



Temeljem članka 38. Zakona o sustavu državne uprave (NN 150/11 i 12/13, 93/16, 104/16) ministar mora, prometa i infrastrukture donosi sljedeću:

ODLUKU

o donošenju Investicijskog plana razvoja luka otvorenih za javni promet Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2020. godine

I.

Ovom Odlukom donosi se Investicijski plan razvoja luka otvorenih za javni promet Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2020. godine, koji je sastavni dio ove Odluke.

II.

Za provedbu Investicijskog plana iz točke 1. zadužuje se Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra dužna je u provedbi Investicijskog plana uključiti u što većoj mjeri tijela (lučke uprave luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, županijske lučke uprave, županije kao osnivače županijskih lučkih uprava te županijske regionalne razvojne agencije) koja sudjeluju u pripremi, provedbi i nadzoru projekata izgradnje i rekonstrukcije objekata podgradnje u lukama otvorenim za javni promet Republike Hrvatske.

III.

Nalaže se svim tijelima koja će biti uključena u provedbu Investicijskog plana da, u mjeri u kojoj je to moguće, provedbu svih mjera Investicijskog plana planiraju u okviru ciljeva koji su definirani Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. te da samim time, radi provedbe zacrtanih mjera Investicijskog plana, u što većoj mjeri koriste raspoloživa sredstva Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. koja su alocirana radi pripreme i provedbe projekata izgradnje i rekonstrukcije objekata podgradnje u lukama otvorenim za javni promet Republike Hrvatske.

IV.

Tijela uključena u pripremu, provedbu i nadzor projekata izgradnje i rekonstrukcije objekata podgradnje u lukama otvorenim za javni promet Republike Hrvatske dužna su, ukoliko se projekt iz Investicijskog plana planira realizirati putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020., slijediti naputke Ministarstva mora, prometa i infrastrukture vezano za provedbu projekata koji se financiraju putem EU fondova. Uprava za fondove EU, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture nadležno je u svojstvu delegirane funkcije Posredničkog tijela razine 1 u okviru Operativnog programa Konkurentnost i Kohezija 2014.-2020., za prioritetnu os 7, a samim time i specifični cilj 7iil Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike.

V.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja.

KLASA: 342-21/14-01/104
URBROJ: 530-01-17-204
Zagreb, 01. lipnja 2017. godine





**INVESTICIJSKI PLAN
RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE
ZA RAZDOBLJE 2017.-2020. GODINE**

lipanj 2017.

SADRŽAJ

UVOD	4
SVRHA INVESTICIJSKOG PLANA	5
<u>PREGLED POSTOJEĆEG STANJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE I KLJUČNA PROBLEMATIKA</u>	6
Istarska županija	8
Primorsko-goranska županija	9
Ličko-senjska županija	10
Zadarska županija	10
Šibensko-kninska županija	11
Splitsko-dalmatinska županija	12
Dubrovačko-neretvanska županija	13
<u>INSTITUCIONALNI OKVIR I KLJUČNI DIONICI</u>	15
<u>STRATEŠKI OKVIR PROVEDBE</u>	17
Usklađenost s nacionalnim strategijama i planovima	17
<u>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine</u>	17
<u>Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine</u>	18
<u>Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku</u>	18
<u>Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja</u>	19
Usklađenost s Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.	20
<u>DRŽAVNE POTPORE U KONTEKSTU JAVNOG FINANCIRANJA LUČKE INFRASTRUKTURE</u>	22
Javno financiranje infrastrukture luka	22
<u>INVESTICIJSKI PLAN – LISTA PROJEKATA</u>	26
<u>FINANCIJSKI PLAN</u>	33
Procijenjena vrijednost Investicijskog plana	33
Mogući izvori sufinanciranja	38

UVOD

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

Ishodište i odredište cjelokupne djelatnosti povezane s iskorištavanjem mora jesu njegove luke, i to posebice luke otvorene za javni promet. Iako se u javnosti pod pojmom luke u pravilu podrazumijevaju luke od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) koje su okrenute međunarodnom prometu, značajan dio djelatnosti i ukupnog prometa odvija se i u lukama od županijskog i lokalnog značaja. Usredotočenost na luke od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku doprinijelo je da su u prošlosti manje luke bile zanemarene, kako u pogledu gospodarske tako i društvene valorizacije. No, jačanjem turizma, nautičke ponude te naročito povećanjem broja manjih brodova za kružna putovanja, luke od županijskog i lokalnog značaja privlače sve veću pažnju te sve više jača svijest o njihovoj izuzetnoj važnosti za cjelokupno društvo.

Iako je od ukupnog broja otoka samo 47 otoka naseljeno, a ukupan broj otočnog stanovništva prema popisu iz 2011. godine iznosi 124.955 stanovnika¹, pomorski promet ključan je za povezivanje hrvatskih otoka te za poboljšanje pristupa i mobilnosti građana, posebice u kontekstu zapošljavanja i usluga.

U tom pogledu, za uravnotežen razvoj zemlje posebno je važno osigurati održiv razvoj otoka te spriječiti daljnje iseljavanje otočnog stanovništva. Za razvoj otoka izuzetno je značajan sustav obalnog linijskog pomorskog prometa s obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, a bez kojeg ne bi bio moguć održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Razvoj obalnog linijskog pomorskog prometa ključan je za daljnji gospodarski razvoj otoka i priobalja, što se posljedično odražava i na sprječavanje daljnje depopulacije otočnog stanovništva. Obalni linijski pomorski promet odvija se na ukupno 52 javne linije od državnog značaja te se u 2016. godini njime prevezlo 13,05 milijuna putnika i 3,10 milijuna vozila².

¹ Podaci Statističkog ljetopisa Državnog zavoda za statistiku 2016.

² Podaci Agencija za obalni linijski pomorski promet

SVRHA INVESTICIJSKOG PLANA

Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. prepoznata je potreba za snažnijom integracijom hrvatskih otoka u širu prometnu mrežu te nužnost osiguravanja održive i moderne usluge prijevoza za otoke tijekom cijele godine kao preduvjet za gospodarski rast. Na taj način postavljena je mogućnost sufinanciranja projekata koji doprinose povećanju dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike iz fondova Europske unije, a ujedno i rješavanja problematike luka koje su identificirane u Nacionalnom planu razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku i Nacionalnom planu razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja. Prepoznate mogućnosti za sufinanciranje ujedno doprinose i ciljevima postavljenim u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine i Strategiji pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine.

Financiranje projekata koji doprinose jačanju obalnog linijskog pomorskog prometa omogućeno je u sklopu specifičnog cilja 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike. Sukladno navedenom, financiranje takvih projekata koji doprinose integraciji hrvatskih otoka u širu prometnu mrežu u velikoj se mjeri planira ostvariti upravo putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

S obzirom da Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. navodi da sve operacije koje se planiraju financirati u sklopu specifičnog cilja 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike moraju biti strogo u skladu s Planom za razvoj javnog prijevoza, od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture 2016. godine započela je izrada strateških dokumenata niže razine koji u svojim dijelovima definiraju i temu razvoja lučke infrastrukture te usluge javnog prijevoza u vezi s povezanošću i dostupnošću otoka:

- Nacionalni plan razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
- Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja,
- Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa.

Navedeni dokumenti činit će cjelinu kojom se planira odgovoriti na zahtjev iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. o potrebi izrade Plana za razvoj javnog prijevoza povezan s povezanošću otoka kao preduvjet sufinanciranja ulaganja.

S obzirom da u trenutku izrade ovog Investicijskog plana navedeni dokumenti nisu završeni, a u okviru specifičnog cilja 7ii1 nije predviđeno financiranje ulaganja, s izuzetkom onih koja potvrđuju postojeći podaci i studije, od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture pripremljen je Investicijski plan s konkretnim intervencijama kojima bi se dala prednost financiranja, a u svrhu premošćivanja jaza do trenutka izrade navedenih strateških dokumenata kao prijelaznog rješenja koje bi omogućilo financiranje operacija iz specifičnog cilja 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike.

Kako bi Investicijski plan odražavao izmjene prioriteta projekata razvojnih strategija lučkih uprava luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, županijskih lučkih uprava luka od županijskog i lokalnog značaja, te županija, predviđene su njegove izmjene prema potrebi, a najmanje jednom polugodišnje.

PREGLED POSTOJEĆEG STANJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET REPUBLIKE HRVATSKE I KLJUČNA PROBLEMATIKA

Hrvatski sustav luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja sastoji se od sljedećih luka s glavnim aktivnostima:

- **Rijeka:** Najvažnija hrvatska teretna luka koja ima značajan položaj u službi hrvatskog gospodarstva. Luka služi prometu kontejnera, generalnog tereta, stoke, željezne rude i ugljena, ostalih suhih rasutih tereta te prometu sirovom naftom.
- **Zadar:** Druga najveća luka u državi za promet brodova u nacionalnom i međunarodnom putničkom prometu i treća najveća luka za brodove na kružnim putovanjima. Osim toga, luka u smislu teretnih kapaciteta ima nekoliko stalnih klijenata koji obavljaju usluge prometa suhog rasutog tereta, tekućeg tereta i generalnog tereta.
- **Šibenik:** Najmanja hrvatska luka, u smislu tereta, putnika i broja brodova na kružnim putovanjima. Luka ima svoje stalne klijente i svakom godinom ostvaruje sve veću korist od razvoja grada, naročito u segmentu turističke djelatnosti.
- **Split:** Najvažnija putnička luka u Hrvatskoj, prometno povezuje velike otoke hrvatske obale, te se u luci uz nacionalnu plovidbu odvija i međunarodni promet putnika iz Italije. Osim toga, luka raspolaže dijelom luke u kojem je smještena teretna luka. Sama teretna luka gravitira relativno skromnom lokalnom zaleđu koje se primarno sastoji od područja splitsko-dalmatinske regije i dijelova Bosne i Hercegovine.
- **Ploče:** Druga po veličini hrvatska teretna luka koja ima značajan položaj u službi gospodarstva Bosne i Hercegovine. U luci se primarno odvija promet suhim rasutim teretom za bosansko-hercegovačku industriju, generalnim teretom i sve više tekućim teretom.
- **Dubrovnik:** Najvažnija luka za brodove na kružnim putovanjima u Hrvatskoj, koja turistima omogućuje da uživaju u povijesnim znamenitostima grada Dubrovniku. Osim toga, luka svojim kapacitetima omogućuje i promet brodova u nacionalnom i međunarodnom putničkom prometu, najprije do i sa obližnjih otoka (nacionalna plovidba), ali i do i sa juga Italije (međunarodni putnički promet).

S druge strane sustav županijskih i lokalnih luka podrazumijeva da temeljem važećih propisa u Republici Hrvatskoj trenutno postoji 65 luka otvorenih za javni promet od županijskog značaja te 368 luka od lokalnog značaja koje su raspoređene prema geografskom položaju unutar pojedine županije i u nadležnosti su određene županijske lučke uprave.

Jedan od načina integracije otoka u širu prometnu mrežu je osuvremenjivanje i gradnja nove infrastrukture luka koja će poboljšati komunikaciju s otocima u odabranim lukama te razvoj plana za razvoj javnog prijevoza povezan s povezanošću otoka.

Sustavom javnog prijevoza obuhvaćene su 52 državne linije (25 trajektnih, 15 brzobrodskih i 12 brodskih klasičnih), no zbog nerentabilnosti u poslovanju, ova djelatnost subvencionira se proračunskim sredstvima.

Najveći i najznačajniji nacionalni brodar koji obavlja uslugu prijevoza u sustavu obalnog linijskog pomorskog prometa je Jadrolinija Rijeka koja zauzima značajni dio (preko 80%) ukupnog tržišta u obalnom linijskom pomorskom prometu te je u potpunosti u državnom vlasništvu. Pored Jadrolinije na tržištu obalnog linijskog prometa sudjeluje još 12 privatnih brodara.

Pravo na obavljanje usluge redovitog javnog prijevoza s obvezom usluge dodjeljuje se temeljem ugovora o javnoj usluzi sklopljenog po provedenom postupku davanja koncesije (za profitabilne linije) odnosno postupka javne nabave (za neprofitabilne linije).

Natječaj za 48 državnih linija koji će biti raspisani i okončani tijekom 2017. godine, za dodjelu prava na obavljanje redovitog javnog prijevoza s obvezom javne usluge od 2018. godine pa nadalje, biti će otvoreni za sve brodare s područja Europskog gospodarskog prostora koji zadovoljavaju uvjete određene Uredbom Vijeća br. 3577/92.

S obzirom da djelatnost javnog prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu na pojedinim linijama obilježava nedostatan prihod u odnosu na stvarne troškove ove linije subvencioniraju se proračunskim sredstvima. Godišnja proračunska sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti posljednjih godina iznosila su 309 milijuna kuna u 2015. godini, 303 milijuna kuna u 2016. godini, dok je za 2017. godinu subvencija za ove djelatnosti predviđena u iznosu od 310 milijuna kuna.

Temeljem navedenog pomorski promet prepoznat je kao jedna od značajnijih gospodarskih grana, što je izriekom utvrđeno i u Strategiji pomorskog razvitka Republike Hrvatske, kao temeljnom dokumentu pomorskog razvitka Republike Hrvatske.

Prema Uredbi o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (NN 110/04, NN 82/07) mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku su:

1. prosječni promet preko 1.500.000 tona tereta godišnje, uz zastupljenost tranzitnog prometa u strukturi ukupnog prometa s 10% u razdoblju 1998. – 2003. godine ili prosječan promet putnika preko 500.000 putnika godišnje, s 10% putnika u međunarodnom prometu u razdoblju od 1998. – 2003. godine za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika;
2. željeznička i cestovna povezanost sa zaleđem, odnosno povezanost sa zračnim lukama;
3. instalirani lučki kapaciteti za promet od 5.000.000 tona tereta godišnje, sukladno strukturi tereta prema glavnim grupama roba, odnosno uređene obale i gatove za prihvat brodova dužine preko 130 m i gaza preko 6 m;
4. najmanje jedna redovna međunarodna teretna brodska linija mjesečno, odnosno najmanje dvije međunarodne putničke linije godišnje, za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

Mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke županijskog značaja su:

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

Mjerilo za razvrstaj luka otvorenih za javni promet u luke lokalnog značaja je prosječan promet do 50.000 tona tereta godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine, odnosno prosječan promet putnika do 100.000 putnika godišnje u razdoblju 1998. – 2003. godine za luku u kojoj se isključivo obavlja promet putnika.

Lokalne luke su i sve luke koje služe javnoj uporabi, a imaju samo izgrađenu obalu za siguran privez plovila.

U nastavku je dan pregled postojećeg stanja, odnosno potreba luka otvorenih za javni promet za Republiku Hrvatsku, koje se djelomično u svojim potrebama naslanjaju i na specifični cilj 7iii Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. koji definira kako je cilj postupno osigurati pouzdan prijevoz visoke razine bez obzira na sezonu, kroz ulaganja u luke, brodove i općenito poboljšanje službe javnog prijevoza te bolje integrirati ovu vrstu prijevoza s drugim vrstama i uslugama javnog prijevoza na obali.

Županije koje su obuhvaćene ovim dokumentom su podijeljene na tri funkcionalne regije: sjeverni Jadran, sjeverna i srednja Dalmacija te južna Dalmacija.

Regija sjevernog Jadrana obuhvaća Istarsku, Primorsko-goransku te Ličko-senjsku županiju, regija sjeverne i srednje Dalmacije obuhvaća Zadarsku, Šibensko-kninsku te Splitsko-dalmatinsku županiju, dok regija južne Dalmacije obuhvaća Dubrovačko-neretvansku županiju.

Istarska županija

U Istarskoj županiji nalazi se 8 luka od županijskog značaja i 31 luka od lokalnog značaja. U Istarskoj županiji ne postoji nijedna luka osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Trenutni nedostaci s kojima se luke od županijskog značaja suočavaju su većinom vezani uz ugrožavanje sigurnosti brodova koji pristaju jer smještaj pristaništa ili nedostatak zaštitnog lukobrana ugrožava sigurnost boravka brodova. Nedostatak opreme za sprečavanje onečišćenja mora u nekim lukama je također jedan od trenutnih problema.³

U pojedinim lukama jedan od glavnih nedostataka je manjak nautičkog kapaciteta kao i ograničen broj priveznih mjesta, osobito komunalnog dijela vezova koji ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva. Također, problem se javlja i za vrijeme visoke sezone kada su povećani dolasci turističkih brodova pa kapaciteti luka tijekom ljeta nisu dostatni i adekvatni.

Proteklo razdoblje istarskih luka je obilježila relativno mala iskorištenost potencijala lučkih kapaciteta pa samim time i manjak investicija jer je fokus bio na lukama otvorenima za javni promet uslijed fleksibilnijih zakonitih odgovora na zahtjeve lokalnih zajednica za putničkim privezom, komunalnim vezom (često kao zamjena za ribarski i sportski vez) i komercijalnim – nautičkim vezom. Razvoj luka u Istarskoj županiji se prema Županijskoj razvojnoj strategiji do 2020. godine temelji na razvoju nautičkog turizma, osobito u slučaju luke Pula koja se nakon neuspješnog razvoja u trgovačku luku okrenula ka razvoju u nautičku luku.

Potencijal pojedinih luka pod uvjetom sanacije lukobrana je vrlo izražen u domeni prijevoza putnika, no kako bi se ostvario potrebno je i daljnje poboljšanje prihvatnih sadržaja i prilagođavanje novim rastućim zahtjevima.

U domeni nautike procjenjuje se daleko veća potražnja za uređenim lučkim sadržajima od postojećih, kako po broju vezova, tako i po razini usluga za potrebe nautičara u koje se moraju uključiti kvalitetne brodograđevne i servisne radionice za održavanje plovila.

³ Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

Također, jedan od ciljeva nacionalnih strategija je i unaprjeđenje i redefiniranje sustava obalnog linijskog i putničkog prijevoza Istarske županije te njegovo povezivanje s drugim oblicima prometa (hidroavionska pristaništa, integralni promet i sl.) uz povećanje dostupnosti usluga i kvalitete što bi značajno doprinijelo integraciji otoka u prometnom razvoju što se oslanja na ciljeve Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Primorsko-goranska županija

Primorsko-goranska županija ima najveći broj luka od županijskog značaja, njih 27 te 76 od lokalnog značaja. Uz to, luka Rijeka je jedina luka osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku u Primorsko-goranskoj županiji.

Luka Rijeka najveća je luka u Hrvatskoj sa značajnim udjelom na tržištima Hrvatske, Mađarske i Srbije. Luka je specijalizirana za rukovanje kontejnerima, za otpremu i prekrcaj suhog tereta, generalnog tereta, stoke, tekućeg tereta te za prijevoz manjeg broja putnika za potrebe lokalnih otoka.

Kao dio Nacionalnog plana razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku zamišljeno je da luka Rijeka zadrži svoj položaj najvažnije hrvatske teretne luke, kao ulazne i tranzitne luke za Hrvatsku i značajni dio srednjoeuropskog zaleđa. Razvoj željezničke infrastrukture i željezničkih usluga faktori su od ključne važnosti za uspješnu realizaciju tog cilja, a luka Rijeka imat će koristi od svog statusa TEN-T luke na osnovnoj mreži, smještene i na mediteranskom i na baltičko-jadranskom TEN-T koridoru.

Aktivnosti sekundarnog prioriteta trebale bi biti vezane uz domaći putnički prijevoz i promet brodova na kružnim putovanjima.

U pogledu navedenog ovim Investicijskom planom nije predviđeno da se u ovom trenutku, u okviru specifičnog cilja 7ii1, financiraju projekti Lučke uprave Rijeka koja je sukladno zakonodavnom okviru zadužena za upravljanje, razvoj i korištenje luke Rijeka kao naše najvažnije luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

S druge strane najveći nedostaci vidljivi su u županijskim i lokalnim lukama pogotovo u djelu pojedinih luka u kojima se očituju problemi izloženosti utjecaju vjetera i valova, u prvom redu zbog položaja luka te nedostatne duljine lukobrana što onemogućava sigurni privez manjih plovila. Glavna namjena većine luka, osobito onih manjih i luka na otocima je prihvata putničkih brodova i brodova javnog pomorskog prijevoza za potrebe lokalnog stanovništva tijekom godine i turista u vrijeme turističke sezone. Manji dio luka svoje kapacitete koristi i za prihvat ro-ro putničkih brodova.⁴

Zbog razvoja turizma, gotovo sve luke imaju manjak kapaciteta za prihvat brodova što naročito predstavlja problem u ljetnim mjesecima kada je potražnja za dodatnim vezovima puno veća od postojećih kapaciteta. Jedan od problema s kojima se manje luke susreću, unatoč vrlo dobroj infrastrukturi, je mala dubina mora na području oko luke što onemogućava pristup putničkim brodovima velikog gaza.

Razvojna strategija Primorsko-goranske županije 2016.-2020. godine također je prepoznala nedovoljnu prometnu povezanost otoka s kopnom kao i potrebu za definiranjem sadržaja u lukama otvorenima za javni promet gdje je potrebno definirati komunalni dio luke za potrebe domaćeg stanovništva. Jedna od navedenih mjera u razvojnoj strategiji je i razvoj luka

⁴ Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

otvorenih za javni promet svih razina kako bi se osigurali preduvjeti za kvalitetnu prometnu integraciju otoka, što se oslanja na ciljeve Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014-2020.

Ličko-senjska županija

Većina od ukupno sedam luka od županijskog značaja u Ličko-senjskoj županiji se koristi za prihvat ro-ro putničkih brodova i manjih turističkih brodova. Broj luka od lokalnog značaja je 13. U Ličko-senjskoj županiji ne postoji nijedna luka osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.⁵

Sve županijske luke imaju zadovoljavajuću lučku infrastrukturu, no većina nema dovoljno veliki zaštitni lukobran čime je privez i boravak plovila otežan i nesiguran pri lošim vremenskim uvjetima. Trenutni i očekivani nedostaci luka su manjak kapaciteta za prihvat manjih brodova i nautičkih vezova, iako taj nedostatak nije toliko izražen kao u lukama ostalih županija. U pojedinim lukama postojeća lučka infrastruktura zahtijeva povećanje priveznih dubina te duljina svih obala, kao i priveznih mjesta ponajprije operativnih obala te posebice kapaciteta za komunalne vezove. Neke od luka prilagođene su prihvatu manjih putničkih brodova, ali nemaju dovoljan broj vezova namijenjen plovilima nautičkog turizma što predstavlja potencijalni smjer razvoja ovih luka.⁶

Zadarska županija

U Zadarskoj županiji se nalazi osam luka od županijskog značaja i 103 luke od lokalnog značaja. Županijske luke su prilagođene ponajprije ro-ro i putničkom prijevozu te potrebama lokalnog stanovništva. U Zadarskoj županiji postoji jedna luka osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku kojom upravlja Lučka uprava Zadar⁷

Luka Zadar je jedna od triju glavnih hrvatskih putničkih luka. Tijekom 2015. prevezeno je 2 milijuna putnika na domaćim i međunarodnim linijama, što je čini drugom najvećom hrvatskom putničkom lukom nakon Splita. Luka Zadar također prima male količine generalnog tereta, tekućeg tereta i suhog rasutog tereta.

Samim time luka Zadar sukladno Nacionalnom planu razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku treba očuvati ulogu druge najveće putničke luke u Hrvatskoj koja povezuje manje otoke dalmatinske obale. Nadalje, Zadar bi trebao povećati aktivnosti vezane uz međunarodni prijevoz putnika i djelatnost kružnih putovanja kako bi iskoristio turistički potencijal zadarske regije. Aktivnosti teretne luke treba smatrati sekundarnim prioritetom luke, s tim da se treba voditi računa da se očuva standard usluge koju luka pruža stalnim klijentima i koncesionarima.

Nova putnička luka u Gaženici otvorena je 2015. i odlikuje se modernom cjelokupnom infrastrukturom. Zahvaljujući izravnoj povezanosti lokacije s autocestom, smanjuje prometnu zagušenost u središtu grada. Ukupno gledajući, Gaženica ima pet vezova za međunarodni i sedam vezova za domaći trajektni promet.

Obzirom na novoizgrađenu putničku luku Gaženica ovim Investicijskom planom nije predviđeno da se u ovom trenutku, u okviru specifičnog cilja 7i11, financiraju projekti Lučke uprave Zadar.

⁵ Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

⁶ Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije 2011. - 2013.

⁷ Nacionalni plan razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku

Nedostatak luka je manjak komunalnih i nautičkih vezova, no u pojedinim lukama taj manjak je nadomješten adekvatnim kapacitetima u susjednim marinama i „satelitskim“ lukama. Daljnjim razvojem turizma stvorit će se potrebe za povećanjem broja nautičkih vezova, ali i kapaciteta operativnih dijelova luka.

Dodatan nedostatak pojedinih luka je i njihov položaj unutar samog mjesta u kojem se nalaze zbog čega je pristup vozila lučkom području ograničen pa se kao jedino rješenje tog problema nameće izmještanje luke izvan mjesta.

Razvojna strategija Zadarske županije⁸ prepoznaje nedovoljnu opremljenost luka županijskog i lokalnog značaja te nedostatni broj brodskih linija kao jedan od problema na kojima županija treba porađati u nadolazećem razdoblju. Izgradnja putničke luke Gaženica u Zadru pridonijela je rasterećenju prometa u centru grada Zadra, a nakon izgradnje javio se izazov razvoja teretnog prometa za koji je osnovni uvjet kvalitetnija željeznička infrastruktura i povezanost te potreba međuotočnog povezivanja. Prepoznate razvojne potrebe su osiguranje daljnjeg razvoja obalne putničke plovidbe te bitno unaprjeđenje povezanosti otoka i centara na kopnu, kao i samih otoka međusobno, a što se oslanja na ciljeve Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Šibensko-kninska županija

Na području Šibensko-kninske županijske nalaze se dvije luke od županijskog značaja i 23 luke od lokalnog značaja. Luka Šibenik jedina je luka osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku u županiji.

Luka Šibenik prvenstveno je putnička luka srednje veličine, smještena u središnjem dijelu Republike Hrvatske i dio je sveobuhvatne mreže TEN-T. Luka, na svojem nedavno izgrađenom putničkom gatu Vrulje, prima međunarodne putnike s brodova na kružnim putovanjima te brodove koji plove u sustavu obalnog linijskog pomorskog prometa. Uz to, u luci se odvija promet malih količina tereta, uključujući uvoz aluminija i fosfata te izvoz gnojiva i proizvoda od drva za neke ključne klijente povezane s lukom.

Kao dio Nacionalnog plana razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku predviđeno je da luka Šibenik treba zadržati svoju ulogu domaće putničke luke i luke za luksuzne brodove na kružnim putovanjima.

Obzirom na novoizgrađeni terminal na gatu Vrulje, koji prima sve brodove na kružnim putovanjima te trajektni promet, ovim Investicijskom planom nije predviđeno da se u ovom trenutku, u okviru specifičnog cilja 7ii1, financiraju projekti Lučke uprave Šibenik.

U pogledu luka županijskog i lokalnog značaja vidljivo je da kapacitet luka nije adekvatan za prihvatanje linijskih putničkih brodova u gradskoj luci Šibenik te manjih turističkih brodova, kao i brodice lokalnog stanovništva u objema lukama od županijskog značaja što je osobito vidljivo tijekom turističke sezone.⁹

Izgradnja plutajućih pontona povećala bi nautičko lučko područje i broj priveznih kapaciteta za brodice nautičkog turizma i domicilnog stanovništva, što bi bilo od iznimne koristi u vrijeme turističke sezone. Dodatan nedostatak je i nedovoljna zaštićenost lučkog područja od naleta zapadnih vjetrova što je moguće ispraviti izgradnjom planiranog valobranskog pontona kako bi se ostvario sigurniji privez plovila.

⁸ *Županijska razvojna strategija Zadarske županije 2011.-2013., produljena do 2015.*

⁹ *Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja*

Razvojna strategija Šibensko-kninske županije¹⁰ kao ograničavajući faktor lučkog razvoja gradske luke Šibenik vidi u nedostatnim lučkim kapacitetima. Većina putničkog prometa odvija se preko gata u centru grada što predstavlja mogućnost za izmjenu jer je jedna od podržanih aktivnosti Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. premještanje postojećih luka kako bi se smanjilo iznimno prometno zagušenje tijekom turističke sezone.

Splitsko-dalmatinska županija

Na području Splitsko-dalmatinske županije nalazi se šest luka od županijskog značaja te 48 luka od lokalnog značaja. Luka Split jedina je luka osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku u županiji.

Luka Split dio je sveobuhvatne mreže TEN-T i primarna (najznačajnija) putnička luka u Republici Hrvatskoj te je u 2015. godini kroz istu prevezeno gotovo 5 milijuna putnika i to pretežito na brodovima na kružnim putovanjima odnosno koji plove u sustavu obalnog linijskog pomorskog prijevoza. U Luci Split također se manipulira širokim rasponom tereta, uključujući suhe rasute terete kao što su željezna ruda, ugljen, cement i žitarice te dijelom tekuće proizvode.

S tim u vezi luka Split treba daljnji razvoj temeljiti na svom položaju glavne putničke luke u Hrvatskoj, kako za međunarodni tako i za domaći putnički promet prema većim otocima dalmatinske obale te prema Italiji i iz Italije. Druga prioritetna aktivnost bit će prihvat brodova na kružnim putovanjima. Sekundarna, ali također vrlo važna funkcija luke Split, bit će vođenje regionalnih aktivnosti vezanih uz teret, prvenstveno za dalmatinsku regiju te dijelove sjeverozapadne Bosne i Hercegovine. Za putničku luku Split važno je održavati i unaprjeđivati odnose s gradom, osobito u pogledu prometne zagušenosti u gradu i budućih projekata koji će bit pripremani na tu temu.

U okviru šireg Nacionalnog plana¹¹, luka Split nastavit će sa svojom funkcijom važne regionalne teretne luke, naročito za opskrbu regionalnog splitskog i dalmatinskog zaleđa, većih dalmatinskih otoka i sjeverozapadnog dijela Bosne i Hercegovine. Nadalje, luka Split će nastaviti raditi na svom čvrstom položaju domaće i međunarodne putničke luke, koja služi kao prometno čvorište sustava obalnog linijskog pomorskog prijevoza te kao važan posrednik u turističkom sektoru. Konačno, luka Split će nastaviti raditi na svojem čvrstom položaju druge najvažnije luke za brodove na kružnim putovanjima u Hrvatskoj.

Za luku Split svi najvažniji projekti odnose se na stvaranje dodatnog kapaciteta za prihvat domaćih i međunarodnih putnika u trajektnom prijevozu. Zbog zagušenosti centra grada i okolnih cesta luka mora pronaći alternativne lokacije. Alternativna lokacija je na području Stinice u Vranjičko-Solinskom bazenu. Nadalje, da bi se povećao ugled i poboljšala usluga Splita kao luke za brodove na kružnim putovanjima, predviđena je izgradnja zgrade putničkog terminala u blizini novoizgrađenih vezova za brodove na kružnim putovanjima. Lučka uprava Split također planira realizaciju objekata za opskrbu LNG gorivom, povećanje korištenja obnovljive energije i projekt za postavljanje visokonaponskih kopnenih priključaka.

Obzirom na prije navedeno a u skladu sa kriterijima specifičnog cilja 7i1 predviđeno je da se implementacija projekta izgradnje nove operativne obale na Stinicama (Bazen Vranjic - Solin) predvidi putem ovog Investicijskog plana tj. putem dostupnih sredstava Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

¹⁰ Razvojna strategija Šibensko-kninske županije 2011. – 2013.

¹¹ Nacionalni plan razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku

Luke od županijskog značaja u Splitsko-dalmatinskoj županiji su relativno dobro izgrađene, a svojim obilježjima su prvenstveno namijenjene za prihvat ro-ro putničkih brodova, no sve luke imaju manjak kapaciteta za prihvat brodova većih dimenzija te nautičkih i komunalnih vezova.¹²

Postojeće dimenzije operativnih obala ne dozvoljavaju prihvat brodova većih dimenzija što smanjuje mogućnost priveza tijekom turističke sezone.

Siguran privez plovila je omogućen u gotovo svim lukama čemu pridonosi prirodni položaj luka, osim u lukama na otoku Hvaru gdje su uvjeti maritimne sigurnosti samo djelomično zadovoljeni. Nedostatak s kojim se susreću sve luke na otoku Hvaru je nedovoljan broj nautičkih vezova što se negativno odražava na turističku ponudu i gospodarski razvoj lokalnog stanovništva tijekom ljetnih mjeseci.

Županijska razvojna strategija¹³ ističe da su morske luke županijskog značaja (posebno one gospodarske namjene) nedovoljno iskorištene s obzirom na potencijale i rastuće potrebe, no kao ciljeve za daljnji razvoj navodi oblikovanje sustava poticanja razvoja malih luka te ostvarivanje bolje povezanosti s otocima, a što se oslanja na ciljeve Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Dubrovačko-neretvanska županija

U Dubrovačko-neretvanskoj županiji sedam luka ima status luka od županijskog značaja, a 74 od lokalnog značaja. Luke Gruž i Ploče su luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Luka Ploče, kao dio sveobuhvatne mreže TEN-T, ulazna je luka Republike Hrvatske u Bosnu i Hercegovinu. U luci se prvenstveno odvija promet raznim vrstama tereta – uglavnom ugljenom i naftnim koksom, ali i ostalim teretima kao što su glinica, koks, žitarice itd., a luka također prima i mali broj putnika. Luka Ploče jedna je od glavnih luka za tekući teret u Hrvatskoj. Usto, u njoj se manipulira vrlo ograničenim brojem kontejnera kojima je određeno Bosna i Hercegovina. Nedavno je izgrađen novi terminal za rasuti teret kapaciteta približno 4,6 milijuna tona, koji bi se mogao proširiti na 6 milijuna tona. Luka Ploče ima 50 hektara zemljišta na raspolaganju za buduće aktivnosti i koncesije.

U sklopu šireg nacionalnog sustava luka¹⁴, luka Ploče i dalje će biti najvažnija teretna tranzitna i prekrajna luka za Bosnu i Hercegovinu. Nadalje, luka će težiti postizanju važnije uloge kao teretne tranzitne luke za druge srednjoeuropske države uz Paneuropski koridor Vc. Promet brodova na kružnim putovanjima ne smatra se prioritetnom djelatnošću za luku Ploče.

Samim time obzirom na opredjeljenje luke Ploče kao primarno teretne luke ovim Investicijskom planom nije predviđeno da se u ovom trenutku, u okviru specifičnog cilja 7i11, financiraju projekti Lučke uprave Ploče.

S druge strane Dubrovnik, kao luka na sveobuhvatnoj TEN-T mreži, primarna je luka za brodove na kružnim putovanjima u Republici Hrvatskoj i dom jednoj od najpoznatijih turističkih atrakcija u državi, Starom gradu Dubrovniku koji se nalazi na UNESCO-vu popisu svjetske baštine (od 1997.). Luka se nalazi u južnom dijelu Republike Hrvatske, pri čemu je od ostatka države razdvaja mali dio obale koji pripada Bosni i Hercegovini. Luka također

¹² Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

¹³ Razvojna strategija Splitsko-dalmatinske županije 2011. - 2013.

¹⁴ Nacionalni plan razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku

omogućuje promet putnika u nacionalnoj plovidbi i međunarodnom putničkom prometu. Luka se ne bavi teretnim prometom.

U sklopu šireg nacionalnog sustava luka, luka Dubrovnik i dalje će kroz djelatnost kružnih putovanja biti u funkciji razvoja turističkog sektora u Dubrovniku. Dodatno u luci će se uz brodove na kružnim putovanjima odvijati i domaći i međunarodni promet putnika. U Dubrovniku se neće odvijati aktivnosti teretnog prometa.

Najvažniji projekt za luku Dubrovnik jest izgradnja zgrade putničkog terminala, koju će financirati i kojom će upravljati privatni investitori. Drugi najvažniji projekt je izgradnja vezova Batahovina II, tj. operativne obale dužine dodatnih 400 m s dvije trajektne rampe, za lokalni i međunarodni trajektni promet, orijentiran na razvoj multimodalnog prijevoza. Lučka uprava Dubrovnik dovršila je studiju izvedivosti za izgradnju Batahovine II koja je financirana iz EU fondova i priprema preostalu dokumentaciju za prijavu infrastrukturnog projekta Batahovina II na raspoložive fondove EU.

Samim time kako načelno projekt Batahovina II udovoljava kriterijima specifičnog cilja 7ii1 predviđeno je da se implementacija projekta izgradnje operativne obale dužine dodatnih 400 m za lokalni i međunarodni trajektni promet predvidi putem ovog Investicijskog plana tj. putem dostupnih sredstava Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Većina županijskih luka je namijenjena prihvatu ro-ro putničkih brodova te za putnički promet prema otocima i kopnu. Nedostaci luka se očituju u manjku kapaciteta operativnih dijelova luka tijekom turističke sezone kao i broja nautičkih i komunalnih vezova što neke od luka nadomještaju kapacitetima susjednih marina.¹⁵

Smještaj operativnih obala ne osigurava potpuno siguran privez brodice i manjih putničkih brodova zbog malog manevarskog prostora i nezaštićenosti lučkog područja.

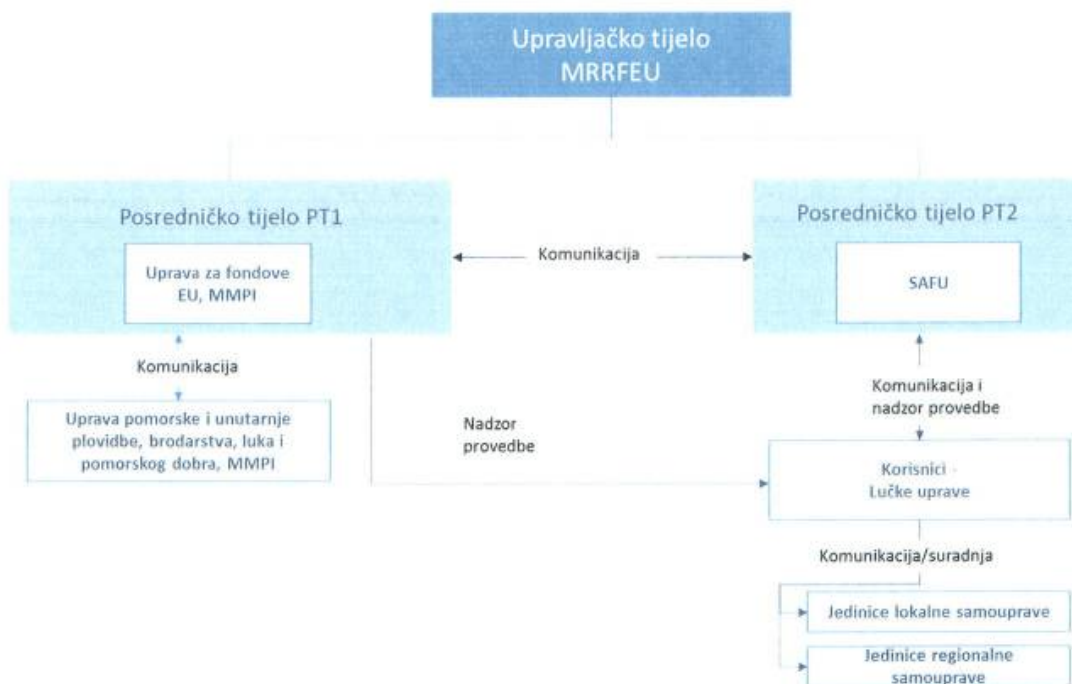
Županijska razvojna strategija¹⁶ prepoznaje problem velikog broja otoka u županijskom ustroju, što zahtijeva specifične mjere za sustavno rješavanje učinkovitog i rentabilnog prometnog povezivanja. Strategija stavlja veliki naglasak na prometnu povezanost županije s ostatkom države jer je prometno najizoliranija županija u Hrvatskoj. Pri izradi strategije donesena je i mjera čiji je cilj unaprijediti infrastrukturu i organizaciju prometa u županiji, a radi njezine bolje povezanosti s ostatkom države te bolje teritorijalne kohezije. Neke od aktivnosti koje su predviđene ovom mjerom je uvođenje potrebnih brzobrodskih i trajektnih linija – posebice radi povezivanja otoka s kopnom i otoka međusobno te uređenje, obnova i izgradnja luka i pripadajućih lučkih sadržaja, što se oslanja na ciljeve Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

¹⁵ Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

¹⁶ Županijska razvojna strategija Dubrovačko-neretvanske županije 2016.-2020.

INSTITUCIONALNI OKVIR I KLJUČNI DIONICI

Uspostavljanje institucionalnog okvira je jedan od preduvjeta za korištenje sredstava iz strukturnih i investicijskih fondova kako bi se omogućilo kontrolirano upravljanje i raspolaganje dodijeljenim sredstvima.



Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. izrađen je u suradnji tijela državne uprave, predstavnika jedinica lokalne i regionalne samouprave, socijalnih partnera i civilnog društva, a izradu je koordiniralo Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije koje je i upravljačko tijelo tog programa te kao takvo nadležno je za upravljanje i provedbu programa. Dio funkcija za koje je odgovorno upravljačko tijelo, može biti delegirano Posredničkom tijelu razine 1 (dalje: PT1) i/ili Posredničkom tijelu razine 2 (dalje: PT2), ovisno o fazi provedbe projekta.

PT1 sudjeluje u pripremi projekata sukladno delegiranim funkcijama od strane upravljačkog tijela. Tijekom faze pripreme, PT1 zajedno s PT2 priprema kriterije odabira i dokumentaciju za postupke dodjele bespovratnih sredstava. PT1 osigurava sredstva za financiranje projekata, dok je PT2 zaduženo za postupak planiranja sredstava.

U provedbi postupka odabira projekata sudjeluju obje razine Posredničkog tijela. Nakon odabira projekata, PT2 prati provedbu projekata kroz provjeru ispunjenja obveza korisnika te provjeru prihvatljivosti troškova što uključuje pripremu podataka za izjavu o izdacima za Upravljačko tijelo te pripremu zahtjeva za isplatu bespovratnih sredstava koji se zatim podnose PT1 čija je funkcija osigurati plaćanja prema korisnicima.

Tijekom trajanja projekta, korisnici sredstava izravno komuniciraju s PT2, no prema potrebi upite mogu uputiti i na PT1 te Upravljačko tijelo.

Oba Posrednička tijela sudjeluju u radu Odbora za praćenje, edukativnim aktivnostima te ostalim redovnim aktivnostima provedbe programa koje uključuju prognoziranje, praćenje, financijsko upravljanje i kontrolu.

PT1 funkcija za prioritetnu os 7 Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020, specifične ciljeve 7a1, 7b1, 7ii1, 7ii2 i 7ii3 delegirana je Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, odnosno unutarnjoj ustrojstvenoj jedinici, Upravi za fondove EU, koja je u toj funkciji odgovorna za raspisivanje poziva te dodjelu sredstava krajnjim korisnicima.

Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra je jedna od ustrojstvenih jedinica Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koja sudjeluje u izradi strateških dokumenata te predlaže razvojnu politiku iz područja pomorstva i unutarnje plovidbe, ali i provodi upravni nadzor lučkih uprava te jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave koji su i korisnici sredstava za koje Uprava za fondove EU priprema pozive.

Primjenom svojih sektorskih znanja Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra sudjeluje u razradi projektnih ideja te davanja osvrta na projekte sa sektorskog stajališta.

STRATEŠKI OKVIR PROVEDBE

U nastavku su prikazane mjere i ciljevi vezani za povećanje dostupnosti otoka za njihove stanovnike prepoznate u nacionalnim strategijama i planovima, kao i njihova usklađenost s Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. koji navedeno područje prepoznaje kroz specifični cilj 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike.

Usklađenost s nacionalnim strategijama i planovima

Razvoj lučkog sustava jedan je od katalizatora poticanja gospodarske aktivnosti i stvaranja novih radnih mjesta, naročito na otocima. Stoga je važno da nacionalna, regionalna ili lokalna vlast, kao i same luke, posjeduju plan razvoja luka s ciljem unapređenja kvalitete života svojih građana kroz omogućavanje novih lučkih usluga. Takvi planovi mogu se prilagoditi potrebama korisnika, širim planovima regionalne integracije, ili jednostavno nacionalnoj težnji usmjerenoj na što veći obuhvat pomorske trgovine.

S obzirom na važnost luka otvorenih za javni promet za društveni i gospodarski rast i razvoj Republike Hrvatske, njihov pojedinačni razvoj izuzetno je važan prioritet. Ulaganja u lučke sustave zahtijevaju značajna financijska sredstva i predstavljaju kapitalna ulaganja koja se planiraju i provode u sinergiji lokalne i nacionalne vlasti. Najvažnije nacionalne strategije i planovi koje prepoznaju važnost obalnog linijskog pomorskog prometa u kontekstu luka od županijskog i lokalnog značaja su:

- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine (donesena 30. listopada 2014.),
- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (donesena 22. srpnja 2014.),
- Nacionalni plan razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku (nacrt konačnog izvješća prihvaćen od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture 30. studenog 2016.).
- Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja (nacrt konačnog izvješća prihvaćen od strane Ministarstva mora, prometa i infrastrukture 30. studenog 2016.).

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine naglašava važnost obalnog linijskog pomorskog prometa za održiv razvoj otoka i sprječavanja daljnjeg iseljavanja otočnog stanovništva, kao i usvajanje mjera koje će osigurati opstanak i modernizaciju hrvatske flote. Strategija navodi nužnost optimizacije kapaciteta i učinkovitosti postojeće i nove infrastrukture te poboljšanja sigurnosti i pouzdanosti prometne mreže otvaranjem i poboljšanjem infrastrukture za prihvat brodova koji obavljaju uslugu prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu i njihove pristupne infrastrukture, između ostalog i pristupnih cesta, kao i održavanje i razvijanja adekvatne razine sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja.

Cilj 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije, poseban cilj 3b Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima navodi važnost obalnog linijskog pomorskog prometa u poboljšanju putničke pristupačnosti prema otocima, s otoka i među otocima, kao i nužnost osiguravanja pristupačnosti lukama na kopnenoj strani kroz planiranje cestovne mreže i povezane usluge javnog prijevoza.

Razvoj luka županijskog i lokalnog značaja predviđen je kroz mjeru: M.6 Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka te mjeru M.7 Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...). Mjerama se navodi potreba za prilagođavanjem, nadogradnjom i rekonstrukcijom županijskih i lokalnih luka za potrebe obalnog linijskog putničkog prometa sukladno potrebama lokalnog stanovništva, kao i potreba za poboljšanje dostupnosti i povezanosti s takvim lukama.

Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine

Jedan od strateških ciljeva Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine uključuje održiv rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva u području lučke infrastrukture i lučkih usluga.

U sklopu strateškog cilja navodi se da težište razvoja lučkog sustava treba usmjeriti ka zadovoljenju potreba domaćeg pomorskog prijevoza te naglašava značajnost unaprjeđenja obalnog linijskog pomorskog prijevoza za održivost gospodarskog rasta i kvalitete življenja na otocima i u priobalju.

Ciljevi koji se odnose na obalni linijski pomorski promet uključuju:

- Unaprijediti sustav pružanja javnih usluga povezivanja otoka s kopnom i otoka međusobno radi doprinosa održivom razvoju otoka kroz razvoj socijalno održivog, ekonomičnog i efikasnog sustava javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza Republike Hrvatske,
- Osigurati pružanja javnih usluga na načelima sigurnosti, postojanosti, točnosti i udobnosti.

Ostvarivanje navedenih ciljeva je planirano kroz redefiniranja sustava linijskog prijevoza, povezivanja obalnog linijskog pomorskog prometa s drugim vidovima prometa, uspostavu sustava povlaštenog prijevoza za otočno stanovništvo, poticanjem razvoja i korištenjem novih tehnologija i ekološki prihvatljivih brodova u sustavu obalnog linijskog pomorskog prometa, projektiranjem i izgradnjom namjenskih brodova za linije koje povezuju male otoke bez cestovne infrastrukture te informatizacijom obalnog linijskog pomorskog prijevoza.

Ciljevi koji se odnose na lučki sustav, između ostalog, uključuju cilj postizanja samoodrživosti lučkog sustava uz povećanje učinkovitosti sustava.

Ostvarivanje navedenog cilja predviđeno je, između ostalog, kroz poticanje razvoja infrastrukture u funkciji razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, putničkog i ro-ro prometa, prvenstveno kroz razvoj infrastrukture županijskih luka kao i kroz izgradnju i modernizaciju kopnene prometne infrastrukture i prijevoz u lučkim područjima.

Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republike Hrvatsku

Nakon pristupanja Europskoj uniji u srpnju 2013. godine, jedan od najvažnijih prioriteta Vlade Republike Hrvatske je razvoj hrvatskog nacionalnog prometnog sustava, a posebno šest morskih (najvećih) luka. Luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, važna su središta gospodarske aktivnosti i kao takve funkcioniraju kao ulazne odnosno tranzitne točke za prihvat teret i putnika čija su krajnja odredišta Republika Hrvatska i šire srednjoeuropsko zaleđe.

Svrha Nacionalnog plana razvoja luka je stvaranje poslovnog, tehnološkog, infrastrukturnog i organizacijskog okvira koji će jamčiti:

- Ujednačen, koherentan i održiv razvoj luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.
- Postizanje pozitivne konkurentske sposobnosti u odnosu na luke u okruženju.
- Osiguranje povoljnih uvjeta za uspostavljanje i održavanje poslovne i financijske samoodrživosti svih ključnih gospodarskih subjekata lučkog poslovanja.

U svih šest hrvatskih luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa planirani su razni razvojni projekti. Generalni stav je da je za svaki projekt potrebno detaljno ispitati izvedivost i isplativost takvih projekata prije nego se može početi planirati njihova implementacija. Što se tiče financiranja projekata, ovaj Nacionalni plan predviđa sve manju ulogu države (zajmova s državnom potporom) prilikom izgradnje lučke infrastrukture. Takvi se projekti sve više mogu financirati iz bespovratnih sredstava Europske unije ili iz sredstava privatnih koncesionara.

Ciljevi Nacionalnog plana koji se odnose na prometno povezivanje s otocima (obalni linijski pomorski promet) a koji su u skladu sa specifičnim ciljem 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike uključuju provedbu dvaju projekata:

- izgradnje nove operativne obale na Stinicama (Bazen Vranjic - Solin),
- Batahovina II –projekt izgradnje operativne obale za lokalni i međunarodni trajektni promet.

Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja

Kako bi se stvorio učinkovit model upravljanja i razvoja pomorsko-putničkog prometnog sustava uz istodobno podizanje razine učinkovitosti povezivanja obalnog i otočnog područja te razine kvalitete lučkih usluga, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je u studenom 2016. godine izradilo Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja.

U Nacionalnom planu razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja identificirani su, između ostalih, sljedeći nedostaci luka od županijskog i lokalnog značaja:

- luke županijskog značaja nemaju ujednačenu kvalitetu lučke infrastrukture, kako na području jedne županije tako i za luke smještene u različitim županijama,
- postojeći lučki kapaciteti uglavnom zadovoljavaju minimalne potrebe korisnika, ali gotovo u svim lukama postoji veća ili manja potreba za povećanjem lučkih kapaciteta,
- privezna mjesta u velikom broju luka ne odgovaraju standardima priveza sa stajališta maritimne sigurnosti i dodatnih usluga koje bi trebale biti na raspolaganju plovilima,
- vrlo mali broj luka ima mogućnost prihvaćanja većih brodova, pa čak i brodova duljine do 50-tak metara bez obzira na njihovu namjenu,
- standard usluge je skroman u većini luka, a pojedine luke pružaju vrlo skromnu ili nikakvu zaštitu plovilima u slučaju nepovoljnih vremenskih uvjeta.

Uskladenost s Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.

Operativni program Konkurentnost i kohezija se sufinancira iz Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda, a njegova se strategija temelji na koncentraciji ulaganja u 9 tematskih ciljeva zajedničkog Strateškog okvira i njihovim specifičnim investicijskim prioritetima, s daljnjim fokusom na specifične ciljeve koje je potrebno ostvariti.

U okviru prioritetne osi 7. Povezanost i mobilnost, u sklopu investicijskog prioriteta 7ii Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš (uključujući one s niskom razinom buke), i prometni sustavi sa niskim emisijama CO₂, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti, a pod specifičnim ciljem 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike predviđeno je financiranje aktivnosti integracije hrvatskih otoka u širu prometnu mrežu i svladavanja ključne prepreke za lokalni gospodarski rast. Cilj je postupno pružati otocima održive i moderne usluge prijevoza tijekom cijele godine bez obzira na pritisak turizma i time poboljšati dostupnost zapošljavanja, obrazovanja i drugih usluga otočnim zajednicama.

Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. predviđa mogućnost financiranja sljedećih vrsta aktivnosti u sklopu specifičnog cilja 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike:

- osuvremenjivanje i gradnja nove infrastrukture luka koja će poboljšati komunikaciju s otocima u odabranim lukama,
- premještanje postojećih luka. Nekoliko je trajektnih luka smješteno unutar povijesnog središta grada (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split) i to je razlog iznimnog prometnog zagušenja tijekom turističke sezone. Kako bi se smanjilo prometno zagušenje, moglo bi biti izvedivo neke od tih luka preseliti na prikladnije lokacije. Tom bi se mjerom isto tako smanjio broj cestovnih vozila u središtu gradova, poboljšala kvaliteta zraka i smanjila razina buke, posebno tijekom ljetne sezone,
- poboljšanje pristupnih cesta na otocima koje izravno povezuju luke za putnički prijevoz,
- kupnja novih, manjih putničkih brodova koji zadovoljavaju standarde niske emisije ugljika (novi ekološki brodovi i prilagodba postojećih brodova u skladu s najvišim ekološkim standardima i Prilogom VI. konvenciji MARPOL 73/78 – Pravila za sprečavanje onečišćenja zraka s brodova). Usporedno s razvojem ekoloških brodova, potrebno je razviti odredbe za punionice / opskrbu gorivom, npr. postrojenja za opskrbljivanje gorivom za brodove koji plove na plin,
- mjere kojima se unaprjeđuje upravljanje i sigurnost prometa te bolje prometne usluge. Uključuje aktivnosti poput: uključivanja novih linija specijaliziranih samo za stanovnike, integriranje u programe javnog prijevoza regija/gradova (jednosmjerna karta, uskladenje rasporeda vožnje,...), poboljšanje Informacijskog sustava za nadzor prometa vozila (VTMIS), uvođenje modernih sustava za omogućivanje informacija u stvarnom vremenu i drugih informacija za putnike u lukama i na plovilu,
- priprema projektne dokumentacije.

Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16) definirano je, između ostalog, osnivanje lučkih uprava, lučke djelatnosti, obavljanje istih te gradnja i korištenje lučke podgradnje i nadgradnje.

Lučke uprave su neprofitne pravne osobe koje se osnivaju radi upravljanja, gradnje i korištenja luka bilo da je riječ o lukama od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku ili je riječ o lukama županijskog i lokalnog značaja.

Temeljem navedenog zakona, osnovano je 28 lučkih uprava, od kojih je 6 državnih lučkih uprava dok su preostale 22 županijske lučke uprave. Državne lučke uprave su osnovane za potrebu upravljanja, korištenja i izgradnje luka od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, dok su ostale (županijske lučke uprave) osnovane radi boljeg gospodarenja i unapređenja morskih luka i morskih djelatnosti kao i upravljanja, održavanja i korištenja luka županijskog i lokalnog značaja na prostoru županije na kojoj se dotične luke nalaze.

Temeljem izrečenog, kao svojevrsni zaključak, nameće se da krajnji korisnici Specifičnog cilja 7ii1 - Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike, ukoliko je riječ o modernizaciji ili rekonstrukciji luka otvorenih za javni promet, mogu biti samo ovih 28 lučkih uprava.

Djelatnost lučke uprave je:

- briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje,
- gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave,
- stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje),
- osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkog jedinstva i sigurnost plovidbe,
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata,
- usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkom području,
- donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkom području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone,
- drugi poslovi utvrđeni zakonom.

Unutar ovog specifičnog cilja, glavni korisnici će biti tijela lokalne vlasti u prometnim funkcionalnim regijama sjevernog Jadrana, sjeverne i središnje Dalmacije te južne Dalmacije, tvrtke koje upravljaju i organiziraju usluge javnog prijevoza koje posluju na linijama od i do hrvatskih otoka, konzorcij korisnika.

Sredstva iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova alocirana za Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. - 2020. iznose 6,8 milijarde eura, dok ukupna indikativna sredstva dodijeljena za specifični cilj 7ii1 Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike iznose 80.000.000 eura.

DRŽAVNE POTPORE U KONTEKSTU JAVNOG FINANCIRANJA LUČKE INFRASTRUKTURE

Financiranje infrastrukture javnim sredstvima ukoliko se ona koristi u gospodarske svrhe podliježe odredbama članka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje: UFEU). To znači da se pravila o državnim potporama primjenjuju i na javno financiranje lučke infrastrukture koja je namijenjena komercijalnom iskorištavanju odnosno čija se uporaba naplaćuje, kao što je to slučaj i kod ostale infrastrukture (infrastruktura zračnih luka, autocesta, energetska infrastruktura, istraživačka infrastruktura i slično) ali i kod drugih djelatnosti koje se dodjelom javnih (državnih sredstava) stavljaju u povoljniji položaj na tržištu.

S druge strane, na javno financiranje infrastrukture, uključivo i lučke infrastrukture koja nije namijenjena korištenju u gospodarske svrhe, odnosno komercijalnoj uporabi ne primjenjuju se pravila o državnim potporama. Navedeno se odnosi na infrastrukturu koju država gradi i održava radi izvršavanja svojih javnih ovlasti, kao što su vojni i policijski, carinski, inspekcijски, vatrogasni i slični objekti koji se, između ostalog, mogu nalaziti i na području infrastrukture koja je namijenjena komercijalnom korištenju. U takvim slučajevima, na izgradnju infrastrukture ili njezinih dijelova koji se koriste radi obavljanja navedenih javnih ovlasti države, ne primjenjuju se pravila o državnim potporama¹⁷.

U slučajevima istodobnog korištenja određene infrastrukture za gospodarske i negospodarske svrhe, primjena državnih potpora se odnosi isključivo na troškove financiranja njezine izgradnje u dijelu koji se odnosi na troškove povezane s obavljanjem gospodarske djelatnosti. Ako se određena mješovita infrastruktura gotovo isključivo koristi za obavljanje negospodarske djelatnosti, a samo marginalno (najviše 20% u odnosu na godišnji kapacitet) i za obavljanja gospodarske djelatnosti, tada se na njezino financiranje ne primjenjuju pravila o državnim potporama.

Javno financiranje infrastrukture luka

Kao što to potvrđuje niz odluka Europske komisije¹⁸ u proteklih nekoliko godina, izgradnja, premještanje, obnova ili modernizacija lučke infrastrukture (morskih luka i luka unutarnjih plovnih putova) koja se komercijalno iskorištava predstavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira nalazi li se ta infrastruktura u javnom ili privatnom vlasništvu. Stoga se na javno (državnim sredstvima) financiranje lučke infrastrukture u načelu primjenjuju pravila o državnim potporama. Potonje iz razloga što se i luke vrlo često natječu jedna s drugom u privlačenju prometa (tereta ili putnika) pa se slijedom te činjenice smatra da javno financiranje infrastrukture tih luka može imati učinak na trgovinu između država članica odnosno može prouzročiti narušavanje tržišnog natjecanja. Međutim, ulaganje u infrastrukturu koja je nužna da bi sustav određene luke mogao uopće funkcionirati i ispunjavati svoje javne i zakonske funkcije spada u nadležnost i odgovornost države odnosno provedbi javnih ovlasti lučke uprave. Stoga i ne potpada pod primjenu pravila o državnim potporama odnosno nije predmet kontrole državnih potpora (primjerice: kontrola pomorskog prometa, policija i carina, vatrogasna služba i sl.). Također, javno financiranje izgradnje, održavanja ili modernizacije pristupne infrastrukture određenom lučkom području (prilazne ceste, željeznička infrastruktura, kanali i sl.) koji se koriste bez naknade i dostupni su bez ikakve diskriminacije i pod istim uvjetima svim stvarnim ili potencijalnim korisnicima, se smatra općom mjerom

¹⁷ Presuda Suda od 19. prosinca 2012., u slučaju Leipzig-Halle GmbH protiv Komisije, C-288/11

¹⁸ Primjerice: C 39/2009 (ex N 385/2009) – Latvija – Javno financiranje lučke infrastrukture U Ventspils Luci; SA 36223-Španjolska – Potpore za ulaganje u Luku Bahia de Cadiz; SA. 38302-Italija- Potpore za ulaganja u luku Salerno, itd.

odnosno obvezom za koju odgovaraju nadležna državna tijela u okviru izvršavanja svojih zadaća, osobito vezano uz planiranje i razvoj pomorskog prometa. Štoviše, u slučaju javnog financiranja pristupne infrastrukture koja se nalazi izvan područja određene luke, ukoliko je omogućen pristup svim zainteresiranim korisnicima i lokalnoj zajednici bez ikakvih ograničenja, to javno financiranje ne sadrži element državne potpore pa se, kako troškovi investicija u takvu infrastrukturu, kao i troškovi njezinog održavanja mogu financirati javnim sredstvima bez ikakvih ograničenja.

Nasuprot navedenom, financiranje javnim sredstvima pristupne infrastrukture (cestovne, željezničke, elektroenergetske, itd.) koja se nalazi unutar područja određene luke, a koja doprinosi komercijalnom korištenju odnosno potiče gospodarsku uporabu te luke, u pravilu podliježe propisima o državnim potporama¹⁹, a tek iznimno i u specifičnim slučajevima postoje mogućnosti da izgradnja određene infrastrukture javnim sredstvima unutar područja same luke ima značajke koje omogućuju odstupanje od tog pravila i uvjet su za izuzeća od primjene pravila o državnim potporama.

U slučaju financiranja investicijskog razvoja luka od županijskog i lokalnog značaja potrebno je imati u vidu navedena pravila i odluke Europske komisije o elementu državne potpore, pri čemu je naročito važno da se utjecaj na trgovinu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU razmatra i procjenjuje u svakom pojedinom slučaju, osim naravno, ako se ne radi o financiranju koje se može provesti kroz primjenu pravila o *de minimis* potporama. Primjerice, kada se radi o lukama lokalnog značaja moguća je situacija da određene mjere financijske podrške razvoju takvih luka imaju ograničen, isključivo lokalni značaj i da slijedom toga ne utječu ili ne bi mogle utjecati na trgovinu između Republike Hrvatske i ostalih država članica Europske unije jer se odnose isključivo na domaće korisnike (stanovnike i gospodarstvo) pa je malo vjerojatno da bi to moglo značajnije utjecati na uvjete prekograničnih ulaganja ili uvjeta poslovnog nastanka. Međutim, u svakom pojedinačnom slučaju ovakav zaključak bit će moguće donijeti tek nakon pozorne analize podataka o korištenju lučke infrastrukture od strane korisnika iz drugih država članica i procjene utjecaja te mjere na prekogranična ulaganja.

Prilikom sagledavanja specifičnog položaja svake luke županijskog ili lokalnog značaja koja će biti predmet financijske podrške potrebno je imati u vidu i sljedeće: ako lučka uprava omogućuje obavljanje određene usluge na području te luke poduzetniku u javnom vlasništvu (tzv. *in-house* pružatelj usluge) koji može takvu uslugu povjeriti i nekoj trećoj strani, ni u takvim slučajevima nije isključena mogućnost narušavanja tržišnog natjecanja i utjecaja na trgovinu između Republike Hrvatske i drugih država članica u smislu članka 107. stavka 1. UFEU, pa se i na takav slučaj odnose pravila o državnim potporama.

Također, prilikom realizacije navedenog projekta i ocjene svakog pojedinačnog slučaja bit će potrebno sagledati javno financiranje odnosno učinke tog financiranja s aspekta moguće potpore operatorima (koncesionarima) infrastrukture koji pružaju usluge krajnjim korisnicima lučke infrastrukture, a koji bi, bez obzira jesu li odabrani putem javnog natječaja ili na neki drugi način, trebali plaćati koncesijsku naknadu u skladu s tržišnim uvjetima. Samo i isključivo u slučaju ako su koncesionari određene luke odabrani temeljem konkurentnog, transparentnog, bezuvjetnog ne diskriminatornog natječajnog postupka sukladno načelima javne nabave, isključuje se tržišna prednost u smislu članka 107. stavka 1. UFEU, odnosno neće se raditi o dodjeli državne potpore. U slučaju izostanka takvog natječajnog postupka, bilo bi potrebno primjenom drugih metoda (ukoliko to dopušta domaće zakonodavstvo koje se odnosi na problematiku funkcioniranja luka i odabira koncesionara) kao što su *benchmarking*

¹⁹ Vidjeti, primjerice odluku Komisije u predmetu SA.39637 – Njemačka – Proširenje terminala za prihvat krucera u Wismaru (SL L C 203 od 19.06. 2015.)

ili druga standardizirana metodologija utvrditi jesu li naknade tržišne odnosno sadrže li element potpore ili ne.

Kako bi se omogućila financijska podrška razvoju luka od županijskog i lokalnog značaja s aspekta poštivanja propisa o državnim potporama, osobito kada se radi o eventualnom utvrđivanju ekonomske/tržišne prednosti, u određenim slučajevima bit će potrebno razmotriti eventualnu primjenu pravila o pružanju usluga od općeg gospodarskog interesa u smislu članka 106. UFEU odnosno seta propisa koji detaljno uređuju ovo pitanje, a usvojile su ih institucije Unije. Pritom, bit će važno utvrditi radi li se u konkretnom slučaju o koncesionaru kojemu je povjereno obavljanje te usluge temeljem jednog ili više akata za to nadležnih tijela, je li detaljno i jasno precizirana definicija te usluge, utvrđeni parametri za dodjelu naknade unaprijed i na objektivan i transparentan način, a naknada (kompenzacija) utvrđena na razini koja pokriva neto trošak pružene usluge uz razumnu dobit te je li proveden postupak javne nabave za pružanje predmetne usluge kako bi se osiguralo da usluga bude pružena uz najmanje troškove za društvenu zajednicu odnosno da naknada ne prelazi određeni iznos po načelu efikasnog poduzetnika.

S obzirom na važeće propise o državnim potporama u EU, eventualna dodjela državnih potpora koncesionarima i/ili korisnicima lučkih usluga ne podliježe notifikaciji (prijavi) Europskoj komisiji sukladno članku 108. stavku 3. UFEU samo u slučaju ako se radi o dodjeli:

- 1) *De minimis* potpora sukladno Uredbi Komisije (EU) br. 1407/2013 od 18. prosinca 2013. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore²⁰ i Uredbi Komisije (EU) br. 360/2012 od 25. travnja 2012. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na *de minimis* potpore poduzetnicima koji obavljaju usluge od općeg gospodarskog interesa²¹, i
- 2) Državnih potpora u obliku naknade za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa sukladno Odluci Komisije od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa²² tj. ukoliko su ispunjeni uvjeti koje utvrđuje ova Odluka i ako se radi o godišnjem prometu koji mora biti manji od 300 000 putnika.

U svim drugim slučajevima, ukoliko se utvrdi da financiranje županijskih i lokalnih luka sadrži državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU, bit će potrebno izvršiti notifikaciju potpore Europskoj komisiji sukladno članku 108. stavku 3. UFEU, uzimajući kao pravni temelj članak 107. stavak 3. podstavak c) UFEU, koji predstavlja odgovarajuću pravnu podlogu za dodjelu potpora za razvoj i poticanje određenih gospodarskih aktivnosti ili određenih gospodarskih područja spojivima sa zajedničkim tržištem. Pri podnošenju zahtjeva za dodjelu eventualnih državnih potpora sukladno navedenom članku UFEU, važno je dokazati da se radi o državnoj potpori koja ispunjava ciljeve od zajedničkog interesa, koja je razmjerna i nužna radi realizacije tih ciljeva i sadrži poticajni učinak te ne narušava tržišno natjecanje i trgovinu između Republike Hrvatske i država članica.

Važno je naglasiti kako je u Europskoj komisiji u ožujku 2016. godine pokrenuta javna rasprava o donošenju izmjena i dopuna Uredbe Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni

²⁰ SL L 352/1, 24.12.2013

²¹ SL EU L 114/8, 26.4.2012.

²² SL EU L7, 11.1.2012.

članaka 107. i 108. Ugovora²³, a koje bi se odnosile i na područje dodjele državnih potpora za ulaganja u pomorske luke i potpora za ulaganja u luke unutarnjih plovnih putova, na način da se i za ova ulaganja omogući dodjela potpora koje bi, do određenog „praga“ ulaganja bile izuzete od obveze prijave Europskoj komisiji iz članka 108. stavka 3., ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni Uredbom. Međutim, u trenutku pripreme ovog Investicijskog plana nije još uvijek moguće predvidjeti vrijeme donošenja izmjena i dopuna navedene Uredbe.

²³ SL L 187 od 26. lipnja 2014

INVESTICIJSKI PLAN – LISTA PROJEKATA

U odnosu na Specifični cilj 7ii1 u nastavku teksta definirane su mjere koje će doprinijeti ostvarenju tog cilja. Mjere su u potpunosti uskladene s OPKK-om te aktivnostima koje su u OPKK-u navedene kao prihvatljive za financiranje.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je provelo preliminarnu analizu potencijalnih projekata za sufinanciranje kroz Specifični cilj 7ii1 OPKK-a koja je uključivala:

- analizu opsega i troškova projekata,
- analizu zrelosti projekata (status ishodenja dozvola, status provedbe postupaka vezanih uz zaštitu okoliša, pripremljenost financijskih i ekonomskih studija).

Temeljem provedene analize formirana je indikativna lista projekata koji doprinose ostvarenju mjera, a posredno i cjelokupnog Specifičnog cilja 7ii1, te je prikazana u nastavku zajedno s procjenom stupnja zrelosti pojedinog projekta i njihove spremnosti za podnošenje projektne prijave za EU sufinanciranje.

Opći cilj:	Povećanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike
Mjera 1.:	Osuvtremenjivanje i izgradnja nove lučke infrastrukture s ciljem razvoja otoka i poboljšanja komunikacije s otocima
Mjera 2.:	Premještanje postojećih luka za prihvat putnika u svrhu smanjenja prometnog zagađenja
Mjera 3.:	Povećanje stupnja sigurnosti pomorske plovidbe te zaštita lučkog akvatorija

Projekt	Korisnik	Mjera čijem ostvarenju doprinosi	Okvirni rok provedbe projekta	Usklađenost sa strateškim dokumentima	Zrelost projekta ²⁴
LUKE OD OSOBITOG (MEDUNARODNOG) GOSPODARSKOG INTERESA ZA REPUBLIKU HRVATSKU					
Izgradnja nove operative obale na Stinicama (Bazen Vranjic - Solin)	Lučka uprava Split	1 i 2	Prosinac 2018	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Batahovina II	Lučka uprava Dubrovnik	1 i 2	Prosinac 2019	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA					
ISTARSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja nove obale podno Arene u Puli	Lučka uprava Pula	1,2	2019	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA					

²⁴ Zrelost projekta ocijenjena je kao niska, srednja ili visoka, pri čemu niska znači da projekt nema ishodene dozvole, nema izrađene potrebne financijske i ekonomske analize te nema ishodeno rješenje o prihvatljivosti zahvata na okoliš, srednja znači da projekt ima ishodene dozvole, no potrebne financijske i ekonomske analize te rješenja o prihvatljivosti zahvata na okoliš, su zastarjeli ili nisu izrađeni/ ishodeni, visoka znači da projekt ima pripremljenu i ishodenu svu projektnu dokumentaciju te je spreman za izradu i podnošenje projektnih prijave.

Projekt	Korisnik	Mjera čijem ostvarenju doprinosi	Okvirni rok provedbe projekta	Usklađenost sa strateškim dokumentima	Zrelost projekta ²⁴
Rekonstrukcija i dogradnja zapadnog dijela luke Cres	Županijska lučka uprava Cres – luka Cres	1, 2 i 3	listopad, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Dogradnja luke otvorene za javni promet županijskog značaja – Luke Crikvenica	Županijska lučka uprava Crikvenica – luka Crikvenica	1 i 3	lipanj, 2018.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Sanacija i produženje postojećeg pristana luke Unije - II faza	Županijska lučka uprava Mali Lošinj	1 i 3	travanj, 2020.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Dogradnja luke Baška	Županijska Lučka uprava Krk	1 i 3	Svibanj, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
LIČKO SENJSKA ŽUPANIJA					
Sanacija i rekonstrukcija luke Tovarnele	Županijska Lučka uprava Novajla	1 i 3	Prosinac, 2018.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Trajektno pristanište nova rampa unutar lučkog područja Lučke uprave Senj u uvali Stinica	Lučka uprava Senj	1	Nije dostavljeno	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
ZADARSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja trajektne luke Tkon	Županijska lučka uprava Zadar – luka Tkon	1 i 2	ožujak, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja

Projekt	Korisnik	Mjera čijem ostvarenju doprinosi	Okvirni rok provedbe projekta	Usklađenost sa strateškim dokumentima	Zrelost projekta ²⁴
SPLITSKO DALMATINSKA ŽUPANIJA					
Dogradnja operativne obale Hvar	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije – Luka Hvar	1	prosinac, 2017.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Dogradnja vanjskog veza Drvenik	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Listopad, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Dogradnja vanjskog veza Sućuraj	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Lipanj, 2020.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Uređenje luke Stomorska	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Lipanj, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
Dogradnja južnog lukobrana luka Jelsa	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Listopad, 2017.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
DUBROVAČKO NERETVANSKA ŽUPANIJA					
Pomorsko-putnički terminal Vela Luka	Županijska lučka uprava Vela Luka	2	2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Srednja
PROJEKTI NIŽEG INTENZITETA SPREMNOSTI					
PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA					
Rekonstrukcija trajektne luke Mišnjak	Županijska lučka uprava Rab	1	2020.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i	Niska

Projekt	Korisnik	Mjera čijem ostvarenju doprinosi	Okvirni rok provedbe projekta	Usklađenost sa strateškim dokumentima	Zrelost projekta ²⁴
Rekonstrukcija i sanacija obale u luci Rab i gata Pumpurela	Županijska lučka uprava Rab	1 i 3	2020.	regionalnim planovima Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska
ZADARSKA ŽUPANIJA					
Dogradnja gradske luke Sali na Dugom otoku	Županijska lučka uprava Zadar	3	Studeni, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska - projekt je sukladan sa SC 7iii, no potrebno je sufinancirati izradu projektna dokumentacije
ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja trajektnog pristana u uvali Boci na otoku Zlarinu	Lučka uprava Šibensko-kninske županije	1	Rujan, 2018.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska
Izgradnja trajektnog pristana u luci Kaprije	Lučka uprava Šibensko-kninske županije	2	Lipanj, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska
SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA					
Uređenje obale Stari Grad-Priko	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Travanj, 2017.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska - u projektnoj dokumentaciji je potrebno dokazati opravdanost sufinanciranja projekta

Projekt	Korisnik	Mjera čijem ostvarenju doprinosi	Okvirni rok provedbe projekta	Usklađenost sa strateškim dokumentima	Zrelost projekta ²⁴
Uređenje obale Supetar Vlačice	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Svibanj, 2017.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska - u projektnoj dokumentaciji je potrebno dokazati opravdanost sufinanciranja projekta te je li zahtav svrsishodan za doprinos specifičnom cilju 7i i 1 i kriterijima koji ga određuju za samu putničku luku.
Uređenje dijela obale Pučišća	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	1	Prosinac, 2017.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska - u projektnoj dokumentaciji je potrebno dokazati opravdanost sufinanciranja projekta te je li zahtav svrsishodan za doprinos specifičnom cilju 7i i 1 i kriterijima koji ga određuju za samu putničku luku.
DUBROVAČKO NERETVANSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja trajektne luke	Županijska	2	Nije dostavljeno	Projekt je usklađen sa	Niska

Projekt	Korisnik	Mjera čijem ostvarenju doprinosi	Okvirni rok provedbe projekta	Usklađenost sa strateškim dokumentima	Zrelost projekta ²⁴
Perna – Pelješac	lučka uprava Dubrovačko-neretvanske županije			SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	
Sanacija i rekonstrukcija rive u luci Donje Čelo otok Koločep	Županijska lučka uprava Dubrovnik	3	Nije dostavljeno	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska
Sanacija lukobrana "Puntin"-luka Korčula	Županijska lučka uprava Korčula	3	2023.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska
Izgradnja operativne obale u LT Dominče	Županijska lučka uprava Korčula	1	Svibanj, 2018.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska - projekt je sukladan sa SC 7iii, no potrebno je sufinancirati izradu projektne dokumentacije
Sanacija lukobrana u luci Račišće	Županijska lučka uprava Korčula	5	Svibanj, 2019.	Projekt je usklađen sa SPR-om i lokalnim i regionalnim planovima	Niska - projekt je sukladan sa SC 7iii, no potrebno je sufinancirati izradu projektne dokumentacije

FINANCIJSKI PLAN

Procijenjena vrijednost Investicijskog plana

Vrijednost ovog Investicijskog plana procijenjena je temeljem preliminarne analize potencijalnih projekata za EU sufinanciranje kroz Specifični cilj 7ii1 koji su u trenutku izrade Investicijskog plana bili poznati Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, a uzevši u obzir cjelokupni iznos alokacije za Specifični cilj 7ii1 Operativnog programa Konkurentnost i kohezija²⁵.

Nastavno na provedenu analizu opisanu u prethodnom poglavlju, identificirani su projekti koji su dovoljno zreli za podnošenje projektnog prijedloga u razumnom roku, a niže su za te projekte navedene ukupne vrijednosti te je na temelju dostupnih informacija procijenjen iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje. Dana lista projekata nije iscrpna te može biti proširena.

Indikativni naziv projekta	Korisnik	Ukupna vrijednost investicije bez PDV-a (HRK)	Indikativni iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje (HRK)	Brodsko linija	Zrelost projekta
LUKE OD OSOBITOG (MEĐUNARODNOG) GOSPODARSKOG INTERESA ZA REPUBLIKU HRVATSKU					
Izgradnja nove operativne obale na Stinicama (Bazen Vranjic - Solin)	Lučka uprava Split	300.000.000	(do 75%) 255.000.000	✓	Srednja
Batahovina II	Lučka uprava Dubrovnik	75.000.000	(do 75%) 63.750.000	✓	Srednja
LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET OD ŽUPANIJSKOG I LOKALNOG ZNAČAJA					

²⁵ Ukupna alokacija za Specifični cilj 7ii1: Poboľšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike iznosi 80.000.000 eura.

Indikativni naziv projekta	Korisnik	Ukupna vrijednost investicije bez PDV-a (HRK)	Indikativni iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje (HRK)	Brodsko linija	Zrelost projekta
ISTARSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja nove obale podno Arene u Puli	Lučka uprava Pula	15.000.000,00	(75%) 12.750.000,00	✓	Srednja
PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA					
Rekonstrukcija i dogradnja zapadnog dijela luke Cres	Županijska lučka uprava Cres – luka Cres	30.023.640,00	(do 60%) 18.014.184,00	✓	Srednja
Dogradnja luke otvorene za javni promet županijskog značaja – Luke Crikvenica	Županijska lučka uprava Crikvenica – luka Crikvenica	17.188.380,81	(do 70%) 12.031.866,57	✓	Srednja
Sanacija i produženje postojećeg pristana luke Unije - II faza	Županijska lučka uprava Mali Lošinj	21.929.959,00	(90%) 19.736.963,10	✓	Srednja
Dogradnja luke Baška	Županijska Lučka uprava Krk	I. faza: 8.005.049,00 II. faza: 8.737.500,00	(90%) I. faza: 7.204.544,10 II. faza: 7.863.750,00	✓ (pismo namjere)	Srednja
LIČKO SENJSKA ŽUPANIJA					
Sanacija i rekonstrukcija luke Tovarnele	Županijska Lučka uprava Novalja	4.726.268,60	50%	✓	Srednja

Indikativni naziv projekta	Korisnik	Ukupna vrijednost investicije bez PDV-a (HRK)	Indikativni iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje (HRK)	Brodsko linija	Zrelost projekta
Trajektno pristanište nova rampa unutar lučkog područja Lučke uprave Senj u uvali Stinica	Lučka uprava Senj	9.000.000,00	(50%)* 4.500.000,00	✓	Niska
ZADARSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja trajektne luke Tkon	Županijska lučka uprava Zadar – luka Tkon	I Faza – trajektna luka 13.290.228,00	(do 75%) 9.967.671,00	✓	Srednja
SPLITSKO DALMATINSKA ŽUPANIJA					
Dogradnja operativne obale Hvar	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije – Luka Hvar	8.549.012,44	(do 90%) 7.694.111,20	✓	Srednja
Dogradnja južnog lukobrana luka Jelsa	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	5.897.960,80	(50%) 2.948.980,40	✓	Srednja
Dogradnja vanjskog veza Drvenik	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	20.000.000,00	(50%)* 10.000.000,00	✓	Niska
Dogradnja vanjskog veza Sućuraj	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	20.000.000,00	(50%)* 10.000.000,00	✓	Niska
Uređenje luke Stomorska	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	12.000.000,00	(50%)* 6.000.000,00	✓	Niska
DUBROVAČKO NERETVANSKA ŽUPANIJA					

Indikativni naziv projekta	Korisnik	Ukupna vrijednost investicije bez PDV-a (HRK)	Indikativni iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje (HRK)	Brodsko linija	Zrelost projekta
Pomorsko-putnički terminal Vela Luka	Županijska lučka uprava Vela Luka	46.492.573,43	(75%) 34.869.430,07	✓	Srednja
PROJEKTI NIŽEG INTENZITETA SPREMNOSTI					
PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA					
Rekonstrukcija trajektne luke Mišnjak	Županijska lučka uprava Rab	105.000.000,00	(50%)* ²⁶ 52.500.000,00	✓	Niska
Rekonstrukcija i sanacija obale u luci Rab i gata Pumpurela	Županijska lučka uprava Rab	56.000.000,00	(50%)* 28.000.000,00	✓	Niska
ZADARSKA ŽUPANIJA					
Dogradnja gradske luke Sali na Dugom otoku	Županijska lučka uprava Zadar	23.874.746,50	(50%)* 11.937.373,25	✓	Niska
ŠIBENSKO- KNINSKA ŽUPANIJA					
Izgradnja trajektnog pristana u uvali Boci na otoku Zlarinu	Lučka uprava Šibensko-kninske županije	10.000.000,00	(50%)* 5.000.000,00	✓	Niska

²⁶ Projekti gdje je u stupcu Procjena udjela troškova za prijavu za EU sufinanciranje označena * kraj postotka, označava da je kao postotak naveden minimalno moguć (50%) za EU sufinanciranje iz razloga što ne postoji trenutno dokumentacija na temelju koje bi se mogla izvršiti procjena, odnosno odnosi se na pretpostavku da bi trebao biti ispunjen minimum.

Indikativni naziv projekta	Korisnik	Ukupna vrijednost investicije bez PDV-a (HRK)	Indikativni iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje (HRK)	Brodsko linija	Zrelost projekta
Izgradnja trajektnog pristana u luci Kaprije	Lučka uprava Šibensko-kninske županije	12.000.000,00	(50%)* 6.000.000,00	✓	Niska
SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA					
Uređenje obale Stari Grad-Priko	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	10.722.306,20	(50%)* 5.361.153,10	✓ (pismo namjere)	Niska
Uređenje obale Supetar Vlačice	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	11.469.473,64	(50%)* 5.734.736,82	✓ (pismo namjere)	Niska
Uređenje dijela obale Pučišća	Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije	8.878.840,04	(50%)* 4.439.420,02	✓ (pismo namjere)	Niska
DUBROVAČKO NERETVANSKA ŽUPANIJA					
Nova luka Korčula-luka Polačište	Županijska lučka uprava Korčula	80.000.000,00	(50%)* 40.000.000,00	n/p (nova luka)	Niska
Izgradnja trajektne luke Perna – Pelješac	Županijska lučka uprava Korčula	Korisnik nije dostavio potrebne podatke.	n/p	✓ (pismo namjere)	Niska
Sanacija i rekonstrukcija rive u luci Donje Čelo otok Koločep	Županijska lučka uprava Dubrovnik	Korisnik nije dostavio potrebne podatke.	n/p	✓	Niska
Sanacija lukobrana "Puntin"-luka Korčula	Županijska lučka uprava Korčula	4.000.000,00	(90%) 3.600.000,00	✓	Niska

Indikativni naziv projekta	Korisnik	Ukupna vrijednost investicije bez PDV-a (HRK)	Indikativni iznos dijela investicije koji bi se prijavio za EU sufinanciranje (HRK)	Brodsko linija	Zrelost projekta
Izgradnja operativne obale u LT Dominče	Županijska lučka uprava Korčula	5.000.000,00	(50%)* 2.500.000,00	✓	Niska
Sanacija lukobrana u luci Račišće	Županijska lučka uprava Korčula	1.000.000,00	(50%)* 500.000,00	✓ (pismo namjere)	Niska

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture službenim putem je 24. ožujka 2017. godine (KLASA:342-21/14-01/104, URBROJ:530-01-17-191) zatražilo dostavu dokumentacije od strane županijskih lučkih uprava kako bi se procijenilo stanje zrelosti projekata po lukama. Ukupna vrijednost 45 pristiglih projekata županijskih lučkih uprava iznosi 1.013.256.173,96 kn. S obzirom na zadane kriterije, ovim putem inicijalno je identificirano 27 projekata županijskih i lokalnih luka koji se potencijalno mogu prijaviti za EU sufinanciranje. Ukupni iznos tih investicija, navedenih u gornjoj tablici, procjenjuje se na 568.785.938,46 HRK od čega je oko 341.154.183,63 HRK procijenjeno da je prihvatljivo za EU sufinanciranje.

S druge strane u pogledu luka od osobitog (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku analizom Nacionalnog plana razvoja luka od osobitog (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku utvrđena je prihvatljivost dvaju projekata koji su inicijalno procijenjeni na iznos od 375.000.000,00 HRK od čega je oko 318.750.000 procijenjeno da je prihvatljivo za EU sufinanciranje.

Mogući izvori sufinanciranja

Financiranje razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja moguće je iz nekoliko financijskih izvora:

- nacionalna sredstva (državni proračun, proračuni jedinica lokalnih i regionalnih samouprava, sredstva lučkih uprava),
- bespovratna sredstva i sredstva financijskih instrumenata EU,
- sredstva privatnih ulagača,
- zajmovi financijskih institucija.