog brodarstva kao elementa modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru potvrđuje stratešku važnost morskog brodarstva za razvoj pomorskog gospodarstva, ali i izrazito jak utjecaj djelatnosti morskog brodarstva na elemente socijalne održivosti modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Stalni cilj hrvatskog morskog brodarstva treba biti povećanje udjela dužobalnog, obalno-otočnog i međuotočnog prijevoza putnika, vozila i tereta kao i u međunarodnom prijevozu domaćih i provoznih tereta radi povećanja prihoda i korištenje ekološki i energetski prihvatljivijeg pomorskog prijevoza. Očito, da **brodarskim poduzećima treba novi poslovni model koji će biti više orijentiran na prihode s tržišta**, a manje na prihode od državnih subvencija. Republika Hrvatska sve više mora primjenjivati pravila Europske unije koja se zalažu za „manje, ali kvalitetnije potpore". Tako je primjerice, nakon nekoliko neuspješnih pokušaja da se spasi jedina državna dužobalna trajektna linija Rijeka – Dubrovnik, ukinuta 2015. godine. O ukinuću te linije i pomorske tradicije koja seže u prvu polovicu 19. stoljeća govorilo se godinama jer su njeni godišnji gubici dosezali do 45 milijuna kuna. Ukidanje linije obrazložilo se velikim padom prometa i izgradnjom autoceste A1. U donošenju odluke o ukidanju bitna je činjenica da Hrvatska nakon ulaska u EU više ne smije pomagati tu liniju (kopno-kopno) proračunskim novcem, što se dosad radilo preko Agencije za obalni linijski pomorski promet.

Nešto manje, ali isto vrlo visoke stope rasta ostvarit će i ostali logistički elementi modela i to prije svega logistika morskih luka 47,5 %, logistika primorske poljoprivrede 46,15% i logistika eksploatacije morskih i podmorskih sirovina. 46,15 %. Dobiveni rezultati upućuju na važnost ovih elemenata u postizanju održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, ali i na postizanje socijalne održivosti. Hrvatske morske luke i dalje će ostati akceleratorom prometnih tokova i razvoja gospodarskih djelatnosti na pomorskom dobru, kao i cjelokupnog nacionalnog gospodarstva. Paradigma održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru nameće nužnost rasta primorske poljoprivrede i značajnije eksploatacije morskih i podmorskih sirovina. Primorsku poljoprivredu nužno je dodatno unaprijediti i to prije svega kroz razvoj voćarstva i povrtlarstva, vinarstva i vinogradarstva, stočarstva, pčelarstva i maslinarstva. Turistička potražnja daleko nadmašuje postojeću ponudu tako da u opravdanost povećanja primorske poljoprivrede i primorske ekološke poljoprivrede na treba sumnjati. Pri tome, nužno je poticati razvoj ponude proizvoda primorske poljoprivrede kroz obiteljska poljoprivredna gospodarstva i nove oblike turističke ponude. Što se tiče iskorištavanja morskih podmorskih sirovina, neprijeporno je da proizvodnju soli treba značajnije povećati. Domaća sol dobre je kvaliteta, a proizvodnja se kreće na razini od tek nešto više od 40 % predratne proizvodnje. Zbog niskih cijena RH uvozi značajne količine soli. Eksploatacija nafte i plina u Jadranskom moru pitanje je koje izaziva najveće kontraverze. Iskorištavanje rezervi nafte i plina ne smije dovesti do ugroze okoliša i turizma, odnosno ne smije dovesti u pitanje održivost s ekološkog motrišta.

Treću skupinu elemenata s visokim stopama rasta predvode također elementi modela koji favoriziraju ekonomsku održivost razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, a to su: logistika pomorskog graditeljstva, logistika brodogradnje i logistika turizma. Gradnja morskih luka i lučica, svjetionika, nadmorskih mostova (Pelješki most) bit će važan čimbenik održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Brodogradnja će i dalje biti pod pritiskom oštre međunarodne konkurencije, ali razvoj malih brodogradilišta i remontnih centara, smješten na pomorskom dobru ima perspektivu i bit će u funkciji domaće i turističke potražnje. Turizam će i dalje pridonositi ekonomskoj valorizaciji prirodnih ljepota Jadranske Hrvatske privlačeći domaće i strane turiste. Svoju vitalnost turizam kao gospodarska djelatnost stalno i iznova dokazuje, poput razvoja novih oblika turizma kao što su kruzing turizam, nautički turizam, zdravstveni turizam, enogastronomski turizam, sportski turizam, manifestacijski turizam, party turizam i sl. U svakom od ovih novih oblika turizma Hrvatska je ponuda jedinstvena i konkurentna.

Niže stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti poput ekoloških i sigurnosnih ne znače njihovu manju važnost već ističu da su po ovim kriterijima ispunjeni visoko standardi koje je u budućem razdoblju potrebno zadržati i kontinuirano unaprjeđivati.

7. ZAKLJUČAK

Pomorsko dobro u Republici Hrvatskoj čine more i pripadajući pojas uz more koji je proglašen općim dobrom, a od posebne je važnosti za državu. Radi se o izuzetno posebnom i vrijednom dijelu nacionalnog prostora koji Republici Hrvatskoj daje komparativnu prednost u odnosu na brojne države u okruženju. Republika Hrvatska je u pomorskom dobru prepoznala vitalan ekonomski resurs, čije racionalno i organizirano korištenje otvara široke mogućnosti sveukupnog ekonomskog razvoja. Republika Hrvatska još uvijek nije razriješila pitanje vlasništva: u brojnim slučajevima, kao što su na primjer neki turistički objekti, nacionalni parkovi, parkovi prirode i pomorsko dobro imaju značajke općeg, nacionalnog vlasništva, odnosno, uistinu ničijeg vlasništva. Način iskorištavanja i valorizacije pomorskog dobra, bez titulara vlasnika prepoznatljiv je uglavnom na Mediteranu i u dosadašnjoj je primjeni pokazao određene prednosti, ali i brojne nedostatke, koji se prije svega ogledaju u rigidnosti zakonskih propisa.

Sustavno analiziranje i optimiziranje korištenja pomorskog dobra i učinkovito razvijanje brojnih potencijalnih djelatnosti jedna je od temeljnih odrednica vrednovanja primorskog položaja i razvijanja uspješnog pomorskoga gospodarstva kao značajnog zamašnjaka uspješnoga gospodarstva primorski i pomorski orijentiranih država. Koncept korištenja pomorskog dobra kao gospodarskog instituta koji je javno dobro i nema mogućnosti stjecanja vlasništva važan je aspekt valorizacije njegova iskorištavanja i predstavlja temelj razvitka pomorskog i sveukupnog nacionalnog gospodarstva. Osnovna zamisao se temelji na težnji unaprjeđenja kvalitete gospodarskog korištenja pomorskog dobra bez nametanja dodatnih troškova, a što može potaknuti razvoj komplementarnih djelatnosti.

Vlasništvo države, kao izraza nacionalnog interesa nad prostorom i resursima, pokazuje se ograničavajućim razvojnim čimbenikom. Kada se uspostave pravno utemeljeni odnosi vlasništva nad prirodnim dobrima, tek tada se u pravom smislu te riječi javljaju poticaji za investicije i gospodarski razvoj. Sukladno tome, gospodarski rast i razvoj prati i sustavno i učinkovito poboljšana obrazovna struktura i zdravlje stanovništva. Unatoč tome, Republika Hrvatska još uvijek traži neka nova rješenja kako pomorsko dobro ne bi postalo privilegija i težnja bogatih, nego općeprihvaćena potreba. Pravi izazov jest kako očuvati obalu te kako pravnim putem u budućnosti zaustaviti parcijalnim interesima pokretanu investitorsko-devastacijsku navalu na pomorsko dobro i kako ga propisima još učinkovitije zaštititi uz istodobno podizanje spoznaja i svijesti prvenstveno domicilnog stanovništva (na lokalno-regionalnoj razini se izrađuju prostorni planovi) koje treba uvjeriti da se razvoj, onaj

održivi, može dogoditi i bez masovne betonizacije i izgradnje, a uz minimalne investicije u prostoru. Prednost svakako treba dati uslužnim djelatnostima pomorskog gospodarstva. Propisi trebaju biti napisani na način da štite pomorsko dobro, ali da u isto vrijeme ne guše poduzetnički razvoj. Profit da, ali ne pod svaku cijenu. Temeljno pitanje jest zaštita javnog interesa uz istodobno uvažavanje ekonomke i prave sigurnosti potencijalnih investitora. Koncesijski model je zasigurno rješenje koje zahtijeva određenu fleksibilnost u poticanju razvoja uslužnih djelatnosti na pomorskom dobru kako ne bi dolazilo do spornih, konfliktnih i apsurdnih situacija.

Da bi se u potpunosti oživjelo pomorstvo i gospodarstvo kao vitalni prirodni i privredni resurs Republike Hrvatske koji potom multiplikativno djeluje na komplementarne djelatnosti suvremene pomorske države, potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i prestrukturirati principe gospodarskog korištenja pomorskog dobra u smjeru prihvaćanja i implementiranja potencijalnih mogućnosti razvoja. Koncesijski modeli moraju respektirati životne i poslovne odnose na pomorskom dobru, odnosno iznaći balans za održivi razvoj. Dugoročna održivost pristupa gospodarskog korištenja pomorskog dobra u gospodarskom sustavu u cjelini i kod komplementarnih djelatnosti nije sama sebi svrha. Pomorsko dobro neodvojivo je po srži svoje zadaće očuvanja od loših modela privatizacije i vlasničke pretvorbe. Pomorsko dobro daje i poticaje za obnovu tradicionalnih djelatnosti i razvoj svih grana pomorskog gospodarstva. Potreba za boljim poslovanjem nužno traži nove sveobuhvatne pristupe koji će moći ispuniti tri ključna uvjeta: postizanje efikasnosti (ekonomičnost, profitabilnost) komplementarnih djelatnosti na svjetskoj razini, konkurentnost cijena spram sjevernojadranskih i mediteranskih država te kvalitetu usluga komplementarnih djelatnosti na svjetskoj razini.

Zbog geografskog položaja Republike Hrvatske i razvedenosti njene obale, pomorsko dobro zauzima velik dio državnog teritorija što implicira da bi RH trebala biti izrazito maritimna zemlja, međutim Republika Hrvatska to nije. Da bi RH postala izrazito maritimna zemlja nužno je potaknuti razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Tako se potiče iskorištavanje komparativnih prednosti, a na tradicionalnim djelatnostima poput pomorstva, ribarstva, proizvodnje soli, brodogradnje i izgradnja konkurentskih prednosti. Ekonomski rast komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru ima pozitivan utjecaj na održivi razvoj i kroz efekt strukture: kako se mijenja struktura lokalnih ekonomija iz ruralnih i poljoprivrednih gospodarstava u uslužne i elitne turističke destinacije, mijenja se struktura gospodarstva – postupno se povećavaju aktivnosti koje donose daleko veće prihode uz

smanjenje degradacije okoliša. Viši dohodak domicilnog stanovništva, dodatno će povećati njegovu ekološku svijest i potrebu zaštite pomorskog dobra.

Za uspješan razvoj pomorstva i pomorskog gospodarstva određene zemlje, potrebno je osigurati razvoj svakog pojedinog segmenta pomorskog sustava, a jedan od najvažnijih su luke i lučki sustavi. U RH, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama određuje podjelu luka ovisno o njihovoj veličini i stupnju važnosti za razvoj zemlje, no problem je nepostojanje strategije razvoja morskih luka, kao posljedica nepreciznih i nejasnih propisa i zakona, a čime se dokazuje i problem nedorečenosti samog pomorskog dobra. Zbog navedenog problema, unatoč velikom interesu potencijalnih ulagača u luke, dolazi do njegove nedovoljne iskorištenosti, što koči daljnji razvoj i širenje luka i lučkog sustava. Procesi globalizacije i liberalizacije te snažan porast svjetske pomorske trgovine trebali bi pretvoriti hrvatske luke u čvorišta europske i svjetske trgovine. Jednako tako, snažan rast turističkih kretanja na globalnoj razini, potaknuo je i daljnji razvoj turističke ponude Republike Hrvatske, a posebice u sustavu pomorskog gospodarstva u funkciji oplemenjivanja turističke ponude. Istodobno, zbog izloženosti globalnom tržištu javlja se snažni politički pritisak na javnu vlast za poboljšanje operativne efikasnosti i povećanje uslužnih kapaciteta kako bi se održala razina konkurentnosti na globalnom tržištu. Da bi pomorsko gospodarstvo Republike Hrvatske bilo važna karika u transportnim i pomorsko-putničkim mrežama svijeta, javne vlasti prisiljene su na modernizaciju i unaprjeđenje razine pružanja usluga, kako bi se na taj način udovoljilo zahtjevima širokih prometnih i društvenih tendencija suvremenog razvoja. Važno je naglasiti da trenutno najvrjedniji dio lučkog sustava u smislu materijalne iskoristivosti u RH, predstavljaju male luke na obali i otocima, te time čine osnovu nautičkog turizma. Ekonomski učinci i profitabilnost nautičkog turizma, uz brojne multiplikativne efekte koje proizvodi, govori u prilog sve većoj potrebi za razvojem ove pomorske djelatnosti. Kroz potrošnju nautičara, posebice inozemnih, ostvaruju se brojni izravni i neizravni učinci za pojedine gospodarske subjekte i pomorsko gospodarstvo u cjelini. Svojim višestrukim učincima pridonosi kvaliteti življenja, urbanizaciji i uređenju površina, te nizu drugih učinaka, koji su posredno ili neposredno vezani za cjelovitu turističku humanizaciju prostora. Marine, kao kompleksni objekti u kojima se nudi čitav niz usluga, često ostvaruju veću stopu profitabilnosti kapitala uloženog u njihovu izgradnju od onog uloženog u druge vrste turizma. Ovdje je nužno naglasiti da koncesijski model mora uvažiti sva zakonita ulaganja kapitala na pomorskom dobru, vodeći računa da se prava stečena ulaganjem kapitala ne mogu umanjiti zakonom niti drugim pravnim aktom.

U tom je nastojanju posebno istaknuto mjesto i uloga komplementarnih djelatnosti koje se oslanjaju na temeljne pomorske djelatnosti. One ne spadaju nužno u sustav pomorstva, no upotpunjavaju lepezu pomorskog gospodarstva i čine to gospodarstvo potpunim, cjelovitim i dugoročno održivim te tržišno atraktivnim. Aktualno stanje u sustavu gospodarskog korištenja pomorskog dobra u Hrvatskoj je nezadovoljavajuće te se javlja potreba za unaprjeđenjima koja će potaknuti komplementarni razvoj pratećih djelatnosti u funkciji upotpunjavanja i oplemenjivanja kvalitete i sadržajnosti iskorištavanja pomorskog dobra u cilju unaprjeđenja kvalitete usluga u pomorskom gospodarstvu. Institut pomorskog dobra osim zaštite od loših privatizacijskih modela mora usmjeriti sve prirodne, ljudske i materijalne potencijala na njihovo racionalnije korištenje i na izgradnju modernog, tržišno i poduzetnički usmjerenog gospodarstva radi povećanja blagostanja i kvalitete lokalnog stanovništva. Važan instrument postizanja toga cilja je razrada efikasnih i fleksibilnih koncesijskih modela koji će dati ekonomske i pravne okvire za obavljanje svih komplementarnih gospodarskih djelatnosti na pomorskom dobru i za kombinirano djelovanje tržišnog mehanizma i primjerene državne regulacije.

Koncept održivog razvoja pojedine zemlje podrazumijeva eksploataciju prirodnih resursa, uvođenje novih tehnologija i modernizaciju postojećih proizvodnih kapaciteta, ali sa naglaskom na očuvanje ekološke razvijenosti zemlje, te bez mogućnosti ugrožavanja ekološkog sustava i onečišćenja okoliša. Tako je za napredak i razvoj pomorskog sustava Republike Hrvatske nužno poznavati načela održivog razvoja te razumjeti koncept održivog razvoja, budući da je cilj pomorstva RH usmjerenost prema kvalitetnoj prometnoj povezanosti sa zemljama EU-a, te usklađenost s prometnom i pomorskom politikom europskih zemalja. Pomorski sustav RH nije dovoljno razvijen, a glavni razlozi su slaba organizacija i funkcionalnost aktualne pomorske politike, raskorak u razvijenosti u usporedbi s pomorskim sustavima europskih i svjetskih zemalja, nekonzistentnost i nemogućnost praktičnog provođenja pojedinih zakonskih rješenja u pomorskom sustavu, te neusklađenosti u razvoju pojedinih podsustava pomorskog segmenta i u usporedbi s ostalim gospodarskim segmentima. Nadalje, kako bi se Republika Hrvatska razvila u modernu i funkcionalnu pomorsku državu, potrebno je razvijati svijest o važnosti pomorskog dobra kao razvojnog čimbenika, te pronaći i pokrenuti odgovarajući model upravljanja njime, uz očuvanje prirodnih resursa, a u cilju konačnog napretka ukupnog gospodarstva RH. Razvoj komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru treba biti usmjeren na to da postane jedan od osnovnih strateških pravaca razvoja RH, nositelj njene pomorske i jadranske orijentacije i motorna snaga kopnenog dijela

njenog gospodarstva. Povećanjem gospodarske upotrebe pomorskog dobra i jačanjem komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru, odnosno razvojem svih grana pomorskog gospodarstva osigurava se održivi razvoj Republike Hrvatske u svim elementima održivosti.

Slojevitost pomorskog gospodarstva te specifičnosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra i potreba povezivanja s održivim razvojem komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru nametnuli su potrebu da se odrede, analiziraju i ocijene kriteriji vrednovanja razvoja i održivosti komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru. Kriteriji vrjednovanja razvoja i održivosti, a koji čine elemente dinamičkog modela matrice rasta svrstani su u četiri skupine: 1) logistički kriteriji, 2) socijalni (društveni kriteriji, 3) ekološki kriteriji i 4) sigurnosni kriteriji. Logistički kriteriji klasificirani su u dvije skupine: 1) kriteriji proizvodnih djelatnosti pomorskog gospodarstva i 2) kriteriji uslužnih djelatnosti pomorskog gospodarstva. Kao proizvodne djelatnosti u pomorsko gospodarstvo ulaze, brodogradnja, ribarstvo, eksploatacija morskih i podmorskih sirovina, primorska poljoprivreda i pomorsko graditeljstvo. Kao uslužne djelatnosti u pomorsko gospodarstvo ulaze, promet, turizam, morske luke i morsko brodarstvo. Kao socijalni (društveni) kriteriji održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru izdvojeni su: 1) broj stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima, 2) kvaliteta življenja stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima 3) broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima i 4) zdravstvena zaštita stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima. Morski ekosustav i obalno područje izdvojeni su kao kriteriji učinkovitosti ekološke zaštite Jadrana. Kada se govori o sigurnosnim kriterijima tada je potrebno uzeti u razmatranje: 1) sigurnost stanovnika na otocima i u malim primorskim mjestima, 2) sigurnost turista i 3) sigurnost na moru.

Pomorsko dobro i gospodarske djelatnosti koje se odvijaju na njemu moraju se promatrati kao propulzivni čimbenik i razvojna prigoda cjelokupnog gospodarstva Republike Hrvatske. Pri tome je nužno da gospodarske djelatnosti koje se odvijaju na pomorskom dobru preuzmu funkciju pokretača dinamičkih procesa i bržeg razvoja, a da se pritom uvaže: 1) logistički kriteriji, 2) socijalni kriteriji, 3) ekološki kriteriji i 4) sigurnosni kriteriji. Nužno je uspostaviti sinergiju pobrojanih kriterija jer davanje prioriteta bilo kojem od pobrojanih kriterija može dovesti u pitanje održivost drugih kriterija.

Pri analizi i ocjeni odabranih kriterija komplementarne djelatnosti na pomorskom dobru prepoznate su kao pokretači razvoja i čimbenici ekonomske, društvene i ekološke održivosti. Provedena analiza je potvrdila ne samo dinamičnost ovoga sektora već i njegovu

fragilnost u ovisnosti o globalnim političkim i ekonomskim kretanjima. Naime, u odnosu na predratnu i predtranzicijsku 1990. godinu samo su dvije grane pomorskog gospodarstva ostvarile pozitivnu stopu rasta, i to: ulov morske ribe i primorski međunarodni turizam. Odlučivanje u pomorskom gospodarstvu uvijek zahtijeva procjenu budućih vrijednosti relevantnih varijabli komplementarnih djelatnosti. To je sasvim razumljivo kada se ima na umu da se stalno unaprjeđuju postojeće ili rađaju nove komplementarne djelatnosti uglavnom orijentirane na budućnost. Razdoblje promatranja od 30 godina uzeto je iz razloga što predstavlja odgovarajuće, a vrlo često i potrebno minimalno vrijeme za izdavanje većine koncesija na pomorskom dobru da bi koncesije polučile očekivane razvojne rezultate, kako za davatelja koncesije tako i za samog korisnika koncesije (koncesionara). Liberalizacija praćena privatizacijom i lakše rješavanje koncesijskih pitanja mogu izravno i bitno unaprijediti kvalitetu gospodarskog korištenja pomorskog dobra i značajno ubrzati ostvarivanje zacrtanih ciljeva kroz ostvarivanje većih stopa rasta. Važnost pojedinih varijabli modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru često se u vremenu mijenja kao i strukturni odnosi između varijabli. Ovdje se radi o dinamičnom modelu i međusobno uvjetovanoj strukturi elemenata modela čija međusobna uvjetovanost vodi ka vrlo složenim relacijama. Ova specifičnost zahtijeva da se elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru razmotre pomoću matrice rasta. Naime, preko modela zasnovanih na matrici rasta moguće je postaviti i istražiti elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru te ocijeniti tendencije unutar sustava pomorskog gospodarstva pri različitim pretpostavkama, neovisno od toga jesu li ti strukturni odnosi prenijeti iz prošlosti u budućnost ili su oni izmijenjeni prema unaprijed utvrđenom planu razvitka.

Predloženi model sastoji se od četiriju temeljnih podmodela od kojih svaki od njih ima svoje posebnosti. Od predloženih podmodela najsloženiji je logistički model koji se također sastoji od dvaju podmodela, i to od: 1) modela proizvodnih grana pomorskog gospodarstva i 2) modela uslužnih grana pomorskog gospodarstva. Predloženi model, premda je vrlo složen može poslužiti i kao vrlo dobra osnova za donošenje kvalitetnih strateških, taktičkih i operativnih odluka. Takva složena i dinamična struktura modela omogućuju pojedinačnu analizu svakog od podmodela, ali i integraciju navedenih podmodela u jedan jedinstveni model i globalnu analizu svih podmodela i njihovih varijabli skupno. Kako se predloženi model sastoji se od četiriju podmodela od kojih svaki ima svoje posebnosti vrjednovanje i odabir modela može se izvršiti na pojedinačnoj mikrorazini ili cjelovito na makrorazini. **Pojedinačno ili vrednovanje na mikrorazini** odnosilo bi se na samo jedan od odabranih

podmodela i vodilo bi se isključivo isticanjem ciljeva tog podmodela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru bez sagledavanja njihovog izravnog i neizravnog utjecaja na varijable ostalih podmodela. **Cjelovito ili vrjednovanje na makrorazini** odnosilo bi se na jedan integralni model kojim se problemu upravljanja održivim razvojem komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru pristupa sveobuhvatno vodeći pritom podjednako računa o svim elementima modela i sagledavanju njihovog međusobnog djelovanja s motrišta ekonomske, socijalne i ekološke održivosti. Globalna ili makroanaliza posebice posredstvom indirektnih stopa rasta omogućuje sagledavanje međuovisnosti svih elemenata modela.

Provedena analiza potvrdila je da svi elementi modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u narednom razdoblju trebaju ostvariti umjereno jake do izrazito jake stope rasta. Izrazito jake stope rasta trebaju ostvariti socijalni (društveni) kriteriji koji su prepoznati kao uzrok i kao posljedica održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru.

Obrađena tema ove doktorske disertacije može biti uvod u objedinjavanje najvrjednijih gospodarskih resursa Republike Hrvatske, povezujući različite, ali komplementarne prirodne i gospodarske potencijale bogate i jako siromašne zemlje.

Stroga, nedovoljno definirana zakonska regulativa, te brojni objektivni i subjektivni čimbenici kočnica su učinkovitog vrjednovanja i iskorištavanja realnih mogućnosti baziranih na bogatim nacionalnim prirodnim resursima.

1.) KNJIGE

1. Alderton, M.P.: ***Port Management and Operations LLP***, London, Hong Kong, 1999.
2. Barković, D., ***Odlučivanje u marketingu***, Informator, Zagreb, 1986.
3. Bennett, R.: ***Management***, Informator-Potecon, Zagreb, 1994.
4. Bolanča, D. et al.: ***Pomorsko dobro***, Inženjerski biro, Zagreb, 2005.
5. Buble, M.: ***Management***, Ekonomski fakultet Split, Split, 2000.
6. Cicvarić, A.: ***Ekonomika turizma***, Informator, Zagreb, 1990.
7. Črnjar, M., Črnjar, K.: ***Menadžment održivog razvoja***, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Glosa, Rijeka, 2009.
8. Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows, Jergen Randers i William W. Behrens III, ***Granice rasta***, Stvarnost, Zagreb, 1978.
9. Dundović, Č.: ***Pomorski sustavi i pomorska politika***, Pomorski fakultet u Rijeci, Glosa, 2003.
10. Guasch, J. L.: ***Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions***, Doing it Right, WBI Development Studies, The World Bank, Washington, D.C., 2004.
11. Jelavić, A., ***Ekonomika poduzeća***, Zagreb, Ekonomski fakultet Zagreb, 1993.
12. Jelinović Z., ***Ekonomika prometa i pomorstva***, Informator, Zagreb 1983.
13. Juričić, D., Veljković, D.: ***Financiranje kapitalnih projekata lokalnog javnog sektora***, Ekonomski fakultet Rijeka, Vitagraf d.o.o., Rijeka, 2001.
14. Kandžija, V.: ***Gospodarski sustav Europske unije***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
15. Kesić, B.: ***Ekonomika luka***, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003.
16. Klemenčić, A.: Izgradnja Jadranske magistrale, Hrvatska revija, Zagreb, 2004.
17. Klepac, R., ***Osnove ekologije***, Zagreb, Jugoslavenska medicinska naklada, 1979.
18. Kundih, B.: ***Hrvatsko pomorsko dobro u teoriji i praksi***, Hrvatski hidrografski institut, Rijeka, 2005.
19. Lajić, I.: ***Stanovništvo dalmatinskih otoka: povijesne i suvremene značajke depopulacije***, Consilium i Institut za migracije i narodnosti, Zagreb, 1992.
20. Mencer, I.: ***Strateški menadžment i poslovna politika***, Vitagraf, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2003.
21. Merna, T., Njiru, C.: ***Financing Infrastructure Projects***, Thomas Telford, 2002., London, UK.
22. Mrnjavac, E.: ***Pomorski sustavi***, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1998.
23. Nikolić, I., Borović, S.: ***Višekriterijska optimizacija: metode, primjena, softver***, Beograd, Centar vojnih škola vojske Jugoslavije, 1996.
24. Novak, M., Sikavica, P.: ***Poslovna organizacija***, Informator, Zagreb, 1992.
25. Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D.: ***Ekonomika prometnog sustava***, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000.
26. Pupovac, D., Zelenika, R.: ***Upravljanje ljudskim potencijalima u prometu***, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2004.
27. Pfohl, H. Ch.: ***Logistiksysteme***, Vierte Auflage, Springer Verlag, Berlin, 1990.

28. Segetlija, Z.: ***Uvod u poslovnu logistiku***, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku Ekonomski fakultet Osijek, Osijek, 2002.
29. Reichert, A.P.: ***Logistic Organization Structures and Corporate Strategy***, Massachusetts Institute of Technology, September, 1997.
30. Smith, A.J.: ***Privatized Infrastrucure: the role of government***, Thomas Telford, 1999., London, UK.
31. Stojanović, D.: ***Ekonomsko matematički metodi i modeli***, dodatak: Matrica rasta, Univerzitet u Beogradu, Beograd, 1990.
32. Supek, R., ***Ova jedina zemlja***, SNL, Zagreb, 1978.
33. Šamanović, J.: ***Nautički turizam i management marina***, Visoka pomorska škola u Splitu, Split 2002.
34. Topić, G.: ***Modeliranje poslovnih procesa i optimizacija ljudskih resursa u složenim poslovnim sustavima***, Fakultet elektrotehnike i računarstva, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2003.
35. Vojković, G.: ***Pomorsko dobro i koncesije***, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2003.
36. Yescombe, E.R.: ***Principles of Project Finance***, Yescombe Consulting Ltd., London, U.K., 2002.
37. Walker, C., Smith, A.J.: ***Privatized infrastructure: the Build Operate Transfer approach***, Thomas Telford, 1999., London, UK.
38. Zelenika, R.: ***Ekonomika prometne industrije***, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010.
39. Zelenika, R., Jakomin, L.: ***Suvremeni transportni sustavi***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
40. Zelenika, R.: ***Međunarodna špedicija***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
41. Zelenika, R.: ***Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela,*** četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.
42. Zelenika, R.*:* ***Prometni sustavi: Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
43. Zelenika, R.: ***Znanost o znanosti,*** peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2004.
44. Zelenika, R.: ***Temelji logističke špedicije***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
45. Zelenika, R.: ***Logistički sustavi***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
46. Zelenika, R.: ***Multimodalni prometni sustavi***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006.
47. Zelenika, R. Pavlić, H: ***Upravljanje logističkim mrežama***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Kastav: IQ Plus, 2007.
48. Zelenika, R.: ***Znanje - temelj društva blagostanja : obrazovna i znanstvena industrija***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007.
49. Zelenika, R., Pupavac, D.: ***Menadžment logističkih sustava***, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ PLUS d.o.o. Kastav, Rijeka, 2008., Rijeka, 2008.
50. Zelenika, R.: ***Načela ekonomije i ekonomike,*** Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ PLUS d.o.o. Kastav, Rijeka, 2008.

2) ČLANCI

51. Bolanča, D., Amižić, P.: ***Novi pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije Pomorskog prava***, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 44 (1), 2007., str. 41–51.
52. Brans, J. P., Vinche: ***Preference Ranking Organisation Methods: The Promethee Method for MCDM***, Management Science, 13, 1985.
53. Brkić, A., Švaljek, I., Bukljaš, M.: ***Hrvatski promet kao sastavni dio integracijskih aktivnosti prometne politike Europske unije***, Suvremeni promet, Zagreb, 21, br. 5, 2000.
54. Bulič, A.: ***Prikaz stanja i projekcija razvoja sustava pomorskog gospodarstva***, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Rijeka, 7/2, 1993.
55. Clark, X., Dollar, D., Micco, A.: ***Maritime transport costs and port efficency***, World Bank, New York, 2001.
56. Consortium FVR/HPC/INROS: ***Port Urban Redevelopment***, Lučka uprava Rijeka, Rijeka, 2003., str. 4-3.
57. Cullinane, K., Song, D.W.: ***Port privatization policy and practice***, Taylor & Francis, 2002.
58. Čarapić, Lj.: ***Luka kao sistem i modeliranje luka***, Zavod za novinsko- izdavačku i propagadnu delatnost JŽ, Beograd, 1983.
59. Debelić, B.: ***Agency Theory and a Concession Relation in Ports Open to Public Traffic in the Function of Empowerment of Entrepreneurial Initiatives***, Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research, 27 (1), 2013., str. 225−246
60. Dundović, Č., Grubišić, N.: ***Luke nautičkog turizma-čimbenik turističkog i gospodarskog razvitka***, Suvremeni promet, Promet i turizam, Zagreb 2001.
61. Ehrlich, Paul R.; Holdren, John P.: "***Impact of Population Growth***". Science (American Association for the Advancement of Science) 171 (3977), 1991., str. 1212–1217.
62. Favro, S., Kovačić, M., Gržetić, Z.: ***Towards Sustainable Yachting in Croatian Tradicional Island Ports***, Environmental Engineering and Management Journal, June 2010, Vol. 9, No. 6, 787−794.http://omicron.ch.tuiasi.ro/EEMJ/, "Gheorghe Asachi"Technical University of Iasi, Romania.
63. Genova, K., Vassilev, V., Andonov, F., Vassileva M., Konstantinova, S.: ***A Multicriteria Analysis Decision Support System***, International Conference on Computer Systems and Technologies - CompSysTech'2004.
64. Gračan, D., Zadel, Z.: ***Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske***, Pomorski zbornik, 47−48, 2013.
65. Haralambidies, H.E., Verbeke, A., Musso, E.: ***Port Financing and Pricing in the european Union: Theory, Politics nad Reality***, International Journal of Maritime economicy, Palgrave, vol. 3., 2001.
66. Hlača, V., Nakić, J.: ***Zaštita pomorskog dobra od neobuzdane privatizacije u postupku pretvorbe***, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58 (1-2), 2008., str. 161–180.
67. Jelavić, A.: ***Pravni položaj pomorskog dobra***, Naše more, 59 (1-2), 2012., str. 22–35.
68. Jovanović, M.: ***Pomorsko dobro u talijanskom i hrvatskom zakonodavstvu: Gospodarski aspekti***, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 26 (2), 2005., str. 865–882.

69. Juhel, M. H.: ***Globalization, Privatization and Restructing of Ports, International Journal of Maritime Economics***, Palgrave, vol.3. 2001.
70. Jugović, A.: **The need and purpose of a commercial use of the newly classified seaport**,Scientific Journal of Maritime Research, Faculty of Maritime Studies Rijeka Vol. 25 No. 22011.
71. Kesić, B., Jugović A.: ***Desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava RH 2001. – 2011.***, Zagreb, 2003.
72. Kesić, B., Jugović, A.: ***Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu***, Pomorstvo, Journal of Maritime Studies, God. 19., Rijeka, 2005.
73. Kesić, B., Jugović, A.: ***Trendovi razvoja pomorskoputničkih luka Republike Hrvatske***, 12. Međunarodni znanstveni skup Društvo i tehnologija, Zadar, 2005.
74. Klempić Bogadi, S., Podgorelec, S.: ***Sociografske promjene u malim otočnim zajednicama – primjer otoka Zlarina***, Geoadria, 16/2, 2011.
75. Kovačić, M., Favro, S., Dundović, Č.: ***Valorising the Port Areas of Croatian Ports open to Traffic of County and Local Standing for nautical Tourism Activities***, TechnicsTechnologies Education Management Journal, Vol. 8. No.3. 8/9. 2013.
76. Mencer, I.: ***Pomorska politika Europske unije i morsko brodarstvo Republike Hrvatske***, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 46, 1995., 7−8.
77. Matešić, M (2009) ***Strategija održivog razvoja: krovni razvojni dokument Republike Hrvatske***. Socijalna ekologija, 17(4): 405−410.
78. Matešić, M. (2009) ***Principi održivog razvoja u strateškim dokumentima Republike Hrvatske***, Soc. ekol. Zagreb, Vol. 18 (2009.), No. 3−4, 323-339.
79. Mencer, I.: ***Morsko brodarstvo Republike Hrvatske – kompleksni proizvod u specifičnom poslovnom okruženju***, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 50, 1999, 7−8.
80. Mencer, I., Črnjar, M.: ***Prilog gospodarskoj strategiji razvitka Republike Hrvatske – riječki prometni pravac***, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000., 9−10.
81. Mencer, I., Frančišković, V.: ***Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled***, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000., 5−6.
82. Mezak, V., Perić, A., Jugović, A.: ***Elementi planiranja dugoročne strategije razvoja luke***, *Pomorstvo - Journal of Maritime Studies*, Pomorski fakultet u Rijeci, 20**.,** 2006, 2., p. 9−22.
83. Pađen, J.: ***Determinante prometne politike Hrvatske***, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000.
84. Sever, I.: ***Financiranje decentralizacije i lokalne samouprave***, Ekonomski fakultet-Rijeka, Cleveland State University, USAID, Urban Institute, Rijeka, 2004., str. 268-295.
85. Šimurina, J., Dobrović, A., ***Analiza Kuznetsove krivulje za okoliš***, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu, Zagreb, 2011.
86. Wiersum, K.F. (1995). ***200 Years of Sustainability in Forestry: Lessons from History***, Environ, Manage, Vol 19, No 3, str. 321−329.
87. Zelenika, R., Kandžija, V.: ***Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske***, Naše more, Dubrovnik, 44, 1997., 1−2.

88. Zelenika, R., Jakomin, I.: ***Relevantni činitelji organizacije prometnog poduzeća***, Zbornik radova "Organizacija i sigurnost prometa", 5. međunarodno znanstvenostručno savjetovanje, Suvremeni promet, Opatija, 1997.
89. Zelenika, R., Nikolić G., Jugović, A.: ***Pomorski promet Republike Hrvatske – dio globalnog logističkog sustava,*** Drugi znanstveni kolokvij «Poslovna logistika», Ekonomski fakultet u Osijeku i Poljoprivredni institut, Poreč, 2002.
90. Zelenika, R., Rudić, D., Pupavac, D.: ***Logistika pomorskog gospodarstva – čimbenik afirmacije hrvatskog prometnog i gospodarskog sustava***, Naše more, Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 49, 2002., 5−6.
91. Zelenika, R., Pupavac, D.: ***Transport u vrtlogu globalizacije***, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, 24, 2004., 1−2.
92. Zelenika, R., Miloš, I.: ***Strukturna prilagodba hrvatskoga prometnoga sustava procesu globalizacije*** XII. International Scientific Symposium" Transport System Management", Opatija, 21.−22. april 2005., objavljeno u ‘’Suvremeni promet’’, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 25, 2005., 1−2.

4) OSTALI IZVORI

93. Debelić, B.: ***Racionalizacija mehanizma alokacije pomorskog dobra Republike Hrvatske***, doktorska disertacija. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2014.
94. ***Developing Best Practice for Promoting Private Sector Investment in Infrastructure***, Ports, Asian Development Bank, Manila-Philipines, www. adb.org., 2000
95. ***Draft Commision Iterpretative Comunication on Concessions under Community Low on Public Contracts***, European Commission, XV/B, February, 1999.
96. Dragičević, A.: ***Ekonomski leksikon***, Informator, Zagreb, 1991.
97. ***Framework for Port Reform,*** Module 1., World Bank, Port Reform, Tool Kit, 2005.
98. ***Privatizacija trgovačkih društava u vlasništvu (radni prijedlog) Grada Zagreba,*** Hrvatsko društvo ekonomista**,** 2001. Grad Zagreb, studeni 2001.
99. ***Rijeka postala izvozna luka EU-a za žitarice***, Novi list, www.novilist.hr (19. 4. 2008.)
100. ***Rok za realizaciju Rijeka Gateway projekta 2009,*** Novi list, www.novilist.hr (13. 1. 2005.)
101. ***Review of Maritime Transport 2008***., United Nation Conference on Trade and Development, United Nation, New York and Geneva, 2008.
102. ***Rijeka Gateway project***, Document of the World Bank, Report, No: 25371 – HR, September, 2003., www.worldbank.org (12. 7. 2008.)
103. ***Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2011***. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske.
104. ***Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2012***. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske.
105. ***Strategija razvitka Republike Hrvatske***, Hrvatska u 21. stoljeću, Pomorstvo, Rijeka 2000. − 2001.
106. ***UNCTAD Handbook of Statistics 2006,*** United Nation Conference on Trade and Development, United Nation, New York and Geneva, 2008.

107. World Bank (1999), ***World Development Report 1999/2000: Entering the 21st Century***, The Development Landscape, New York: Oxford.

5) ZAKONI I PROPISI

108. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije, NN br. 3/15
109. Naredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet na području Dubrovačko-neretvanske, Primorsko-goranske županije i Istarske županije, NN, 32/11.
110. Pomorski zakonik, NN 181/04., 76/07., 146/08., 61/11., 56/13. i 26/15.
111. Pravilnik o brodicama i jahtama, NN br. 27/05., 57/06., 80/07., 3/08., 18/09., 56/10., 97/12., 137/13. i 18/16.
112. Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra, NN 29/05.
113. Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN 72/08.
114. Pravilnik o vrstama i kategorijama plovnih objekata nautičkog turizma, NN 68/07.
115. Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, NN 8/04. i 82/05.
116. Zakon o koncesijama, NN 143/2012.
117. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, 158/03., 100/04., 141/06., 38/09., 123/11. i 56/16.
118. Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN 68/07., 88/10., 30/14., 89/14. i152/14.

6.) INTERNET IZVORI

119. Alarmantno stanje ribarstva na Mediteranu: Ugroženo čak 93 posto ribljeg fonda, Online:http://www.novilist.hr/Vijesti/Hrvatska/Alarmantno-stanje-ribarstva-na Mediteranu-Ugrozeno-cak-93-posto-ribljeg-fonda (1. 5. 2016.)
120. Holdren, J., Ehrlich, P., Impact of Population Growth, Science, New Series, Vol. 171, No. 3977, 1971, str. 1212−1217., online: http://faculty.washington.edu/stevehar/Ehrlich.pdf, (16. 7. 2016.)
121. Kreiranje i procjena ekosustava i njihovih usluga u Hrvatskoj, Online: www.azo.hr
122. www.poslovniportal.hr (3. 4. 2016.)
123. Pavić-Rogošić, L., ***Održivi razvoj u Republici Hrvatskoj***, online: socijalno partnerstvo.hr/wp-content/uploads/2013/04/Izvjesce-Održivi-razvoj-u--Pavic Rogosic.pdf
124. Pearce, D.,AN INTELLECTUAL HISTORY OF ENVIRONMENTAL ECONOMICS, Annual Review of Energy and the Environment,Vol. 27, 2002., str. 57-81.,Online: http://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.energ429?journalCode=energy.2, (17. 7. 2016.)
125. Pezzey, J.Sustainabilty: ***An Interdisciplinary Guide.h Environmental*** Values1, no. 4 (1992): 321-362.Online: http://www.environmentandsociety.org/node/5473, (17. 7. 2016.)
126. Report of the World Commission on Environment and Development, online: http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf (17. 7. 2016.)
127. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009. - 2019.,Online: http://www.mppi.hr, http://www.mppi.hr/default.aspx?id=480, 20. srpnja 2016.
128. http://www.mint.hr/default.aspx?id=22604

129. Švedek, I., et al.: ***Izvješće o inventaru stakleničkih plinova na području Republike Hrvatske za razdoblje 1990. – 2013***., EKOENERG, Institut za energetiku i zaštitu okoliša, d.o.o., Zagreb., 2016. (dostupno na: www.azo.hr/fgs)
130. UNEP/MAP, ***Mediteranska strategija održivog razvoja: Okvir za održivost okoliša i zajednički prosperitet /zajedničko blagostanje***, URL: http://www.mzopu.hr/doc/Mediteranska_strategija_odrzivog_razvoja_2005.pdf (8. listopad, 2009.).

POPIS TABLICA

R. br.	Naslov tablice	Stranica
1.	Smanjenje emisije stakleničkih plinova GHG	21
2.	Korelacijska analiza povezanosti ukupne emisije CO2 u sektoru prometa i broja osobnih vozila u RH (1990. – 2013.)	22
3.	Regresijska analiza ukupne emisije CO2 u sektoru promet i broja osobnih vozila u RH (1990. − 2013.)	22
4.	Procjena emisije CO2 u sektoru promet u Republici Hrvatskoj do 2030. godine	23
5.	Doprinos pojedinog podsektora emisijama sektora energetike	31
6.	Deskriptivna analiza robnog prometa u hrvatskim morskim lukama	59
7.	Promet putnika na redovitim lokalnim linijama po plovnim područjima (000)	59
8.	Promet vozila na redovitim lokalnim linijama po plovnim područjima (000)	60
9.	Deskriptivna analiza putničkog prometa u hrvatskim morskim lukama	61
10.	Broj luka županijskog i lokalnog značaja prema pojedinoj županiji	71
11.	Proizvodnja u marikulturi RH (u tonama) za razdoblje 2005.−2014.	76
12.	Broj stanovnika na hrvatskim otocima	97
13.	Razvoj hrvatskoga pomorskog gospodarstva u razdoblju od 1960. do 2011. godine	104
14.	Makroekonomski parametri Hrvatske 2015. (srednja varijanta)	107
15.	Vrijednost odabranih kriterija modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	108
16.	Direktne stope rasta pod modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	119
17.	Direktne i indirektne stope rasta logističkog modela razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	123

POPIS GRAFIKONA

R. br.	Naslov grafikona	Stranica
1.	Kuznetsova krivulja onečišćenja i međuodnos krivulje onečišćenja i prosperiteta	15
2.	Prijevoz robe u pomorskom i obalnom prijevozu Republike Hrvatske od 2002. do 2015. godine	58
3.	Broj prevezenih putnika u hrvatskim morskim lukama (1979.− 2013.)	60
4.	Rast globalne industrije kruzing turizma od 1990. do 2014.	67
5.	Proizvodnja ribarstva i akvakulture u Republici Hrvatskoj 2009.− 2013. (t)	75
6.	Broj putovanja kruzera i broj putnika na putovanjima u RH	91
7.	Kretanje broja stanovnika na malim hrvatskim otocima 1857. − 2001.	96
8.	Ocjena osjećaja sigurnosti turista u usporedbi s drugim mediteranskim državama	102
9.	Pokrivenost robnog uvoza izvozom turističkih usluga i devizni prihodi od turizma od 2000. do 2013.	106
10.	Direktne stope rasta elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	120
11.	Indirektne stope rasta prometne logistike u odnosu na ostale elemente logističkog modela …	124
12.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata logističkog modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na prometnu logistiku	125
13.	Indirektne stope rasta broja zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	127
14.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na broj zaposlenih na otocima i u malim primorskim gradovima	129

15.	Indirektne stope rasta zdravstvene zaštite stanovnika na otocima i u malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	130
16.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na zdravstvenu zaštitu stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	131
17.	Indirektne stope rasta kvalitete življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	132
18.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na kvalitetu življenja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	133
19.	Indirektne stope rasta broja stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	134
20.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na broj stanovnika na otocima i malim primorskim gradovima	135
21.	Indirektne stope rasta logistike morskog brodarstva u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	136
22.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na logistiku morskog brodarstva	137
23.	Indirektne stope rasta obalnog područja kao ekološkog kriterija u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	138
24.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja	

	komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na obalno područje kao ekološki kriterij	139
25.	Indirektne stope rasta sigurnosnog kriterija u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	140
26.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na sigurnosni kriterij	141
27.	Indirektne stope rasta logistike turizma u odnosu na ostale elemente modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	142
28.	Indirektne stope rasta ostalih elemenata modela održivog razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru u odnosu na logistiku turizma	143

POPIS SHEMA

R. br.	Naslov sheme	Stranica
1.	Različiti pristupi konceptu održivosti	13
2.	Hodogram administrativnog postupka marikulture	80
3.	Osnovne vrste ekonomskih modela	111
4.	Elementi modela održivoga razvoja komplementarnih djelatnosti na pomorskom dobru	112

POPIS ZEMLJOVIDA

R. br.	Naslov zemljovida	Stranica
1.	Marine u Republici Hrvatskoj	65
2.	Uzdužni i poprečni prometni pravci Republike Hrvatske	88
3.	Složenost zdravstvene zaštite na hrvatskim otocima	99

POPIS KRATICA

(Puni naziv)	Kratica
Ujedinjeni narodi	UN
Europska unija	EU
UNEP	UNEP
Fraunhofer ISI	Fraunhofer ISI
Ugljični dioksid	CO_2
Pomorski zakonik	PZ
Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama	ZPDML
Zakon o koncesijama	ZoK
Europska investicijska banka	EIB
Europska banka za obnovu i razvoj	EBRD
Njemačka razvojna banka	KfW
Adriatic Croatia International Club	ACI
Hrvatska narodna banka	HNB
Logistika morskog brodarstva	LB
Logistika morskih luka	LL
Logistika primorske poljoprivrede	LP
Održivi razvoj upravljanja komplementarnim djelatnostima na pomorskom dobru	ORDP
Društvena korist	DK