

SPECIFIČNOSTI LUKE SPLIT ZASTUPLJENOŠĆU RAZNIH VIDOVA POMORSKOG PROMETA

Vice Mihanović
Denis Stanić
Krešimir Baljak

Sažetak

Luka Split smještena je na izuzetnoj geografskoj poziciji na Mediteranu, jedno je od najvažnijih središta za lokalni i međunarodni pomorski promet. Sa godišnjim prometom većim od 3 milijuna putnika i 600.000 vozila, splitska luka je treća luka na Mediteranu (poslije Napulja i Pireja).

Zbog izuzetnog povijesnog nasljeđa i 1700 godina tradicije, luka i grad Split su postali neizbježna destinacija brodova koji krstare Mediteranom.

Luka Split je zbog svog geografskog položaja, zaleđa kao i velikog broja naseljenih otoka u priobalju, uvijek bila orijentirana na putnički i teretni promet. Zahvaljujući putničkom prometu, luka Split je danas prva u Hrvatskoj, a po prometu tereta je na trećem mjestu poslije Rijeke i Ploča.

PORT OF SPLIT- SPECIFICITY DUE TO DIFFERENT KINDS OF SEA TRAFFIC

Summary

Port of Split is located on exceptional geographic position at the Mediterranean coast and it is one of the most important centers for lokal and international traffic. With annual turnover higher than 3 mil of passangers and 600.000 of vehicles port of Split is third port on Mediterranean sea (after Napulj and Pirej).

Due to great historical inheritance and 1700 years long tradition, port and town of Split has became indivertible destinaton for ships crusing throught Mediterranean sea.

As a result of its geografical position, outback and great number of inhabited islands in coastal area port of Split has always been oriented to traffic of passengers and cargo. Thanks to transportation of passengers port of Split is on the first position in Croatia and on the third place due to transportation of cargo (after Rijeka and Ploče).

1. UVOD

Luka Split smještena je na središnjem dijelu istočne obale Jadranskog mora i nalazi se na prometnim koridorima između Rijeke i Dubrovnika, odnosno Splita, Zagreba, Ancone i Pescara. Zahvaljujući takvom geografskom položaju, između poznatog home porta Venecije i lučkih odredišta u Grčkoj kao što su Pirej i Solun, te zbog jedinstvenog povijesnog naslijeđa Grada Splita, splitska luka postala je nezaobilazna turistička destinacija.

Odlukom Vlade Republike Hrvatske (na temelju članka 31. stavka 1. i 2. Zakona o morskim lukama Narodne novine br. 108/95) od 24. travnja

1997. godine osnovana je Lučka uprava Split, radi upravljanja, izgradnje i korištenja luke Split.

Splitska luka, prema namjeni kojoj služi je otvorena luka za međunarodni javni promet, a prema veličini i značaju je luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

2. POMORSKE LUKE NA PODRUČJU GRADA SPLITA

Na području grada Splita ima nekoliko pomorskih luka koje su u nadležnosti Lučke uprave Split. Ove luke imaju različitu namjenu i sadržaje, a podijeljene su na šest (6) bazena:

1) *Bazen Gradska luka*

Gradska luka Split je glavna turistička luka za dalmatinska odredišta na otocima i duž obale, a održava i svakodnevne trajektne veze s Italijom. Godišnje kroz splitsku luku prođe preko 3,5 miliona putnika.

Luka ima svu potrebnu infrastrukturu za prihvat tolikog broja putnika. Gradska luka prostire se polukružno na akvatoriju od 182 ha, u radijusu od 600 m uz širinu ulaza od 470 m. Brodovi u splitskoj luci pristaju na 29 vezova raspoređenih na 4 gata. Od toga 5 vezova dubine do 8,2 m prima velike brodove u međunarodnom prometu, a preostali vezovi se koriste za pristajanje brodova u domaćem prometu, brodova na kružnim putovanjima, te manjih brodice, jahti i jedrenjaka.

Prednosti Gradske luke su slijedeće:

1. Vezivanje broda u samoj gradskoj Luci
2. Minimalne carinske procedure
3. Pet minuta udaljenosti od povijesne gradske jezgre bez potrebe najma izletničkih autobusa
4. Dioklecijanova palača - dio UNESCO-e svjetske kulturne baštine
5. Izvanredne trajektne veze s dalmatinskim otocima
6. Dnevne trajektne veze s Italijom

2) *Vranjičko – solinski bazen*

Vranjičko-solinski bazen je namijenjen pristajanju teretnih brodova u međunarodnom i domaćem prometu, brodova u raspredi, te za druge potrebe. Ukupna duljina operativne obale je cca. 1630 m, dok je maksimalni dozvoljeni gaz broda do 10,7 m.

3) *Kaštelanski bazen A*

Kaštelanski bazen – Bazen A je namijenjen pristajanju teretnih brodova u domaćem i međunarodnom prometu koji vrše ukrcaj i iskrcaj tereta za potrebe koncesionara, te za druge potrebe.

4) *Kaštelanski bazen B*

Kaštelanski bazen – Bazen B je namijenjen pristajanju teretnih brodova u domaćem i međunarodnom prometu koji vrše ukrcaj i iskrcaj tereta za potrebe koncesionara, te za druge potrebe.

5) *Kaštelanski bazen C*

Kaštelanski bazen - Bazen C je namijenjen pristajanju teretnih brodova, tankera, brodova u raspredi, brodova koji vrše deratizaciju, te za druge potrebe. Ukupna dužina operativne obale je cca. 870 m, sa gazom od 4 m do 11,6 m.

6) *Kaštelanski bazen D - Resnik*

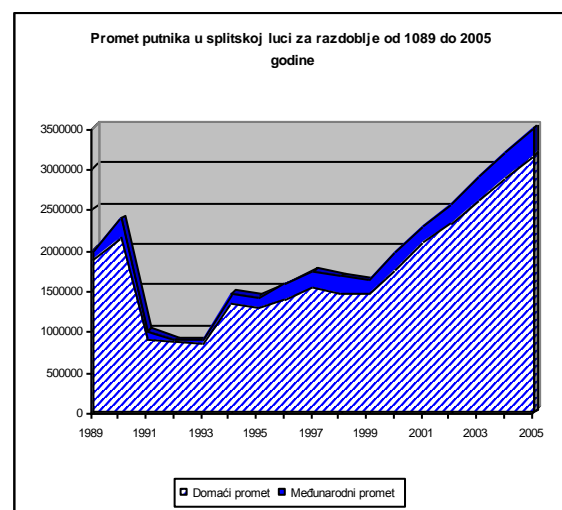
Osnovna funkcija pomorsko putničkog terminala Resnik-Divulje je povezivanje zračnog i pomorskog prometa pri čemu se putnici i robe transferiraju iz Zračne luke Split-Kaštela na

dužobalne i otočne destinacije i obrnuto, zaobilazeći prometne gužve u splitskoj luci.

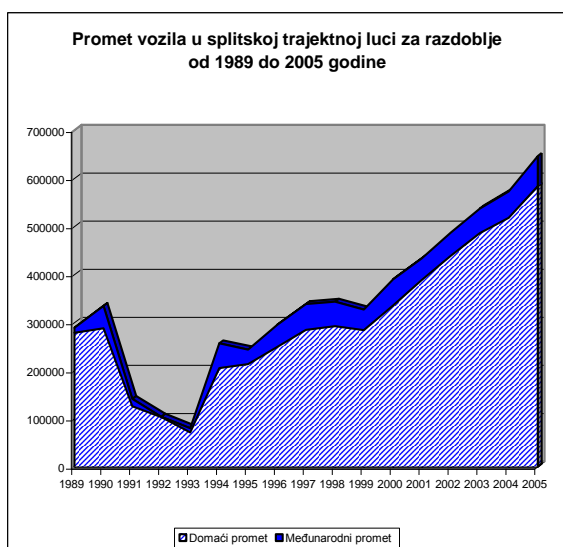
Zbog značaja luke Split, prometnog položaja i strategije razvitka pomorskog prometa osnovana je Carinska zona Split 1988.g. Vlada Republike Hrvatske na sjednici održanoj 10. prosinca 1998.g. donijela je Odluku o davanju suglasnosti Lučkoj upravi Split za osnivanje Slobodne zone luke Split. Prema Rješenju Ministarstva gospodarstva o udovoljavanju uvjeta za početak rada slobodne zone luke Split od 4. prosinca 2000.g. započela je s radom 1. siječnja 2001.g.

3. UKUPNI PROMET PUTNIKA I VOZILA U GRADSKOJ LUCI SPLIT

Tijekom 2005. godine kroz splitsku trajektu luku proputovalo je 3.482.567 putnika i 646.022 vozila. Usporedimo li ovaj obim prometa prema ostvarenom obimu 2004. godine možemo konstatirati da je ostvareno povećanje prometa putnika za 9 %, a vozila za 13 %, te ujedno ovakav promet možemo proglasiti najvećim to jest rekordom za ovu luku. Naime ako pogledamo grafičke prikaze Slika 1. i 2., gdje je prikazan promet putnika i vozila zadnjih petnaest godina vidimo da je putnički promet u konstantnom porastu (osim ratnih godina). 1990. godina prije rata bila je rekordna, a 2005.g. je rekord ove putničke luke i u odnosu na 1990. godinu znači porast prometa za 50 % a vozila čak za 100 %. Ovome rekordu pridonijela je i nova autocesta Zagreb – Split koja je omogućila bolji protok vozila. Najprometniji mjeseci su bili srpanj (618.322 putnika) i kolovoz (775.040 putnika), znači špica turističke sezone kada je ostvareno u ta dva mjeseca 40 % od ukupnog godišnjeg putničkog prometa.



Slika 1. Grafički prikaz prometa putnika od 1989. do 2005. godine



Slika 2. Grafički prikaz prometa vozila od 1989. do 2005. godine

U samoj luci tijekom turističke sezone iskrcaj/ukrcaj putnika i vozila odvijao se normalno bez gužvi i većih zastoja, kao i čekanja na ukrcaj, jer su trajekti Jadrolinije vozili, pored redovitih linija, izvanredne da bi se izbjegla gužva, a putnici su o tome na vrijeme informirani. Da bi se ovakav trend ostvarivao i dalje, ova luka ima razvojne planove kako bi proširila svoje kapacitete i bila sposobna primiti više putnika, a posebno vozila.

3.1. Pregled prometa putnika i vozila po brodarima

Gradska luka Split namijenjena je trajektno-putničkom prometu i turističkim brodovima za pojedinačno i skupno putovanje. U Tablici 1. dat je popis brodarica i broj prevezenih putnika u 2005. godini.

| Brodari u putničkom prijevozu 2005. godine | | | |
|--|---------------|-------------------|------------|
| red. broj | Brodar | Prevezeni putnici | % učešća |
| 1. | Jadrolinija | 2 776 227 | 80 |
| 2. | SEM Marina | 301 961 | 9 |
| 3. | Blue line | 90 953 | 3 |
| 4. | Tirrenia | 49 408 | 1 |
| 5. | SNAV | 53 071 | 2 |
| 6. | Atlas | 38 652 | 1 |
| 7. | Kapetan Luka | 68 020 | 2 |
| 8. | Ostali | 104 275 | 3 |
| | Ukupno | 3 482 567 | 100 |

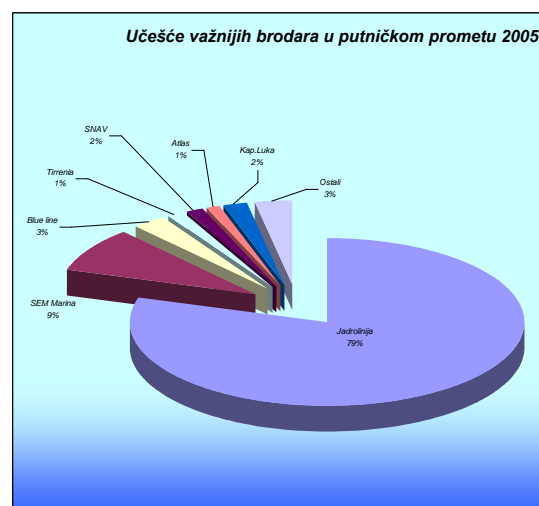
Tablica 1. Promet putnika i vozila po brodarima

Jadrolinija kao najveći brodar u putničkom prometu preveo je 2005. godine 2.776.227 putnika i 560.225 vozila i tako ostvario učešće od 80 % u ukupnom putničkom prometu. U usporedbi sa prošlogodišnjim prometom, bilježimo porast prometa putnika od 3 % i vozila 5 %. Najviše putnika prevezeno je u domaćem trajektnom prometu i to 2.216.473 putnika, dok je katamaranima prevezeno 433.218 putnika. U 2005. godini 79.541 putnika prevezeno je trajektima Jadrolinije u međunarodnom prometu.

Sem Marina u domaćem trajektnom prometu preveo je 163.090 putnika i 43.332 vozila na relaciji Split – Supetar. Katamaranima Sem Marine koristilo se 138.871 putnika, te je ostvario 9 % učešća u sveukupnom prometu.

Blue Line je brodar koji se bavi isključivo trajektnim prijevozom putnika i vozila za Anconu pa je tako tijekom 2005. godine preveo 90.953 putnika i 19.036 vozila. U strukturi ukupnog putničkog prometa sudjeluje sa 3 %.

Na Slici 3. dat je grafički prikaz učešća brodarica u prijevozu putnika i vozilima u 2005. godinu koji se odvijao u Grdskoj luci Split.



Slika 3. Grafički prikaz prometa putnika i vozila po brodarima u 2005. godini

3.2. Pregled putnika i vozila u domaćem i međunarodnom prometu

3.2.1. Domaći promet

U strukturi domaćeg prometa prijevoz putnika i vozila trajektima zauzima čak 77 % ili 2.379.563 putnika i 575.009 vozila, te bilježimo porast od 10% (putnici) i 13% (vozila).

Katamarani su prevezli 640.109 putnika ili 21%, a hidrogliseri 1,2% ili 38.652 putnika. Male linijske brodice koje tijekom turističke sezone održavaju linije za otoke, prevezle su 27.116 putnika ili 0,8 %, te izletničke brodice na kružnim putovanjima 13.379 turista ili 0,4 %.

Na dužobalnoj liniji Split – Rijeka prevezeno je 46.995 putnika i 8.265 vozila.

Od svih domaćih trajektnih linija najfrekventnija je linija **Split – Supetar (otok Brač)**, na kojoj ove godine prevoze putnike dva brodarar i to: Jadrolinija i SEM Marina. Ova linija je od velikog značaja, jer samo ona ostvaruje 54% ukupnog domaćeg trajektnog prometa. Druga po važnosti i veličini ostvarenog prometa putnika je linija **Split – Starigrad (otok Hvar)** sa prevezenim 522.119 putnika i 144.785 vozila. U strukturi lokalnog trajektnog prometa sudjeluje sa 22 %, te je ostvarila indeks porasta prometa putnika od 13 % i vozila 14 %.

3.2.2. Međunarodni promet

U 2005. godini ukupni međunarodni pomorski promet u Gradskoj luci Split ostvario je prijevoz 336.753 putnika i 62.712 vozila, te sa takvim obimom ostvarenja sudjeluje u ukupnom prometu sa 10 %. U međunarodnom prometu putnika trajektni promet imao je promet od 236.367 putnika i 53.510 vozila, vidi Tablicu 2. Katamarani su prevezli 53.071 putnika i 9.202 vozila, dok je turista koji su bili na kružnim putovanjima bilo 47.315. U strukturi međunarodnog putničkog prometa prevladava (70 %) redovne trajektne linije koje povezuju Hrvatsku (Split) sa Italijom (Ancona i Pescara te Chiogia), a na kojima plovi pet brodarar i to: Jadrolinija, Blue Line, Tirrenia, SNAV i EneRmar.

| <i>Vrsta prijevoza</i> | 2005 | godina |
|--|------------------|----------------|
| | <i>putnici</i> | <i>vozila</i> |
| <i>Trajektne veze sa otocima</i> | 2 379 563 | 575 009 |
| <i>Promet hidroglicerera</i> | 38 652 | |
| <i>Promet katamarana</i> | 640 109 | |
| <i>Promet malih linijskih brodica</i> | 27 116 | |
| <i>Promet izletničkih brodica</i> | 13 379 | |
| LOKALNI PROMET | 3 098 819 | 575 009 |
| UZDUŽOBALNI PROMET | 46 995 | 8 301 |
| UKUPNO DOMAĆI PROMET | 3 145 814 | 583 310 |
| <i>Međunarodni trajektni promet</i> | 236 367 | 53 510 |
| <i>Međunarodni katamaranski promet</i> | 53 071 | 9 202 |
| <i>Kružna putovanja</i> | 47 315 | |
| MEĐUNARODNI PROMET | 336 753 | 62 712 |
| SVEUKUPNI PROMET | 3 482 567 | 646 022 |

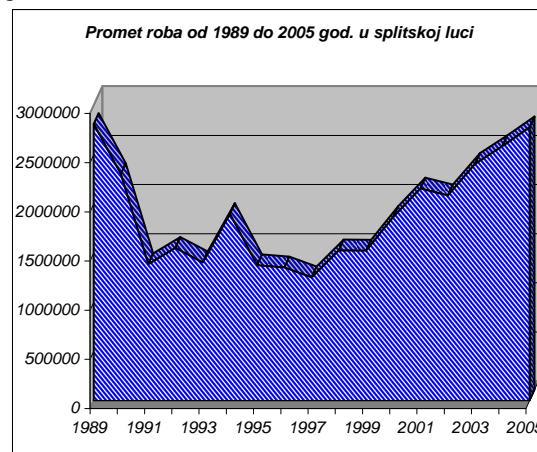
Tablica 2. Promet putnika i vozila u domaćem i međunarodnom prometu

U 2005. godine brodovi koji su plovili na kružnim putovanjima uplovili su u Gradsku luku Split 183 puta sa 47.315 turista koji su došli u posjet i razgledanju samog grada i bliže okolice. Ovaj vid prometa se značajno razvio posljednjih godina.

4. TERETNI PROMET U LUCI SPLIT

Tijekom 2005. godine na području luke Split izmanipulirano je 2.773.912 tona tereta, te ostvareni promet u usporedbi sa ostvarenjem 2004. godine bilježi rast od 7 %.

Na slici 4. se vidi promet roba zadnjih petnaest godina i možemo utvrditi da je zadnjih godina promet roba u konstantnom porastu te da je ove godine ostvaren promet na razini rekordne 1989. godine.



Slika 4. Grafički prikaz prometa roba od 1989. do 2005. godine

Ako analiziramo promet roba po vrstama tereta zaključujemo da je prvi teret ugljen koji se dovozi za potrebe cementara, a izmanipulirano ga je 177.603 tone. Ova vrsta tereta postupno se vraća u luku Split i ima stalni trend rasta. Glavi razlog je što tvornice cementa mijenjaju tehnologiju i imaju sve veću potrebu za ugljenom. Naime, prije su koristile kao glavni energent mazut, a sada koriste kruto gorivo ugljen.

Nafta i naftni derivati sa ostvarenim prometom od 456.846 tona u strukturi tereta sudjeluje sa 16,5% pa je tako jedna od značajnijih tereta u splitskoj luci. Nadalje, rude i koncentri sa ostvarenim prometom od 259.839 tona također imaju značajnu ulogu u strukturi tereta od 9,4 %. Cement je jedna od najznačajnija roba u luci Split. Tijekom 2005. godine izmanipulirano je 765.358 tona cementa što je za 15 % više nego 2004. godine. U strukturi roba sudjeluje čak sa 27,6%. Najznačajniji porast teretnog prometa zapaža se pod pojmom ostala roba. Pod ostalom robom uglavnom se podrazumijeva roba koja se prevozi kamionima (kamionima ukrancim na trajekte). Tijekom 2005.

godine ovog tereta je bilo 974.013 tona, te bilježimo porast od 31 %, a u strukturi tereta sudjeluje sa 35,1 %.

Prema pravcima kretanja dijelimo robu namijenjenu izvozu, uvozu ili razvozu.

U ukupnom prometu roba splitskog bazena u 2005. g. na izvoz otpada 863.739 tona ili 31 %. Ovako realiziran obim izvoza bilježi rast od 13 % u odnosu na prošlogodišnje ostvarenje. Izvezio se uglavnom cement, klinker, gips i pijesak.

Uvoz 2005. g. Ostvario je promet od 541.645 tona i bilježi rast od 14%. Najčešće se uvezio ugljen, sumpor, čelični profili, banane kao i smrznuta riba. U ukupnom prometu roba uvoz sudjeluje sa 20%.

Robe u razvozu 2005. g je ostvareno 1.360.187 tona i ima porast prometa od 2%. Razvilo se najviše nafta i naftnih derivata, ugljen kao i robe koja je išla trajektima. U strukturi ukupnog prometa razvoj sudjeluje sa 49%.

6. ZAKLJUČAK

Postanak i razvitak grada Splita, kao i cijelog jadranskog dijela Hrvatske, od svojih početaka do najnovijeg doba, usko je povezan sa razvitkom trgovačkog i putničkog prometa jadranskih luka. Socio-ekonomski odnosi 'obala - zaleđe' javljaju se u svim regionalnim sredinama duž hrvatske obale [2]. Luka Split je zbog svog geografskog položaja, zaleđa, kao i velikog broja naseljenih otoka u priobalju, uvijek bila orijentirana na putnički i teretni promet.

Osnivanjem Lučke uprave Split 1997. godine započelo je razdoblje značajnijih investicija u infrastrukturu i suprastrukturu luke Split. Zahvaljujući navedenim ulaganjima podigla se razina usluga na lučkom području, te su se povećali operativni kapaciteti luke Split. Kao što Kreitner [4] definira menadžment kao proces rada s drugima i pomoću drugih na ostvarenju organizacijskih ciljeva u promjenjivoj okolini uz efektivnu i efikasnu uporabu ograničenih resursa. Lučka uprava je svojim radom i ulaganjima doprinijela da luka Split, osim iznimnog geografskog položaja i jedinstvenog povijesnog naslijeđa Grada Splita razvija sadržaje potrebne za privlačenje raznih vidova pomorskog prometa. Sukladno tome, danas na području luke Split susrećemo domaći linijski promet, međunarodni linijski promet, uzdužobalni promet, brzobrodski međunarodni i linijski promet, razni teretni promet i promet brodova na kružnim putovanjima.

Zbog izuzetnog povijesnog naslijeđa, 1700 godina tradicije, ulaganja u luku i značajnih promidžbenih aktivnosti Lučke uprave Split i svih ostalih subjekata koji djeluju na području luke Split, luka i grad Split su postali neizbježna destinacija brodova koji krstare Mediteranom. Tako da

posljednjih godina svjedočimo pojavljivanju i značajnom povećanju prometa brodova na kružnim putovanjima.

Planiranom izgradnjom ljetnih vezova u Gradskoj luci Split i produženjem gata Sv. Petra značajno će se povećati postojeći kapaciteti za prihvatanje većeg broja brodova. Izgradnjom Lovrinačke ulice od rotora na Bilicama do marine na Žnjanu stvorili bi se preduvjeti da se u ljetnim mjesecima linija za Supetar izmjesti iz Gradske luke na Žnjan. Brojka tih vozila nije zanemariva ako znamo da linija Split – Supetar ostvaruje 54% od ukupnog lokalnog trajektnog prometa. Važno je naglasiti da potencijal Gradske luke Split i ostalih lučkih bazena još nije dosegao maksimum eksploitiranosti i iskoristivosti što nam je jamac dodatnog rasta prometa luke Split, kao i povećanja raznolikosti zastupljenih vidova prometa.

6. LITERATURA

- [1] Centar za poduzetništvo., Management i poduzetništvo, Mladost, Zagreb, 1994.god.
- [2] Filipić, P., Šimunović, I., O ekonomiji obalnih područja, Ekonomski fakultet, Split, 1993. god.
- [3] Filipić, P., Goić, S., Grčić, B., Šimunović, I., Osnove gospodarskog razvitka grada Splita, Ekonomski fakultet Split, Split, 2003. god.
- [4] Kreitner, R., Foundations of Management: Basic and Best Practice, Houghton Mifflin Company, Boston, 2005.,
- [5] Netherland Group, World bank port masterplan studies, Croatia, 1996. god.
- [6] Pašalić, Ž., Vizije mogućeg prometno – gospodarskog razvitka Gradske luke Split, Split, 1996. god.
- [7] Vrkić, M., Krstulović, D., Mini studija o društveno – ekonomskoj opravdanosti osnivanja carinske zone Split, Izvršno vijeće SO Split, Split, 1986. god. Arhiva Lučke uprave Split