

Pravno uređenje obavljanje prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu

Alavanja, Denis

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:721534>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-05-19**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

DENIS ALAVANJA

**PRAVNO UREĐENJE OBAVLJANJE PRIJEVOZA U
LINIJSKOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**PRAVNO UREĐENJE OBAVLJANJE PRIJEVOZA U
LINIJSKOM OBALNOM POMORSKOM PROMETU
LEGAL REGULATION PERFORMING
TRANSPORTATION IN LINE COASTAL SEA TRAFFIC
DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Pravno uređenje i upravljanje pomorskim dobrom

Mentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Denis Alavanja

Studijski smjer: Tehnologija i organizacija prometa

JMBAG: 01120631449

Rijeka, rujan 2023.

Student: Denis Alavanja

Studijski program: Tehnologija i organizacija prometa

JMBAG: 01120631449

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

Pravno uređenje i upravljanje pomorskim dobrom

izradio samostalno pod mentorstvom

prof. dr. sc. Biserka Rukavina

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____
(naziv tvrtke).

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način, citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student

Denis Alavanja

(potpis)

Denis Alavanja

Student: Denis Alavanja

Studijski program: Tehnologija i organizacija prometa

JMBAG: 01120631449

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student - autor

Denis Alavanja

(potpis)

Sadržaj

1. UVOD	1
1.1. Cilj i svrha istraživanja	2
1.2. Znanstvene hipoteze.....	3
1.3. Struktura rada	3
1.4. Metode istraživanja.....	4
2. SPECIFIČNOSTI ZAKONODAVNOG OKVIRA U FUNKCIJI EKSPLOATACIJE POMORSKOG DOBRA I PROMETA	5
2.1 Pojam i obilježja koncesije	5
2.2 Ugovor o javnoj usluzi.....	8
2.3 Pravno uređenje dodjele koncesije u Republici Hrvatskoj	8
2.4 Dodjela koncesija nad pomorskim dobrom	12
2.5 Dodjela koncesija za linijski pomorski prijevo	16
3. TEMELJNA OBILJEŽJA POMORSKOG PRIJEVOZA U HRVATSKOJ	20
3.1. Geografski položaj i razvedenost Jadrana kao preduvjet odvijanja pomorskog linijskog prometa.....	21
3.2. Povijesni razvoj pomorskog prijevoza u Hrvatskoj	26
3.3. Odrednice linijskog brodarstva.....	27
3.4. Analiza linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj	29
3.5. SWOT analiza linijskog obalnog pomorskog prijevoza	32
3.6. Sudionici u linijskom obalnom pomorskom prometu.....	34
4. PROCES DODJELE KONCESIJE ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG OBALNOG POMORSKOG PROMETA – PRIMJER JADROLINIJE	36
4.1. Jadrolinija d.d. – poslovni profil poduzeća	36
4.2 Jadrolinija kao koncesionar - analiza stanja.....	40
4.3 Proces dodjele koncesija u Jadroliniji.....	44
4.3.1. Raspisivanje natječaja	45
4.3.2 Evaluacija ponuda	46
4.3.3 Sklapanje ugovora.....	46

4.3.4. Nadzor i regulacija.....	47
4.4 Buduće perspektive dodjele koncesija u hrvatskom linijskom obalnom pomorskom prometu.....	47
5. ZAKLJUČAK.....	49
LITERATURA	51
POPIS SLIKA.....	55
POPIS TABLICA	56
SAŽETAK.....	57
SUMMARY	58

1. UVOD

Linijska obalna plovidba vitalni je krvotok povezivanja i razvoja obalnih regija, otoka i gradova diljem svijeta. Ova specifična grana javnog prijevoza, često zanemarena u odnosu na druge oblike prometa, ima ključnu ulogu u olakšavanju kretanja ljudi, tereta i resursa te pridonosi gospodarskom rastu, turizmu i zaštiti okoliša. U središtu ovog dinamičnog sustava nalazi se sustav koncesija za javni prijevoz u obalnom pomorskom prometu, složen skup ugovora i propisa koji privatnim tvrtkama omogućavaju pristup javnim pomorskim resursima u svrhu pružanja usluga prijevoza.

Koncesije su, kao sredstvo suradnje javnog i privatnog sektora, vrlo značajne za razvoj gospodarstva. Krajem 20. i početkom 21. stoljeća dobile su veliku ulogu u unapređenju djelovanja javnog sektora uz uključivanje kapitala privatnog sektora u tom djelovanju. Koncesija predstavlja pravo korištenja općeg dobra od strane privatnog sektora u svrhu obavljanja neke gospodarske djelatnosti. Javni sektor, odnosno država, ustupa svoje dobro privatnom sektoru na određeno vrijeme i uz određenu naknadu, a privatni sektor koristi to javno dobro, te za korištenje naplaćuje naknadu od krajnjeg korisnika. Privatni sektor korištenjem koncesije ostvaruje profit, te time ostvaruje povrat na sredstva koja je platio državi za korištenje javnoga dobra. Nakon isteka ugovora o koncesiji, javno dobro se vraća državi, uz svu pripadajuću infrastrukturu koja je na tom dobru sagrađena. Koncesije su dugoročni ugovori u kojima subjekti ostvaruju obostrane koristi.

Problematika koncesija je u Hrvatskoj određena Zakonom o koncesijama, Zakonom o javno – privatnom partnerstvu, Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama i Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu koji sadržavaju pisana pravila o koncesijama i njihovu korištenju. Koncesije karakterizira postojanje dvaju temeljnih akata: odluka o koncesiji koju donosi država te ugovor o koncesiji koji se sklapa između države i privatnog sektora. Stjecanjem koncesije poduzetnik iskorištava prirodna bogatstva i ostala javna dobra države. Ta javna dobra su određena zakonom kao dobra od posebnog interesa za državu, a poduzetnik ostvaruje pravo korištenja tih dobara.

Koncesije su pravni okvir koji privatnim operaterima, brodarskim tvrtkama i investitorima omogućuje korištenje javnih resursa kao što su luke, pristaništa i morski putovi za pružanje ključnih usluga javnog prijevoza za putnike i teret. Ovaj složeni sustav ugovora oblikuje dinamiku cijelog sektora linijskog obalnog pomorskog prometa, definirajući uvjete pod kojima se usluge pružaju, tehničke specifikacije brodova, sigurnosne i ekološke zahtjeve te druge ključne aspekte poslovanja.

Ne može se dovoljno naglasiti važnost koncesija u linijskom obalnom pomorskom prometu. Oni često predstavljaju kamen temeljac na kojem počivaju sigurnost, ekonomičnost i održivost ovog oblika prijevoza. Kroz mehanizme koncesija, države i lokalne vlasti imaju priliku postaviti standarde za sigurnost putnika, regulirati cijene karata, poticati inovacije u brodskoj floti i promicati ekološki prihvatljive prakse. Istovremeno, tvrtke koje dobiju koncesiju susreću se s određenim obvezama, uključujući ulaganja u infrastrukturu, redovito održavanje plovila i poštivanje ekoloških standarda.

U ovom diplomskom radu istražiti će se specifičnosti koncesija za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu. Razmatrat će se kako se odvija proces dodjele i reguliranja koncesija, analizirati izazove i rizike koji prate ovu dinamičnu industriju te promišljati budućnost koncesija u kontekstu brzih tehnoloških promjena i rastućih zahtjeva za održivi transport. Ovom analizom se nastoji bolje razumjeti ključnu ulogu koncesija u linijskom obalnom pomorskom prometu te pridonijeti raspravi o njihovoj budućnosti i poboljšanju.

1.1. Cilj i svrha istraživanja

Glavni cilj ovog istraživanja je analizirati koncept koncesija za obavljanje javnog prijevoza u linijskome obalnom pomorskom prometu, istražiti postupak dodjele i regulacije koncesija te razumjeti njihovu ključnu ulogu u osiguravanju sigurnog, održivog i učinkovitog prijevoza putnika i tereta duž obalnih i otočkih regija. Svrha ovog istraživanja je razumijevanje koncesija u pomorskom prometu, gdje će se analizirati koncept koncesija i njihovu primjenu u linijskome obalnom pomorskom prometu kako bismo dobili dublji uvid u njihovu svrhu i značaj.

Istražit ćemo proces dodjele koncesija, od raspisivanja natječaja do sklapanja ugovora, te analizirati regulativni okvir koji upravlja tim procesom. Cilj je razumjeti kako se osigurava transparentnost, konkurencija i poštivanje standarda u dodjeli koncesija.

1.2. Znanstvene hipoteze

Po determiniranom cilju i svrsi istraživanja moguće je odrediti temeljnu i pomoćnu hipotezu rada:

H0: Dodjela koncesija je optimalna opcija izbora za učinkovitu eksploataciju obalnog linijskog pomorskog prometa u Hrvatskoj.

H1: Dobro osmišljene i upravljane koncesije doprinose unapređenju kvalitete usluge, poticanju inovacija u pomorskom linijskom obalnom prometu.

1.3. Struktura rada

Diplomski rad se sastoji od pet poglavlja. U prvom poglavlju pod nazivom Uvod, postavljen je cilj i svrha istraživanja, znanstvene hipoteze, struktura rada i metode istraživanja koje su primijenjene prilikom izrade ovog diplomskog rada. Unutar drugog poglavlja pod naslovom Pravno uređenje dodjele koncesije u funkciji eksploatacije pomorskog dobra definirani je pojam i obilježja koncesija, zakonodavno – pravni okvir koncesija, dodjela koncesija nad pomorskim dobrom i dodjela koncesija za linijski pomorski prijevoz. U trećem poglavlju koje nosi naslov Specifičnosti i funkcije linijskog pomorskog prijevoza u Hrvatskoj obrađen je geografski položaj i razvedenost Jadrana kao preduvjet odvijanja pomorskog linijskog prometa, prikazan povijesni razvoj pomorskog prijevoza u Hrvatskoj, odrednice linijskog brodarstva, obilježja i linijskog putničkog brodarstva u Hrvatskoj, izrađena SWOT analiza linijskog obalnog pomorskog prijevoza te obrađeni sudionici u linijskom obalnom pomorskom prometu.

Četvrto poglavlje posvećeno je procesu dodjele koncesije na primjeru Jadrolinije, a tema je obrađena kroz podpoglavljia Jadrolinija d.d. – poslovni profil poduzeća, zatim Jadrolinija kao koncesionar - analiza stanja, raspisivanje natječaja, evaluacija ponuda, sklapanje ugovora, nadzor i regulacija, buduće perspektive dodjele koncesija u hrvatskom linijskom obalnom

pomorskom prometu. Rad završava petim poglavljem - zaključkom u kojem su ukratko naglašeni najvažniji dijelovi diplomskog rada s težištem na značaj koncesija za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu. također, s obzirom na rezultate prezentirane u radu, u zaključku se konstatira da je prihvaćena hipoteza postavljena na početku rada.

1.4. Metode istraživanja

Za potrebe ovog rada autor je koristio slijedeće znanstvene metode: povijesna metoda, metoda deskripcije, metoda kompilacije, metoda apstrakcije i generalizacije, metode analize i sinteze te metode indukcije i dedukcije.

2. SPECIFIČNOSTI ZAKONODAVNOG OKVIRA U FUNKCIJI EKSPLOATACIJE POMORSKOG DOBRA I PROMETA

U poglavlju koje slijedi, detaljno ćemo istražiti ključne specifičnosti zakonodavnog okvira koji regulira koncesije u funkciji eksploatacije pomorskog dobra i prometa. Pomorski sektor, svojom prirodom, nosi sa sobom posebne izazove i potrebe koje zahtijevaju precizne zakone i propise kako bi se osigurala sigurnost, održivost i učinkovitost. Ovaj odjeljak će analizirati kako zakonodavstvo oblikuje proces dodjele i upravljanja koncesijama u pomorskom prometu, naglašavajući aspekte povezane s eksploatacijom pomorskog dobra i prometom.

2.1 Pojam i obilježja koncesije

Koncesije su oblik javno – privatnog partnerstva. Svoj začetak imaju još doba starog Rima, u feudalizmu su smatrane povlasticom, a suvremene koncesije javljaju se u francuskoj pravnoj teoriji kao oblik suradnje države sa privatnom osobom, gdje joj država ustupa uz naknadu svoje javno dobro na korištenje. Koncesije su bile i ostale popularan oblik obavljanja javnih usluga, te povjerenja izvođenja javnih radova privatnim osobama uz naknadu. Ovim pravnim odnosom se omogućuje angažman privatnih financijskih sredstava da bi se ostvarilo opće dobro i javna korist.

Koncesije predstavljaju suradnju javnog i privatnog sektora, gdje država kao javnopravno tijelo, ustupa poduzetniku dio svog javnog dobra koje joj je od posebnog interesa, na korištenje, uz naknadu (Šikić i Staničić, 2011.). Dužina roka trajanja ovog ugovornog odnosa ovisi o posebnim zakonskim propisima i dogovoru stranaka, ali u principu se ugovor sklapa dugoročno, te u onom razdoblju dok privatnik ne ostvari povrat na ulaganje.

Koncesija predstavlja ugovor s državom kojim neki poduzetnik dobiva odobrenje da, uz plaćanje naknade državi, iskorištava prirodna bogatstva i druga dobra za koja je zakonom utvrđeno da su od interesa za državu (Ravlić, 2013.). Zakon o javno – privatnom partnerstvu

(NN 78/12, čl. 3) definira koncesiju kao koncesiju za javne radove ili koncesiju za javne usluge u skladu s propisima kojima se uređuje područje koncesija.

Kao stranke u pravnom odnosu koncesije, ugovorne strane mogu biti zastupljene kao država i domaći ili kao država i inozemni partner. To znači da država može dati svoje dobro u koncesiju i domaćim i stranim pravnim osobama. Tu je prednost za inozemne partnere što oni koncesijom stječu prava koja inače nemaju redovnim putem, a ta prava su predmet koncesije. Prema namjeni koncesije, Zakon o koncesijama (u daljnjem tekstu ZOK) (NN 107/20, čl. 3) dijeli ovaj ugovorni odnos na tri vrste:

Koncesija za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra – ovdje je predmet korištenja opće ili drugo dobro koje je od javnog interesa za državu.

- Koncesija za javne radove – predmet korištenja su javni radovi koji se odnose na neku specifičnu djelatnost.
- Koncesija za javne usluge – predmet je pružanje javnih usluga od općih interesa.

Da bi se detaljnije shvatio pojam koncesije, potrebno je obrazložiti određene pojmove vezane uz nju koje definira ZOK (NN 143/12, čl. 3). Davatelj koncesije je tijelo, odnosno pravna osoba, koja je nadležna za davanje koncesije. Koncesionar je gospodarski subjekt s kojim davatelj koncesije sklapa ugovor o koncesiji. Gospodarski subjekt je pravna ili fizička osoba koja na tržištu nudi izvođenje radova. Ugovor o koncesiji je ugovor koji su sklopili davatelj koncesije i gospodarski subjekt. Naknadu za koncesiju plaća koncesionar na temelju ugovora. Registar koncesija je jedinstvena elektronička evidencija ugovora o koncesijama danima na području Republike Hrvatske. Davatelj koncesija može biti Vlada RH, Hrvatski Sabor, središnja tijela državne, te tijela lokalne samouprave. Predmet koncesije su javna dobra, a najčešće se javljaju: za eksploataciju mineralnih sirovina, vode i javnog vodenog dobra, za pravo lova, na pomorskom dobru, na poljoprivrednom zemljištu, u području energetike, za igre na sreću, u uslugama prijevoza, u području sporta i kulture, te u komunalnim djelatnostima.

Koncesija započinje kada davatelj koncesije da obavijest o namjeri davanja nekog dobra u koncesiju, a postupak je uređen Zakonom o koncesijama i Zakonom o javnoj nabavi (NN 114/22). Prije dobivanja koncesije obavljaju se pripremne radnje koje uključuju procjenu vrijednosti projekta, izradu studije opravdanosti o dokumentacije za nadmetanje te imenovanje

povjerenstva za koncesiju. Vrijeme trajanja koncesije određuje se tako da se opravda koncesionarov povrat na ulaganje – stari Zakon o koncesijama ograničavao je koncesije na 99 godina, dok novi Zakon prepušta trajanje ugovora ugovornim stranama. Sama koncesija kao pravni odnos prestaje ispunjenjem zadanih okvira, raskidom ugovora zbog javnog interesa, sporazumnim ili jednostranim raskidom ugovora, te sudskom odlukom kada se ugovor proglašništetnim.

Politiku koncesija provodi Ministarstvo financija, a ta politika uključuje aktivnosti koje su usmjerene prema učinkovitom sustavu davanja koncesija. Ovdje je potreban nadzor nad provedbom ugovora o koncesijama te edukacija. Ministarstvo financija mora graditi učinkovit sustav koncesija, pa u tu svrhu jednom godišnje dostavlja Vladi RH Izvješće o provedenoj politici koncesija (Ministarstvo financija, 2021.). Ministarstvo financija je ključni akter u razvoju i održavanju stabilnog i učinkovitog sustava koncesija u Republici Hrvatskoj. U partnerstvu s ostalim dionicima u ovom sustavu, Ministarstvo financija posvećeno je kontinuiranom unaprjeđenju politike koncesija i transparentnom izvještavanju o provedenim aktivnostima. Svake godine, Ministarstvo financija predstavlja Vladi Republike Hrvatske izvješće o svojim aktivnostima u vezi s politikom koncesija tijekom prethodne godine. Glavni cilj politike koncesija je usmjeriti sve sudionike prema zajedničkom cilju – stvaranju učinkovitog i održivog sustava koncesija u zemlji. Koncesije predstavljaju posebnu vrstu javnog davanja, gdje se naknada plaća za korištenje određenog javnog dobra, i one imaju značajnu ulogu u poticanju gospodarskog razvoja.

Ministarstvo financija, unutar okvira zakona o koncesijama, ima ulogu središnjeg koordinacijskog i nadzornog tijela za koncesije u Republici Hrvatskoj. Osim toga, Ministarstvo poduzima različite mjere u svojoj nadležnosti kako bi ojačalo sustav koncesija i povećalo njegovu efikasnost. To uključuje usklađivanje s relevantnim zakonodavstvom, suradnju s drugim davateljima koncesija te kontinuirano praćenje i nadzor provedbe koncesijskih projekata (Ministarstvo financija, 2021.). Kroz ove aktivnosti, Ministarstvo financija doprinosi razvoju gospodarstva i osigurava da proces dodjele koncesija bude transparentan, pošten i u skladu sa zakonima. Sustav koncesija igra važnu ulogu u podržavanju infrastrukturnih projekata i drugih inicijativa koje doprinose rastu i razvoju zemlje, a Ministarstvo financija ima ključnu ulogu u osiguravanju da taj sustav bude stabilan i djelotvoran.

2.2 Ugovor o javnoj usluzi

Kada je linijska plovidba nužna iz različitih socijalnih i drugih razloga ali nije profitabilna odnosno brodar ne može prodajom karata pokriti varijabilne i fiksne troškove prijevoza dio troškova snosi država. Varijabilni troškovi su: plaćanje goriva, osiguranja, lučke pristojbe i ostale trošarine. Fiksne troškove predstavljaju: plaće posade sa svim potrebnim davanjima, operativni troškovi broda, troškovi stručnih službi i uprave, troškovi komunikacija broda s kopnom i slično

Zavisno da li je linija s obvezom javne usluge od državnog ili županijskog značaja određuje se tko snosi troškove održavanje određene linijske plovidbe. Država ili županija pomaže brodaru snositi troškove kako bi se linija nesmetano održavala radi socijalnih i ostalih čimbenika, u tom slučaju brodar sklapa Ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi. U ovom slučaju brodar ne snosi rizik potražnje kao naručitelj usluge, ujedno s time nije u mogućnosti ostvariti veći dobitak. Naknada koja županija ili država isplaćuje brodaru predstavlja razliku cijene javne usluge i prihoda od svih vrsta prodanih vozničkih karata i ostalih prihoda koje predstavljaju dohodak brodaru. Zakon o javnoj nabavi predstavlja pravni temelj za dodjelu ugovora o prijevozu kao javnoj usluzi, te njegovi podzakonski akti. Postupci javne nabave mora biti sukladan s Zakonom o javnoj nabavi te se obavlja kada županija donese odluku da ugovor o prijevozu kao javnoj usluzi želi dodijeliti u obliku ugovora o javnoj nabavi usluga. Vrsta natječaja za odabir brodaru može biti: otvorenog, ograničenog postupka, natjecateljski postupak uz pregovore, pregovarački postupak bez prethodne objave, partnerstvo za inovacije ali i može se koristiti ostali postupci javne nabave ako su ispunjeni uvjeti za njihovu primjenu iz čl.86. Zakon o javnoj nabavi (NN 120/16, 114/22)

2.3 Pravno uređenje dodjele koncesije u Republici Hrvatskoj

Pravna pitanja koncesija u Hrvatskoj regulira Zakon o koncesijama, Zakon o javno – privatnom partnerstvu, te ostali specifični pravni propisi koji određuju korištenje pojedinih javnih dobara za koja država ima poseban interes. Prvi zakon koji je u Hrvatskoj regulirao koncesije donesen je već 1990. godine, a zbog neadekvatnosti naslijedio ga je novi Zakon o koncesijama 1992., a sadržavao je samo nekoliko kratkih članaka. Takva nesređena zakonska

situacija o koncesijama dovela je do donošenja novog Zakona o koncesijama kojim se nastojao uvesti red u pravni koncesijski sustav.

Izvore pravnog uređenja koncesija u Hrvatskoj možemo klasificirati u šest skupina (Šikić i Staničić, 2013.): Zakon o koncesijama i Zakon o javnoj nabavi; posebni zakoni koji uređuju koncesije (Zakon o javno – privatnom partnerstvu); akti podzakonske naravi koji uređuju koncesije; zakoni koji se u koncesijskim predmetima primjenjuju supsidijarno; grupa izvora koja se odnosi na koncesije koje je Hrvatska sklopila s jednom ili više drugih država; te grupa izvora koja je trenutno neegzistirajuća.

Stari sustav Zakona o koncesijama (NN 125/08) zaista je bio neadekvatan i neučinkovit i unio je nered u pravni sustav koji obuhvaća koncesije. Također, i tada doneseni Zakon o javno – privatnom partnerstvu (NN 129/08) bio je neracionalno složen. Zbog toga su 2012. Doneseni novi Zakoni o koncesijama (NN 143/12, 69/17) i javno – privatnom partnerstvu (NN 78/1, 114/182) koji su detaljno identificirali pojam i obilježja koncesija te doprinijeli njihovom učinkovitom provođenju. Ovim zakonima je doradena definicija koncesije, te je uveden pojam prijenosa operativnog rizika na koncesionara (Cimer, 2012.). Koncesija je predstavljena kao pravni odnos od strateškog interesa za sve ugovorne strane, ažuriran je popis predmeta koncesija, te su razrađena pitanja imovinsko – pravnih odnosa dobara koja se daju u koncesiju.

Registar koncesija je jedinstvena elektronička evidencija ugovora o koncesijama danih na području Republike Hrvatske (ZOK, 107/20., čl. 3). Registar koncesija ustrojen je na temelju Zakona o koncesijama (NN 125/08, 69/17) i u skladu s Pravilnikom o ustroju i vođenju Registra koncesija (NN 26/13, 01/18). Njime se jamči javna dostupnost podataka o koncesijama, registar je u nadležnosti Ministarstva financija, a poslove održavanja obavlja Financijska agencija (FINA – e). U Registru svaka koncesija mora sadržavati podatke: naziv i matični broj davatelja koncesije, naziv koncesionara, datum početka davanja koncesije, datum isteka koncesije, naziv i lokaciju koncesije, te važeće koeficijente za obračun koncesijske naknade (ZOK, 107/20., čl. 27).

U Registru koncesija evidentiraju se podaci iz ugovora o koncesiji koji s koncesionarom sklopi Vlada Republike Hrvatske odnosno mjerodavno ministarstvo ili izvršno tijelo županije,

grada ili općine (Knežević, 2013.). U Registru koncesija evidentiraju se sve uplaćene koncesijske naknade te se prati stanje duga na dnevnoj razini.

Ministarstvo financija ima uvid u sve podatke Registra, a on je osiguran svim davateljima koncesija. Dostupnost podataka omogućena je davateljima koncesije, Ministarstvu financija, pravnim i fizičkim osobama te svim drugim zainteresiranim osobama. Svaka uplata naknade za koncesiju vidljiva je u Registru, a Ministarstvo financija prati pravovremenost tih uplata. Ako se utvrdi dug, tiska se Obavijest o dospeljoj, a nepodmirenoj naknadi za koncesiju. Najčešći problemi povezani s dugovanjem u registru su sljedeći (Ministarstvo financija, 2023.): naknada se uplaćuje na „stari” broj računa, kašnjenje s uplatama te koncesionar ne dostavlja kopije uplatnica.

Kod Registra koncesija mogu se javiti problemi davatelja koncesije, a ti problemi su u nadležnosti Ministarstva financija. Problemi se javljaju kada davatelji ne udovoljavaju na vrijeme zahtjevima Ministarstva financija, te na vrijeme ne dostavljaju potrebne ispunjene obrasce. Nadležnost Ministarstva se vidi u tome da ono svakodnevno prati i provjerava popis dužnika, utvrđuje točnost podataka, prati stanje dugovanja te o tome na vrijeme obavještava davatelje koncesija. Pozitivni učinci od tog djelovanja ostvaruju se kroz povećanje prihoda od naknada za koncesije, koje predstavljaju prihod državnog proračuna.

Značaj Registra koncesija je bitan jer omogućuje pregled svih koncesija na području Hrvatske, te prati plaćanje naknada za koncesiju. Njime je omogućeno transparentno objavljivanje javnih podataka o koncesionarima i vrstama koncesije te su svi ti podaci dostupni javno na Internetu. Davateljima koncesija je omogućeno lakše praćenje i kontrola ispunjavanje odredbi Ugovora o koncesiji, a od posebne je važnosti dostupnost informacija svim pravnim, fizičkim i ostalim zainteresiranim osobama.

Ugovor o koncesiji je ugovor čiji je predmet korištenje dobra koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku (ZOK, 107/20., čl. 1). Ovim se ugovorom davalac koncesije obvezuje određena gospodarska prava podijeliti koncesionaru na iskorištavanje uz naknadu. Kod ugovora o koncesiji je uglavnom riječ o gospodarskoj koncesiji na koju se primjenjuju odredbe trgovačkog prava, bez obzira na to što je jedna ugovorna strana država, a druga domaća ili inozemna fizička ili pravna osoba.

Ugovor se sklapa u pisanom obliku, a potpisuju ga davatelj koncesije i podnositelj zahtjeva za dobivanje koncesije (Gorenc, 1997.). Sklapanjem ugovora koncesionar stječe prava i obveze koje proizlaze iz ugovora. U Hrvatskoj se na ugovor o koncesiji primjenjuju pravni propisi koji su doneseni u Hrvatskoj.

Ugovor o koncesiji je postao osnovni model obavljanja javnih usluga od strane privatnog sektora. Sklapanjem tog ugovora država se oslobađa obavljanja određene djelatnosti, a za to stječe naknadu, rasterećuju se proračunska davanja te se država manje izlaže financijskim rizicima.

Ugovor o koncesiji kao upravni ugovor uređuje Zakon o općem upravnom postupku (NN 110/21). On definira sljedeća obilježja ugovora o koncesiji (Šikić i Stanišić, 2011.): jedan subjekt ugovora mora biti javnopravno tijelo, sklapanju ugovora mora prethoditi upravni postupak, moraju se urediti prava i obveze utvrđeni rješenjem te sklapanje ugovora mora biti propisano zakonom.

Odluka o koncesiji kao takva nije dovoljna da bi se zasnovao pravni odnos. Zato se mora sklopiti ugovor o koncesiji, kojim se između koncedenta i privatne osobe stvara dvostranoobvezni pravni odnos (Đerđa, 2013.). Ovim ugovorom se stječu recipročna prava i obveze – tim ugovorom koncesionar preuzima obvezu obavljanja koncesionirane djelatnosti. Dakle, ugovor o koncesiji predstavlja akt privole privatne osobe kojim se ona obvezuje vršiti dodijeljena joj prava. Zato je ugovor o koncesiji egzistencijalno i sadržajno povezan s odlukom o koncesiji.

Ugovor o koncesiji se uvijek sklapa u pisanom obliku koja je bitan uvjet njegove punovažnosti. Sadržaj ugovora o koncesiji može biti vrlo različit i ovisi o dugoročnim ciljevima koji se žele postići (Đerđa, 2013.). Hrvatski zakon propisuje da se ugovorom moraju osigurati odgovarajuća jamstva za ostvarenje gospodarske svrhe koncesije.

Kod sklapanja ugovora o koncesiji sloboda ugovaranja ovisi o načinu pravne regulacije u konkretnom pravnom sustavu. Što je pravna regulacija detaljnija, to je širina ugovaranja manja, i obrnuto. Budući da su koncesije motivirane financijskim razlozima, znatan dio ugovora o koncesiji čine odredbe o naknadama, načinima i rokovima plaćanja, valutama i slično.

Postojanje ugovora o koncesiji implicira uređenost odnosa općim normama građanskog prava. Ako je država sklopila ugovor o koncesiji sa inozemnim partnerom, onda taj ugovor ima status međunarodnog ugovora. Karakteristika je ugovora o koncesiji svrha i cilj koji se žele njime postići. Ta svrha i cilj su uvijek usmjereni prema općem širem interesu. Dakle, može se reći da je ugovor o koncesiji čisti privatnopravni ugovor na kojeg se primjenjuju odredbe obveznog i trgovačkog prava.

Zakon o koncesijama kao subjekte ugovora o koncesiji definira (ZOK, 107/20., čl. 1) Hrvatski Sabor, Vlada Republike Hrvatske, središnja tijela državne uprave, nadležne jedinice lokalne samouprave, te pravne osobe posebnim propisom ovlaštene za davanje koncesija. Iz navedenog slijedi da davatelj koncesije može biti samo javnopravno tijelo, dok koncesionar može biti bilo koja pravna i fizička domaća ili inozemna osoba.

Ovaj ugovor se ne smije sklopiti prije isteka razdoblja mirovanja, koje iznosi 15 dana od dostave odluke o davanju koncesije. Ugovor o koncesiji sklapa se nakon izdavanja akta o koncesiji. Prije potpisa ugovora koncedent mora od koncesionara prikupiti instrumente jamstva. Nakon potpisa ugovora koncesionar stječe pravo obavljanja djelatnosti definirane u ugovoru o koncesiji.

Ugovor o koncesiji, kako je sklopljen, tako može biti i raskinut. Tako Zakon prestanak koncesije razmatra zbog sljedećih načina: ispunjenjem uvjeta, raskidom zbog javnog interesa te jednostranim ili sporazumnim raskidom. Ugovor se može raskinuti i ako Hrvatski Sabor odlukom odredi da to zahtijeva javni interes. Ugovor se može jednostrano raskinuti i zbog različitih nepredviđenih situacija (npr. smrt koncesionara). Osnovni zakon koji regulira obalni linijski prijevoz je Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama NN 83/23

2.4 Dodjela koncesija nad pomorskim dobrom

Prema Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 83/23) pomorsko dobro podrazumijeva unutarnje vode, teritorijalno more, te njihovo dno i podzemlje. Pomorsko dobro se sastoji od tri komponente: vodene, obalne i komponente podmorja. Dijelovima kopna smatraju se morska obala, luke, nasipi, prudovi, hridi, grebeni, plaže te ušća rijeka. Obalna komponenta određuje granicu pomorskog dobra s obalne strane.

Institut pomorskog dobra seže još u doba Rima, u čijem je pravu morska obala bila definirana kao stvar u općoj uporabi. Opću definiciju Hrvatska je pružila 1994. Pomorskim zakonikom, gdje je definirano kako je pomorsko dobro opće dobro od interesa za državu.

Upravljanje pomorskim dobrom obuhvaća održavanje, unapređenje te skrb o zaštiti pomorskog dobra u općoj uporabi (Kundih, 2000.). Održavanje podrazumijeva poduzimanje mjera gdje se održavaju vrijednosti i čuvanje pomorskog dobra koje se vodi po propisima o evidenciji nekretnina. Održavanje pomorskog dobra regulirano je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 83/23, čl. 37). Predmetni zakon precizno definira elemente održavanja pomorskog dobra pomoću sljedećih aktivnosti:

- Redovno održavanje i unaprjeđivanje pomorskog dobra u općoj upotrebi: Ovo uključuje sve radnje i investicije koje su potrebne kako bi se osigurala funkcionalnost i sigurnost pomorskog dobra. To može uključivati popravke, obnovu, ili izgradnju infrastrukture na pomorskom dobru.
- Briga o zaštiti i osiguravanju opće upotrebe pomorskog dobra: Upravljači pomorskih dobara moraju paziti na očuvanje okoliša i zaštitu prirodnih resursa na tim područjima. To uključuje mjere za sprječavanje onečišćenja i očuvanje biološke raznolikosti.
- Gradnja građevina i izvođenje zahvata u prostoru pomorskog dobra: Ovo se odnosi na izgradnju objekata ili infrastrukture na pomorskom dobru koji su potrebni za različite svrhe kao što su luka, pristanište, i drugi objekti. Važno je osigurati da ovi projekti budu u skladu s važećim zakonima i propisima.
- Nadzor nad pomorskim dobrom u općoj upotrebi: Upravljači moraju redovito nadzirati stanje pomorskog dobra kako bi osigurali da nema problema ili opasnosti za korisnike i okoliš.
- Davanje dozvola na pomorskom dobru: Upravljači moraju izdavati dozvole za različite aktivnosti koje se odvijaju na pomorskom dobru, kao što su građevinski projekti ili privremena korištenja.
- Unos podataka o dozvolama u Jedinstvenu nacionalnu bazu podataka pomorskog dobra Republike Hrvatske: Ova baza podataka služi kao centralno mjesto za praćenje i upravljanje svim dozvolama i aktivnostima na pomorskom dobru.

- Nadzor nad ovlaštenicima dozvola: Upravljači moraju osigurati da osobe koje su dobile dozvole za korištenje pomorskog dobra to čine u skladu s uvjetima iz dozvole te da ne prekoračuju granice utvrđene u dozvoli.
- Održavanje reda na pomorskom dobru u općoj upotrebi: Osiguravanje sigurnosti i poštivanja pravila na pomorskom dobru, kako bi se osiguralo pravilno i sigurno korištenje tog resursa.

Sve ove aktivnosti su ključne za pravilno upravljanje pomorskim dobrom, osiguravajući njegovu održivost i pravilno korištenje za sadašnje i buduće generacije. Ovlaсти u području održavanja pomorskog dobra se najviše daju jedinicama lokalne samouprave, a tom odredbom se postiže decentralizacija. Upravljanje pomorskim dobrom može biti redovno i izvanredno. Pod redovnim upravljanjem se misli na skrb o zaštiti i njegovu održavanju u općoj uporabi, a obavlja se sukladno godišnjem planu koji donosi poglavarstvo jedinice lokalne samouprave (Jelavić, 2012.). Izvanredno upravljanje obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu zbog izvanrednih događaja i izradu prijedloga granica pomorskog dobra i njegovu provedbu (Jelavić, 2012.). O redovitom upravljanju u pravilu skrb vode jedinice lokalne samouprave.

Sredstva za upravljanje pomorskim dobrom dobivaju se od prihoda koje ostvaruju lučke uprave, a koji su regulirani Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 83/23, čl. 98). Sukladno predmetnom Zakonu, prihodi lučke uprave obuhvaćaju lučke pristojbe, prihod od koncesije na lučkom području, prihod od posebne upotrebe na lučkom području, sredstva iz državnog proračuna, bespovratne potpore iz strukturnih fondova Europske unije, ostale prihode u skladu s ovim Zakonom i općim aktima lučke uprave te prihode od dozvola. Svi prihodi navedeni u gornjem popisu pripadaju u cijelosti lučkoj upravi koja ih ubire na svom području.

Važno je napomenuti da financiranje lučke uprave mora biti u skladu s posebnim propisom koji regulira uspostavu okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka. Ovaj zakon osigurava da svi prihodi i izdaci lučke uprave budu transparentni i usmjereni prema poboljšanju infrastrukture i održavanju sigurnosti i funkcionalnosti lučkog područja.

Zaštita pomorskog dobra se osigurava njegovim korištenjem tako da se ono ni ne ugrožava, niti ne onečišćuje. Provođi se upravni i inspekcijski nadzor prilikom provedbe propisa o

pomorskom dobru. Zaštitu provodi Republika Hrvatska, te jedinice regionalne i lokalne samouprave. Zaštitu pomorskog dobra je svakako potrebno provoditi jer je to od općeg interesa za državu, kao i za sve korisnike istoga.

Koncesija na pomorskom dobru predstavlja pravo kojim se dio pomorskog dobra isključuje iz opće uporabe i daje na posebnu uporabu ili gospodarsko iskorištavanje pravnim i fizičkim osobama koje za to plaćaju naknadu. Koncesija se daje nakon što je utvrđena granica pomorskog dobra, te nakon što je ona provedena u zemljišnim knjigama.

Dvije su vrste koncesija nad pomorskim dobrom (Jelavić, 2012.):

- Koncesija za gospodarsko korištenje pomorskim dobrom – omogućava obavljanje gospodarskih djelatnosti pomoću postojećih građevina ili drugih objekata na pomorskom dobru. Ona se daje na temelju javnog prikupljanja ponuda, a konačnu odluku donosi davatelj koncesije. Da bi koncesionar dobio koncesiju, mora biti registriran za obavljanje djelatnosti za koju se koncesija daje. Također treba raspolagati tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije. Rok na koji se daje koncesija definiran je ovisno o namjeni, a za iskorištavanje pomorskog dobra rok je najviše 20 godina.
- Koncesija za posebnu uporabu – njome se djelomično ili u potpunosti ograničava uporaba pomorskog dobra za obavljanje posebne uporabe. U to se ubraja gradnja na pomorskom dobru građevina: za potrebe vjerskih zajednica, za djelatnosti na području kulture, socijalne skrbi, odgoja i obrazovanja i slično. Specifičnost ove koncesije je u tome što se na ovlaštenika koncesije ne mogu prenositi prava gospodarskog korištenja pomorskim dobrom. Rok trajanja koncesije je definiran Uredbom o postupku davanja koncesije (NN 8/04), a taj rok može biti do 99 godina. Ova koncesija se daje na temelju pisanog zahtjeva koji sadržava ime i prezime podnositelja zahtjeva, te idejno rješenje i izjavu o namjeni uporabe pomorskog dobra.

Nakon dodjele koncesije Agencije za obalni linijski pomorski promet dužna je provoditi inspeksijske nadzore nad koncesionarom i njegovim korištenjem pomorskog dobra. Članak 136. u Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu definira koje sve ovlasti inspektor ima prilikom obavljanja pregleda.

Može se reći da pomorsko dobro jest dobro od interesa za Hrvatsku, kojim ona upravlja i za koje se skrbi. Davanjem toga dobra u koncesiju država se odriče prava na opću uporabu tog dobra, te je daje na korištenje privatnoj osobi uz naknadu.

2.5 Dodjela koncesija za linijski pomorski prijevo

Dodjela koncesija za linijski pomorski prijevoz predstavlja ključan aspekt u organizaciji i regulaciji pomorskog transporta, posebno kada je riječ o povezivanju otoka, obalnih regija i gradova. Ovaj proces ima značajan utjecaj na sigurnost, ekonomske uvjete i održivost ovog oblika prijevoza, a pravilno vođenje koncesija može donijeti brojne prednosti kako operaterima, tako i društvu u cjelini. U ovom tekstu ćemo istražiti ključne aspekte dodjele koncesija za linijski pomorski prijevoz, uključujući procese, kriterije, prednosti i izazove.

Proces dodjele koncesija obično započinje uvođenjem linija, gdje se naknadno traži operator koji će održavati tu liniju. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 19/22) nalaže propise za dodjelu koncesija te njegovi podzakonski propisi (Pravilnik o centralnom informatičkom sustavu javnog linijskog prijevoza). Sljedeći korak procesa dodjele koncesija je raspisivanje natječaja koja se donosi odlukom Upravnoga vijeća Agencije za obalni linijski pomorski promet. Agencija za obalni linijski pomorski promet je neprofitna pravna osoba osnovana prvog listopada 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu („Narodne novine” 11, br. 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13, 56/16 i 121/19). Osnivač same Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava ostvaruje Vlada Republike Hrvatske. Glavni cilj utemeljenja Agencije je stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o pitanjima linijskog putničkog prometa na Jadranu. Brodar koji je izabran od napomenute Agencije pruža uslugu prijevoza na državnim, trajektnim, brodskim i brzobroskim u linijama u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu

Djelatnosti od najvećeg značenja Agencije za obalni linijski pomorski promet su poslovi u vezi s dodjelom prava na obavljanje usluge javnog prijevoza, ostvarivanje prava na povlaštena prijevoza te uvođenje informatičkog sustava javnog prijevoza. Tijela Agencije su Upravno vijeće i ravnatelj. Unutarnji ustroj, nadležnost i sadržaj rada ustrojstvenih jedinica Agencije propisani

su Pravilnikom o unutarnjem ustrojstvu i sistematizaciji radnih mjesta Agencije. Ostali pravni akti Agencije su:

- Statut Agencije za obalni linijski pomorski promet
- Poslovnik o radu Upravnog vijeća Agencije za obalni linijski pomorski promet
- Pravilnik o radu
- Pravilnik o plaćama, naknadama plaća i drugim novčanim i nenovčanim primicima zaposlenika
- Poslovnik o radu stručnog povjerenstva za provođenje postupka javnog natječaja

Raspisivanje natječaja može biti od strane države ili lokalnih vlasti. Zakon Natječaj se temelji na jasno definiranim kriterijima koji mogu uključivati iskustvo operatera, tehničke kapacitete flote, ekološke standarde, financijske planove i druge relevantne faktore (Mandić i Lovrić, 2011.). Potencijalni operateri zatim podnose svoje ponude, a njihove ponude se ocjenjuju kako bi se odabrao najprikladniji koncesionar. Jedan od ključnih aspekata procesa dodjele je osiguravanje konkurencije. Konkurencija potiče operatere da pružaju bolje usluge i inoviraju, a to u konačnici koristi putnicima i ekonomiji. Kako bi se osigurala fer konkurencija, regulativna tijela često provode transparentne i nepristrane postupke evaluacije ponuda.

Nakon odabira koncesionara, slijedi sklapanje ugovora koji definira obveze operatera, rokove, financijske aranžmane, te uvjete koncesije (Mandić, 2017.). Ugovor također može uključivati odredbe o sigurnosti, zaštiti okoliša i drugim ključnim aspektima prijevoza.

Tablica 1. Prednosti i izazovi koncesija za linijski pomorski prijevoz

Prednosti	Izazovi
Sigurnost i redovitost: Koncesije postavljaju standarde za siguran i redovit pomorski prijevoz, čime se osigurava sigurnost putnika i tereta. Operateri su obvezni pridržavati se sigurnosnih protokola i tehničkih standarda.	Monopolističke tendencije: Ako se proces dodjele ne provodi pažljivo, može doći do stvaranja monopolističkog položaja jednog operatera, što može rezultirati visokim cijenama karata i lošom uslugom.
Ekonomska korist: Linijski pomorski prijevoz potiče ekonomski razvoj obalnih regija i otoka. Povezivanjem s kopnom omogućava se lakši pristup tržištima i turističkim destinacijama, što pridonosi rastu gospodarstva.	Ekološki izazovi: Iako se kroz koncesije mogu postaviti ekološki standardi, neki operateri možda neće dovoljno brinuti o očuvanju okoliša, što može uzrokovati negativne posljedice po prirodni svijet.
Ekološka održivost: Kroz koncesije se mogu postaviti zahtjevi za zaštitu okoliša, poput smanjenja emisija ili upotrebe ekološki prihvatljivih tehnologija. To pomaže u očuvanju morskog okoliša i smanjenju negativnog utjecaja pomorskog prometa na ekosustav.	Prilagodba na promjene: Pomorski promet se suočava s promjenama u potrebama putnika, ekonomske promjene i nove tehnološke inovacije. Operateri moraju biti spremni prilagoditi se tim promjenama kako bi ostali konkurentni i relevantni.
Konkurencija i inovacije: Koncesije potiču konkurenciju među operaterima, što često rezultira poboljšanjem usluga, nižim cijenama karata i inovacijama u floti brodova.	

Izvor: izrada autora prema Manidć i Lovrić, 2011. i Mandić, 2017.

Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu nalaže da postoje iznimke gdje se ne primjenjuje koncesijski sustav. U članku 45. jasno se definira da linije koje nemaju obavezu javne usluge nije potrebna koncesija. Koncesija također nije potrebna kada se obavlja povremeni prijevoz putnika (članak 45) i kod obavljanja međunarodnog linijskog pomorskog prijevoza (članak 59. red 9).

Dodjela koncesija za linijski pomorski prijevoz ključna je komponenta u organizaciji i upravljanju ovim važnim prijevozom. Pravilno vođene koncesije osiguravaju sigurnost, ekonomsku korist, ekološku održivost i potiču konkurenciju i inovacije. Međutim, kako bi se ostvarile te prednosti, ključno je pažljivo planiranje, transparentnost i efikasno nadziranje cijelog procesa dodjele koncesija. Samo tako možemo osigurati da linijski pomorski prijevoz ostane održiv i pruža koristi kako putnicima tako i zajednici u cjelini.

3. TEMELJNA OBILJEŽJA POMORSKOG PRIJEVOZA U HRVATSKOJ

Hrvatska, smještena na jugoistoku Europe, svojom obalom duž Jadranskog mora i bogatom pomorskom tradicijom, izvanredno je pogodna za razvoj linijskog pomorskog prijevoza. Ova zemlja ima blagu klimu, prekrasne prirodne ljepote i bogatu kulturnu baštinu, što je čini popularnom destinacijom za turiste iz cijelog svijeta. Linijski pomorski prijevoz u Hrvatskoj čini vitalnu infrastrukturu koja povezuje glavne obalne gradove, otoke i obalne regije. Ovaj oblik prijevoza omogućuje stanovnicima i turistima da se lako kreću između obalnih destinacija, često izbjegavajući gužve na cestama i dajući prednost bržem i ugodnijem putovanju morem.

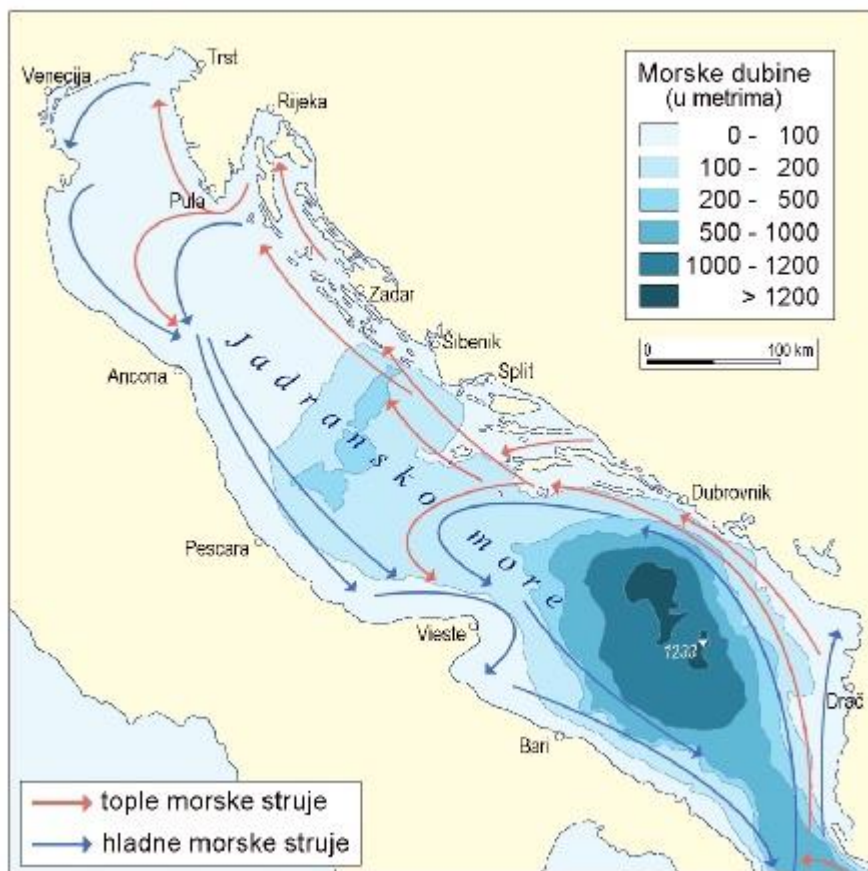
Treće poglavlje se bavi specifičnostima i funkcijama linijskog pomorskog prijevoza u Hrvatskoj, želimo istaknuti bogatstvo i jedinstvenost pomorskog identiteta te mediteranskog načina života koji su duboko ukorijenjeni u ovom prekrasnom obalnom području. Hrvatska, s obalom koja se proteže uz Jadransko more i mrežom otoka, predstavlja ne samo izazovnu geografsku zagonetku već i bogatu pomorsku tradiciju koja je oblikovala život i ekonomiju ove zemlje kroz stoljeća. U ovom poglavlju, dublje ćemo istražiti specifičnosti i ključne funkcije linijskog pomorskog prijevoza u kontekstu Hrvatske, razmatrajući kako ovaj oblik prijevoza oblikuje svakodnevni život, ekonomsku dinamiku, te turizam u ovoj fascinantnoj mediteranskoj destinaciji.

3.1. Geografski položaj i razvedenost Jadrana kao preduvjet odvijanja pomorskog linijskog prometa

Geografski položaj Jadranskog mora čini ga iznimno povoljnom regijom za odvijanje pomorskog linijskog prometa. Ova regija smještena između Italije na zapadu, Balkanskog poluotoka na istoku i hrvatskih otoka koji ju okružuju s južne strane ima niz geografskih karakteristika koje čine Jadransko more ključnim prometnim koridorom i omogućuju razvoj linijskog pomorskog prometa.

Jadransko more nalazi se na spoju sredozemnih pomorskih puteva koji povezuju istok i zapad, Srednju Europu i Bliski Istok (Marčić, 2009.). Ova strateška pozicija čini ga ključnim koridorom za trgovinu, turizam i promet između različitih dijelova Europe i Mediterana. Jadransko more obiluje otocima i obalnim gradovima koji čine regiju izrazito bogatom turističkim destinacijama, ali i zahtjevnom za povezanost. Linijski pomorski promet postaje ključna veza između tih otoka i kopna, omogućavajući stanovnicima i turistima jednostavan pristup ovim destinacijama.

Slika 1. Geografski položaj Jadranskog mora



Izvor: Proleksis enciklopedija (2023): Jadransko more ili Jadran, dostupno na <https://proleksis.lzmk.hr/28692/>, pristupljeno 01.09.2023.

Geografski položaj Jadranskog mora također pruža trgovinske prilike. Lučki gradovi poput Rijeke, Trsta i Pule služe kao važni centri za uvoz i izvoz robe prema Srednjoj Europi (Marčić, 2009.). Linijski obalni pomorski promet omogućuje brži i učinkovitiji prijevoz robe između luka, čime se potiče trgovinska aktivnost i ekonomska razmjena. Jadransko more, zbog svoje geografske izoliranosti i ograničene otvorene povezanosti s ostatkom svjetskih mora, pruža relativno siguran okoliš za pomorski promet. Ovo smanjuje rizik od velikih vremenskih nepogoda i olakšava navigaciju.

Geografski položaj Jadranskog mora čini ga popularnom destinacijom za turiste iz cijelog svijeta. Linijski pomorski prijevoz igra ključnu ulogu u prevoženju turista između obale i otoka, potičući tako turističku industriju i doprinoseći gospodarskom rastu. Očuvanje okoliša postaje

sve važnije pitanje u suvremenom svijetu. Pomorski transport, posebno linijski, ima potencijal za manji ekološki otisak od drugih oblika transporta, poput cestovnog ili zračnog. Blizina otvorenog mora i specifične ekološke uvjete Jadrana čine ovu regiju osjetljivom na ekološke promjene, što povećava važnost ekološki održivih praksi u pomorskom prometu.

Geografski položaj Jadranskog mora igra ključnu ulogu u razvoju i održavanju linijskog pomorskog prometa. Njegova strateška pozicija, bogata mreža otoka i obalnih gradova, trgovinske prilike, turizam, sigurnost, ekološki aspekti i održivost čine ga izuzetno važnim prometnim koridorom.

Jadransko more, koje se proteže duž obale Hrvatske, Italije, Crne Gore, Albanije i drugih susjednih zemalja, poznato je po svojoj iznimnoj razvedenosti (Marčić, 2009.). Ova razvedenost čini Jadransku obalu i otoke jedinstvenim i privlačnim za turizam, ali isto tako postavlja posebne izazove i prilike za pomorski linijski promet. Jadransko more obiluje otocima, s više od tisuću otoka i otočića koji se prostiru uz obalu. Ovi otoci često predstavljaju ključne turističke destinacije i domove za lokalno stanovništvo. Linijski obalni pomorski promet postaje ključna veza između kopna i otoka, omogućavajući stanovnicima i turistima jednostavan pristup ovim destinacijama.

Slika 2. Razvedenost Zadarskog arhipelaga sa najvećim brojem otoka



Izvor: Orthopedia (2023): Karta obale Jadrana, dostupno na <https://orthopediewestbrabant.nl/karta-obale-jadrana/>, pristupljeno 01.09.2023.

Razvedena obala i otoci stvaraju složene i često uske morske puteve. Pomorski promet u ovim vodama zahtijeva preciznu navigaciju i dobro obučene posade. Posebno je izazovna navigacija kroz otočke arhipelage gdje su struje, plime i oseke česte pojave. Da bi se nosili s razvedenim priobaljem i otočkim vodama, često su potrebni specijalizirani brodovi koji su prilagođeni takvim uvjetima. Manji trajekti, katamarani i brodovi sa plitkim gazom postaju ključni za obavljanje pomorskog linijskog prometa u ovom području. Unatoč izazovima, razvedenost Jadranskog mora također pruža jedinstveni turistički potencijal. Turisti dolaze kako bi istražili otoke i skrivene uvale, što povećava potrebu za linijskim prijevozom. Ovo također doprinosi ekonomskoj koristi regije kroz turizam i povezanost otoka s kopnom.

Razvedenost obale predstavlja važan činitelj u odabiru lokacije za odmor turista nautičara tijekom plovidbe ili za boravak u odredištima. Isto tako je i značajan uvjet za siguran zaklon plovila. Hrvatska obala s brojnim otocima i zaljevima određuju hrvatsku obalu među najrazvedenijim u Sredozemlju s koeficijentom razvedenosti od 11,1. Hrvatski jadranski prostor čini 1.777,3 km razvedene kopnene crte (30,5%) i 4.058 km razvedene otočne crte (69,5%) (Marčić, 2009.). U teritorijalnom moru Republike Hrvatske postoji 698 otoka (651 nenaseljena, 47 naseljena), 78 grebena i 389 hridi. Otoka s površinom većom od 5 km² ima 34 (Marčić, 2009.). Takvi otoci računaju se kao veći otoci.

Zadarski akvatorij je najbogatiji otocima i otočićima koji su položeni u nekoliko nizova, nisu znatnije udaljeni jedan od drugoga, a dijelom su međusobno povezani uskim prolazima. Obalno područje županije karakterizira niska šljunčana obala, koja je ponegdje i pjeskovita. Iznimna je razvedenost u podvelebitskom području gdje se nalazi ušće rijeke Zrmanje, Novigradsko i Karinsko more te Ljubački i Ninski zaljev. Na otocima naglašene su uvale i zaljevi otoka Paga i Dugog otoka. Za nautičare su zanimljivi zaljevi Dugog otoka i to zaljev Pantera na njegovom sjevernom i Telašćica na južnom dijelu. Klifovi uz vanjsku obalu Dugog otoka poznata su geomorfološka i geološka znamenitost. Za nautičare poseban ugođaj predstavlja plovidba Kornatskim otočjem koje obilježavaju izduženi manji otoci te otočići i hridi.

Razvedenost obale i otoka često pruža prirodnu zaštitu od ekstremnih vremenskih uvjeta, čineći ove vode relativno sigurnim za plovidbu. Međutim, isto tako zahtijeva posebnu pažnju u pogledu sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša kako bi se očuvala osjetljiva morska ekologija Jadranskog mora. Razvedenost Jadrana predstavlja svojevrsnu dvostruku priču za pomorski linijski promet. S jedne strane, stvara izazove u pogledu navigacije i infrastrukture, ali s druge strane, otvara vrata za turizam i ekonomske prilike. Upravljanje ovim razvedenim priobaljem zahtijeva pametno planiranje, ulaganje u specijaliziranu opremu i tehnologiju te očuvanje prirodne ljepote ovih voda. Razvedenost Jadranskog mora čini ga jedinstvenim i fascinantnim područjem za pomorski linijski promet i predstavlja ključni preduvjet za razvoj ove važne grane transporta u regiji.

3.2. Povijesni razvoj pomorskog prijevoza u Hrvatskoj

Tradicija pomorstva u Hrvata počinje s dolaskom u 7. stoljeću, a vezan je uz datum 18. rujna 887. godine kada se u akvatoriju nadomak Makarske odvila pomorska bitka u koju su Neretvani pod vodstvom kneza Branimira, porazili Mlečane. Iako je se odigrao radni sukob dviju mornarica, za posljedicu je imao gospodarske sankcije za Mlečane, koji su Hrvatima sljedećih stotinu godina plaćali danak za slobodnu plovidbu Jadranom (Hrvatska enciklopedija, 2023.).

Nedugo zatim, Hrvatska je postala zakonitom kraljevinom te kao takva počinje stvarati vlastitu mornaricu, a taj dan moderna Hrvatska kao Dan Hrvatske ratne mornarice. Od toga vremena hrvatsko pomorstvo u gospodarskom smislu nije imalo značajnu ulogu na Jadranu do 14 stoljeća kada počinje uspon Dubrovačke republike koja je do 16. stoljeća bila treća pomorska sila na svijetu (Pedjo, 2007.). Koliku je važnost pomorstvo imalo za Dubrovačku republiku dokazuje i statut iz 1272. godine u sklopu kojeg su u sedmoj knjizi u 67-om poglavlju – kapitula, propisana pravila ponašanja na moru.

Dubrovčani su stvorili temelje jakoj trgovačkoj mornarici koja je već u 14. stoljeću brojila oko 120 brodova izvan Jadranske plovidbe i konkurirala trgovinom Veneciji i Anconi, a „Zlatno doba Dubrovnika“ nastupa u drugoj polovici 16. stoljeća, kada Dubrovačka Republika broji prosječno do 200 brodova izvan Jadranske i oceanske plovidbe (Hrvatska enciklopedija, 2023.).

Dubrovčani su se najviše ponosili jedinstvenim i kvalitetnim načinom gradnje galijota i karaka – velikih, plemenitih trgovačkih brodova (Karaka info, 2023.) koji su u to doba vladali europskim morima te bili toliko upečatljivi da ih je u svojim djelima često spominjao i William Shakespeare.

U razdoblju vladavine Austro-ugarske, hrvatska obala je podijeljena između Austrije, Mađarske i Italije, a hrvatski mornari služe u ratnim i trgovačkim mornaricama navedenih zemalja, a koje stanje traje sve do kraja drugog svjetskog rata. Godine 1946. pristupilo se novoj organizaciji pomorskoga brodarstva (Pedjo, 2007.), pa su u skladu s novim društvenim

uređenjem sva su broderska poduzeća i veća brodogradilišta proglašena poduzećima općega državnog značaja te su nacionalizirana.

Radi organizacijskoga sređivanja i ubrzanja razvoja trgovačke mornarice, osnovana su 1947. četiri državna privredna broderska poduzeća: Jugoslavenska linijska plovidba, Jugoslavenska slobodna plovidba, Jadranska linijska plovidba i Jadranska slobodna plovidba (Hrvatska enciklopedija, 2023.) Brza obnova luka, izgradnja tehničkih postrojenja i nabava dizalica za rukovanje teretom omogućila je brzo normaliziranje pomorskoga prometa u skladu s potrebama gospodarskoga razvoja zemlje. Sve veća industrijalizacija zahtijevala je i povećanje međunarodne razmjene dobara i šire povezivanje s inozemnim tržištima, a prekomorski promet i morske luke postajali su sve važniji.

Trgovačka flota (13 glavnih broderskih poduzeća) 1986. imala je 490 brodova većih od 100 brt. Istodobno je nastupila kriza i nagli pad brodogradnje i brodarstva. Izbijanjem Domovinskoga rata 1991., vodeći hrvatski brodari registrirali su svoje brodove pod inozemne zastave (potkraj 1991. oko 200 brodova) (Hrvatska enciklopedija, 2023.).

3.3. Odrednice linijskog brodarstva

Linijsko brodarstvo se može definirati kao brodarstvo čiji je temeljni zadatak održavanje određene unaprijed utvrđene linije prijevoza kroz dulji period (Kundih, 2004.). Znatno se razlikuje se korištenje brodova u linijskom brodarstvu u usporedbi sa slobodnim brodarstvom gdje brodovi plove slobodnom, ekonomski najpovoljnijom rutom.

Brodovi iz luke kreću u unaprijed zakazanim terminima i stižu po redu plovidbe u svoje odredišne luke. Količina prodanih karata je bitan faktor prema kojoj se organizira obaljanje javnog prijevoza, međutim nije presudan. Nije presudan razlog radi toga jer bez obzira na promet koji je povećan tijekom ljetnih mjeseci, građani koji žive na otocima i manje naseljenim gradovima moraju imati mogućnost stanovanja te ujedno i putovanja radi osnovnih životnih potreba koje ne mogu ostvariti u svojim rodnim naseljima (Zelenika, 2001.). Troškovi linijskog prijevoza daleko su veći u usporedbi sa slobodnom ili tankerskom plovidbom. Osim agenata

koje trebaju biti u svim lukama kojima brodovi putuju dodatni trošak predstavlja to što brodovi polaze u unaprijed dogovorenom planu bez obzira na broj putnika na određenoj liniji. Linijsko brodarstvo pruža usluge u prijenosu/prijevozu ljudi, trgovačke robe ili vijesti (pošta). Prilikom prijevoza trgovačke robe u linijskom prijevozu ona snose veća opterećenja, zato roba koja se prevozi ovim oblikom su materijalna dobra veće vrijednosti, za koju je bitnija brzina i pravilnost vremenskog transporta nego cijena.

Linijska plovidba zahtjeva kvalitetnu i detaljnu organizaciju pomorskih agenata koji neprestano nastoje popuniti maksimalno kapacitet broda u svim pravcima putovanja linijskog broda (Amižić i Jelović, 2014.). Radi boljeg i lakšeg poslovanja trgovine i ostali objekti čija djelatnost ovisi o nabavi materijalnog dobra organiziraju svoju djelatnost prema rasporedu linijske plovidbe. Ujedno radi toga može se reći da linijska plovidba stvara nove djelatnost je im omogućava redovnu opskrbu svim materijalima i uslugama koje su im potrebne za njihovo funkcioniranje.

Teret u gotovo nikad ne pripada samo jednom pošiljatelju odnosno krcatelju nego pripada velikom broju kojima nije isplativo posebno prevoziti pojedinačno teret za svoje potrebe, ali im je potreban kontantan priljev materijalnih dobara. Linijsko brodarstvo nema problem skraćanja plovidbe u balastu jer se linijsko putovanja se planiraju u polaznim i povratnom smjeru, "Prazno" putovanje je karakteristično u slobodnom brodarstvu, što ujedno i predstavlja jednostanije planiranje ali uvjedno i ima veće troškove u usporedbi sa detaljno planiranim linijskim prijevozom gdje se nastoji optimalno iskoristiti prostor i svako putovanje bez obzira u kojem smjeru brod putuje (Mandić, 2015.). Važni parametri prilikom određivanje veličine linijskog broda su vrsta i raznolikost tereta koji prevozi, broj luka koje dotiče i relaciji na kojoj putuje. U današnje vrijeme to su brodovi najčešće od 10 000 do 15 000 tona nosivosti koji imaju brzinu od oko 20 čvorova, opremljeni sa brzim teretnim uređajima s više paluba (Amižić i Jelavić, 2014.). Da bi se korisnicima linijskog prijevoza pružila primjerena stalnost najčešće se organizira s određenim brojem istih ili barem karakteristikama vrlo sličnim brodovima. Teretnica u linijskom brodarstvu najčešće je osnovni pisani ugovor odnosno ne koriste se brodarski ugovori koji su uobičajni u slobodnoj tankerskoj plovidbi. Troškove ukrcaja / iskrcaja te slaganja tereta na brodu snosi pomorski brodar koji je odgovoran za održavanje određene

linije te se nazivaju linijski uvjeti prijevoza koji se nastoje predviđati unaprijed (Mandić i Parlov, 2015.) kako bi se odredile linijske tarife koje se primjenjuju na dulje vremensko razdoblje.

Linijske tarife nije moguće ugovorati pojedinačno za svaki prijevoz u linijskom prijevozu kao u slobodnom brodarstvu te odnosi ponude i potražnje nemaju veliki odnosno neposredan utjecaj na tarife, bez obzira na kratkoročne promjene u količini i vrsti terete koje se prevoze na određenom linijskom pravcu.

3.4. Analiza linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj

Linijsko putničko brodarstvo je osnovni uvjet za mogućnost nastajanja i funkcioniranja gospodarskog života na otocima te ujedno i njihovo daljno gospodarsko razvijanje. Glavni faktori za formiranje potražnje za linijskim putničkim brodarstvom su lokalno stanovništvo turisti te društveni i gospodarski subjekti. Osobito tijekom ljetnih mjeseci je nužno prepoznati veći broj korisnika prijevoza te s time uskladiti svoje raspoloživo brodovlje, jer sam turizam čini bitan faktor za ostvarivanje prihoda gradova na otocima te ujedno i samih građana koji se bave uslužnom djelatnošću. Gospodarski doprinos turističke djelatnosti može opstati jedino ako povezanost između otoka i obalnog ruba odvija bez velikog čekanja koje bi dovelo do frustracije odnosno potrebna je racionalna i kontinuirana povezanost.

Zbog svojega geografskog položaja i obilježja koji u mnogome određuju i smjernice gospodarskog razvoja, u hrvatskoj povijesti i gospodarstvu, pomorstvo je oduvijek zauzimalo istaknuto mjesto. Prema podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture danas se u hrvatskim lukama godišnje pretovari 19 milijuna tona tereta, te se preveze više od 12 milijuna putnika (MMPI, 2023.). Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora.

Obalni linijski pomorski promet kojim se osigurava život na otocima odvija se na ukupno 56 javnih linija od državnog značaja na kojima je u 2022. godini prevezeno 15,7 milijuna putnika i 2,76 milijuna vozila.

Slika 4. Panorama luke u Splitu



Izvor: Interkonzalting (2023): Luka Split, dostupno na <http://www.interkonzalting.hr/luka-split-vanjski-vezovi.aspx>, pristupljeno 01.09.2023.

Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet od čega je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom, a šest je luka otvorenih za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku u gradovima Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

Hrvatska flota sredinom 1990-ih raspolagala je s 378 brodova, a 2022. s čak 3.221 brodova, od čega je 121 brod plovio u međunarodnoj plovidbi. Većina brodova plovila je pod hrvatskom zastavom, dok ih je 27 plovilo pod zastavama Malte, Maršalovih Otoka i St. Vincenta (MMPI, 2023.). Hrvatski brodari (njih deset) uključeni u međunarodnu pomorsku plovidbu organizirani su u udruzi Mare nostrum (osnovana 1991). S obzirom na vrstu brodova, hrvatskom flotom dominiraju brodovi za prijevoz rasutoga tereta, tankeri i ro-ro putnički brodovi.

Tablica 2. Kapaciteti hrvatskog brodarstva

Naziv brodara	Broj brodova	Bruto tonaža	Ukupna nosivost	Broj vozila	Broj putnika
TANKERSKA PLOVIDBA	18	658.070	1.144.337		
ATLANTSKA PLOVIDBA	13	446.065	784.686		
ULJANIK PLOVIDBA	8	243.480	419.374		
JADROPLOV	6	168.402	292.933		
JADROLINIJA	50	114.025		3.824	27.799
BRODOSPAS	16	11.464	11.312		116
JADRANSKI POMORSKI SERVIS	16	5.327	3.178		
RAPSKA PLOVIDBA	5	2.128		166	1.092
BRODOSPLIT PLOVIDBA	1	1.212	232		12
UKUPNO NA DAN 31.12.2017.	133	1.650.173	2.656.052	3.990	29.019

Izvor: Mare nostrum (2023): Statistički podaci Hrvatske udruge brodara „Mare nostrum“, dostupno na <http://www.csamarenostum.hr/hr/statistika/>, pristupljeno 01.09.2023.

Hrvatsko linijsko putničko brodarstvo stoga ima monopolističku poziciju jer njegova obveza povezivanja tijekom cijele godine prostore obalnog ruba i otoka, bez obzira različiti intezitet prometa tokom godine. Takva pozicija putničkom brodarstvu omogućava da inzistira na prvoklasnim oblicima pregovaranja i dogovaranja s državnim institucijama jer njihova djelatnost je od vitalnog značaja za teritorijalnu povezanost otoka sa kopnom. Potrebno je razlikovati gospodasko povezivanje otoka sa obalnim područjem od socijalnih. Socijalni utjecaji prijeko potrebno zahtjevaju pomoć od države kod pokrića operativnih troškova u nastojanju održavanje kontinuirane povezanost, inače brodari nebi mogli podnijeti troškove tokom perioda kada nije gospodarski učinkovito održavati određenu liniju. U periodima većeg prometa odnosno gdje gospodarski utjecaji omogućavaju brodaru ostvarivanje prihvatljivog profita te pokrivanje troškova prijevoza država nije dužna pripomagati brodarima. Pripomoć države ne isključuje pomoć putničkom brodaru u izgradnji brodova bez obzira na kojem području i u kojem

vremenskom periodu njegove eksploatacije. Na temelju spomenutih činjenica, utvrđivanje sadržaja i same strukture obaveza države Republike Hrvatske se temelji na analitičkoj razradi pojedinih linija s obzirom na interes brodara i interes države za održavanje pojedinih linija te se time određuje potreba za stimuliranjem putničkog brodarstva.

3.5. SWOT analiza linijskog obalnog pomorskog prijevoza

SWOT analiza (analiza snaga, slabosti, prilika i prijetnji) linijskog obalnog pomorskog prijevoza pomaže u procjeni unutarnjih i vanjskih čimbenika koji utječu na ovu granu transporta.

Tablica 3. SWOT analiza linijskog obalnog pomorskog prijevoza u Hrvatskoj

SNAGE	SLABOSTI
• Efikasnost prijevoza: Linijski obalni pomorski prijevoz često pruža brži i ekonomičniji način prijevoza putnika i tereta između otoka, obalnih regija i kopna. • Manji ekološki utjecaj: Pomorski prijevoz obično ima manji ekološki otisak od cestovnog prijevoza, što ga čini privlačnim u smislu očuvanja okoliša. • Povezanost otoka i obale: Linijski obalni prijevoz ključan je za povezanost otoka s obalnim gradovima i trgovinu između njih.	• Ovisnost o vremenskim uvjetima: Pomorski prijevoz podložan je vremenskim uvjetima, što može uzrokovati kašnjenja i otkazivanja ruta. • Održavanje infrastrukture: Održavanje luka, pristaništa i flote brodova može biti financijski izazovno. • Konkurencija s drugim prijevoznim sredstvima: Konkurencija s cestovnim i zračnim prijevozom može ograničiti potencijalni rast linijskog pomorskog prijevoza.

PRILIKE	PRIJETNJE
• Turizam: Rast turizma u obalnim regijama može povećati potražnju za linijskim obalnim pomorskim prijevozom. • Ekološka svijest: Povećana ekološka osviještenost potiče potražnju za ekološki prihvatljivim oblicima prijevoza poput pomorskog. • Tehnološki napredak: Inovacije u tehnologiji pomorskih vozila, uključujući električne brodove i autonomnu plovidbu, mogu unaprijediti efikasnost i održivost.	• Ekološki rizici: Prijetnje kao što su onečišćenje mora, nesreće s tankerima i klimatske promjene mogu ozbiljno utjecati na ovu granu. • Regulativne promjene: Promjene u zakonodavstvu i regulacijama, poput strožih ekoloških standarda, mogu povećati troškove i zahtjeve za ovaj sektor. • Ekonomska nestabilnost: Ekonomski problemi i recesija mogu smanjiti potražnju za prijevozom, što utječe na prihode operatera.

Izvor: izrada autora

SWOT analiza pomaže razumjeti kako se linijski obalni pomorski prijevoz može bolje pozicionirati kako bi iskoristio svoje prednosti i suočio se s izazovima i prijetnjama. Ovo je koristan alat za razvoj strategija i planiranje budućih akcija u sektoru pomorskog transporta.

3.6. Sudionici u linijskom obalnom pomorskom prometu

Sudionici u linijskom obalnom pomorskom prometu Republike Hrvatske igraju ključnu ulogu u povezivanju obalnih gradova i otoka te omogućuju vitalne veze za turizam, gospodarstvo i svakodnevni život građana. Ova tema duboko utemeljena u hrvatskoj pomorskoj tradiciji i suvremenom društvu, stoga je važno istražiti različite aspekte ovog ključnog sektora.

Linijski obalni pomorski promet u Republici Hrvatskoj ima bogatu povijest i značajnu ulogu u suvremenom društvu. Kroz suradnju i koordinaciju između svih sudionika, održava se povezanost između kopna i otoka, potiče gospodarski razvoj, podržava turizam i osigurava kvalitetu života za lokalno stanovništvo (Žuvel, 2001.). Očuvanje ovog vitalnog sektora i njegova prilagodba suvremenim izazovima, poput očuvanja okoliša, ključni su za budućnost linijskog obalnog pomorskog prometa u Hrvatskoj.

Brodске tvrtke predstavljaju temelj linijskog obalnog pomorskog prometa. To su kompanije koje posjeduju i upravljaju flotom brodova, pružajući usluge prijevoza putnika, vozila i tereta između obale i otoka. Najveća takva tvrtka u Hrvatskoj je „Jadrolinija Rijeka“ čiju flotu čini 55 brodova od čega 10 brzih putničkih brodova, 4 klasična putnička broda, 41 ro-ro putnički brod i 3 velika trajekta (Jadrolinija, 2023.).

Za funkcioniranje cjelokupnog sustava neophodni su pomorski radnici, članovi posade, i osoblje na brodovima koji čine vitalni dio linijskog obalnog pomorskog prometa. Oni brinu o sigurnosti putnika, tereta, i samih brodova (Žuvela, 2001.). Osim toga, pružaju uslugu putnicima i igraju ključnu ulogu u osiguravanju ispravnog funkcioniranja brodova. Industrija linijskog obalnog pomorskog prometa zahtijeva kontinuiranu opskrbu gorivom, rezervnim dijelovima i drugim potrepštinama te dobavljači i servisne tvrtke igraju važnu ulogu u održavanju operacija brodova.

Lokalna zajednica i otoci najvažniji su sudionici u linijskom obalnom prometu. Za njih, brodovi su ne samo sredstvo prijevoza, već i most prema kopnu, pružajući im pristup resursima, medicinskim uslugama, obrazovanju i gospodarskim prilikama (Zelenika, 2003.). Otočani često imaju jak emocionalni i kulturni vez s pomorstvom.

Državne agencije i lokalne vlasti imaju važnu ulogu u regulaciji i nadzoru linijskog obalnog pomorskog prometa. Oni postavljaju standarde sigurnosti, ekološke zaštite, i infrastrukture te osiguravaju da sustav bude u skladu s zakonima i propisima. Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. listopada 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu kojega je Sabor Republike Hrvatske donio 10. ožujka 2006. godine (ZOLP Agencija, 2023.).

Najznačajniji posao Agencije je odabir brodara temeljem provedenih javnih natječaja, koji će pružati uslugu prijevoza na državnim trajektnim, brodskim i brzobrodskim linijama u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu, sklapanje ugovora s odabranim brodarima te nadzor nad njihovim izvršavanjem, naročito u odnosu na isplatu ugovorene potpore odnosno naknade za javnu uslugu brodaru te uplatu naknade za dodijeljenu koncesiju kao i nadzor nad korištenjem sredstava koji se iz proračuna Republike Hrvatske izdvajaju za održavanje pomorskih veza s otocima.

Hrvatska obala i otoci su poznati turistički dragulji, a brodovi su ključni za turističku industriju. Turističke agencije i kruzere često koriste linijske brodove kako bi omogućili turistima da istraže različite otoke i obalne gradove čime se stvaraju nove poslovne prilike i potiče gospodarski razvoj. U posljednjim godinama, ekološke organizacije i lokalna zajednica sve su više usmjerene na očuvanje prirodnog okoliša u obalnom pomorskom prometu. Sudjeluju u inicijativama za smanjenje onečišćenja mora, očuvanje morskog ekosustava i promociju održivih praksi u sektoru.

4. PROCES DODJELE KONCESIJE ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG OBALNOG POMORSKOG PROMETA – PRIMJER JADROLINIJE

Četvrto poglavlje koje istražuje proces dodjele koncesije za obavljanje linijskog obalnog pomorskog prometa na primjeru Jadrolinije otvaraju put dubokom razumijevanju ključnih mehanizama i pravila koja oblikuju ovu važnu granu pomorskog transporta u Hrvatskoj. Jadrolinija, kao vodeći operater u domeni linijskog obalnog pomorskog prometa u zemlji, pruža iznimno zanimljiv uvid u to kako proces dodjele koncesije utječe na organizaciju, sigurnost, i kvalitetu usluge na ovom specifičnom tržištu. U nastavku, detaljno ćemo istražiti kako Jadrolinija i slični operateri dobivaju koncesije, kako ih provode i kako time oblikuju pomorski transport u Hrvatskoj.

4.1. Jadrolinija d.d. – poslovni profil poduzeća

Jadrolinija se ponosi svojom poviješću i ulogom kao najstarije i najrazvijenije hrvatsko brodarsko poduzeće koje se bavi pomorskim prijevozom putnika između hrvatske obale i otoka. Ova tvrtka ima duboko ukorijenjenu tradiciju i ključnu ulogu u povezivanju hrvatskih otočkih zajednica s kopnom. Svojim redovnim prijevoznim linijama, Jadrolinija osigurava vitalnu povezanost svih hrvatskih otoka s kopnom. Jadrolinija je osnovana 20. siječnja 1947. godine, sa sjedištem u Rijeci (Jadrolinija, 2023.). Nastala je kao nasljednica Jadranske plovidbe d.d., dijela Dubrovačke plovidbe i ostatka Zetske plovidbe. Temeljna djelatnost Jadrolinije je linijski pomorski prijevoz putnika u domaćem i međunarodnom prometu. Osim toga, tvrtka se bavi i agencijskim poslovanjem, pružanjem turističko-ugostiteljskih usluga te popravkom i održavanjem brodova.

Povijest Jadrolinije seže u razdoblje početkom 20. stoljeća kada je na hrvatskoj obali započeo intenzivan razvoj linijskog putničkog prometa. Uvođenjem novih linijskih veza s

otocima, koje je prethodno obavljalo prijevozničko poduzeće Lloyd, na tadašnjem brogarskom tržištu pojavili su se novi brogarski prijevoznici. Oni su posjedovali nove brodove koji su bili izgrađeni na domaćim navozima, dok su polovne brodove kupovali u inozemstvu.

Najveće društvo obalne plovidbe u Austro-Ugarskoj Monarhiji u to vrijeme bilo je Ugarsko-hrvatsko dioničarsko pomorsko parobrodarsko društvo (Ungaro-Croata), koje je osnovano u Rijeci 1891. godine spajanjem brogarskih poduzeća Parobrodarstvo Krajač i drugovi (Senj) i Mate Švrljuga i drugovi (Rijeka) (Jadrolinija, 2023.). Ovo društvo igralo je ključnu ulogu u razvoju pomorskog prometa na Jadranskom moru i predstavljalo prethodnicu Jadrolinije.

Jadrolinija danas ostaje ključni akter u pomorskom prometu na Jadranu. Njen kontinuirani rad i posvećenost povezivanju otoka i obale doprinose vitalnosti otoka, turizmu i gospodarstvu Hrvatske. Ova tvrtka ostaje simbol pomorskog transporta na Jadranskom moru i ponosno čuva bogatu pomorsku tradiciju regije.

Nakon završetka Prvog svjetskog rata, Austro-Ugarska Monarhija se raspala, a poduzeće Ungaro-Croata je prešlo u poslovanje pod imenom Jadranska plovidba (Jadrolinija, 2023.). Ubrzo nakon toga, Jadranska plovidba se udružila s brojnim drugim pomorskim poduzećima, uključujući Parobrodarsko društvo Dalmacija iz Splita, Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo iz Punta, Obalnu parobrodsku plovidbu iz Dubrovnika, Hrvatsko parobrodarsko društvo iz Senja i Dioničko parobrodarsko društvo Oceanija iz Trsta. Ovo udruživanje rezultiralo je osnivanjem novog dioničkog društva Jadranska plovidba sa sjedištem u Sušaku 1922. godine (Jadrolinija, 2023.). Temeljna djelatnost ovog novog poduzeća bilo je održavanje redovnog linijskog prometa na Jadranu, uključujući i povezivanje otoka s kopnom.

Slika 5. Palača Jadran u kojoj je sjedište Jadrolinije



Izvor: Jadrolinija (2023): Zgrada Jadrolinije, dostupno na <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/iz-povijesti/zgrada-jadrolinije---pala%C4%8Da-jadran>, pristupljeno 01.09.2023.

Jadranska plovidba je tijekom godina kontinuirano razvijala svoju flotu i mrežu linija, pružajući vitalnu povezanost između kopna i otoka. U poslijeratnom razdoblju, s izgradnjom Jadranske ceste od Rijeke do Dubrovnika 1958. godine, prepoznata je potreba za unapređenjem organizacije prijevoza većeg broja putnika s hrvatske obale na otoke. Tada su uvedeni trajekti kao sredstvo prijevoza. Prva trajektna linija uspostavljena je 1959. između Crikvenice i Šila (Jadrolinija, 2023.). Kroz godine, Jadrolinija je nabavila i gradila nove trajekte, a jedna od najpoznatijih linija tog razdoblja bila je ona između Črišnjeva i Voza, gdje je trajekt Voz služio sve do 1980., kada je izgrađen i pušten u promet Krčki most. Također, treba spomenuti brod

Liburnija, izgrađen 1965. u Nizozemskoj, koji je bio prvi brod s pramčanom rampom (Jadrolinija, 2023.). Plovio je mnogim linijama, a posebno je obilježio dužobalnu liniju Rijeka–Dubrovnik.

Tablica 4. Najvažniji putnički brodovi Jadrolinije

Brod	Godina izgradnje	Godina početka plovidbe za Jadroliniju	Plovidba na linijama	Broj putnika
M/B Lara	1988.	1991.	Šibenik – Zlarin – Prvić Luka – Šepurine – Vodice	250
M/B Postira	1963.	1963.	Dubrovnik – Koločep – Lopud – Suđurađ	450
M/B Premuda	1957.	1957.	Mali Lošinj– Vele Srakane – Uniye – Susak – Mali Lošinj	450
M/B Tijat	1955.	1955.	Šibenik – remont	300

Izvor: obrada autora prema internoj dokumentaciji Jadrolinije

Nakon osamostaljenja Hrvatske, Jadrolinija je započela svoje djelovanje kao javno pomorsko poduzeće s pravnom osobnošću, a od 1996. godine, postala je društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta sa samostalnom pravnom osobnošću (Jadrolinija, 2023.). Domovinski rat je stvorio izazove za normalno odvijanje linijskog pomorskog prijevoza, te je Jadrolinija igrala ključnu ulogu u povezivanju dva razdvojena dijela Hrvatske. Obnova Jadrolinijine flote intenzivirala se krajem 1990-ih i nastavlja se i danas. Trajekt Tin Ujević, izgrađen 2002. u Grčkoj, postao je dio Jadrolinijine flote od 2003. godine i poslužio je kao osnova za prve moderne novogradnje u seriji brodova većeg kapaciteta koji su uvedeni na određene frekventne linije.

Danas, Jadrolinija operira kroz 34 pomorske linije koje povezuju hrvatsku obalu s otocima, kao i tri međunarodne linije koje povezuju Hrvatsku s Italijom i Grčkom. Najduža trajektna

linija u Hrvatskoj je Zadar–Premuda–Mali Lošinj (63,4 nautičke milje, odnosno 117,4 km) (Jadrolinija, 2023.).

U Jadroliniji je trenutno zaposleno više od 1.700 djelatnika, od kojih je više od tri četvrtine pomoraca. Godišnje, Jadrolinija preveze više od 11,5 milijuna putnika i 2,8 milijuna vozila s flotom od 50 brodova (Jadrolinija, 2023.). Ukupni kapacitet flote iznosi oko 3900 vozila i 30 000 putnika. Tijekom ljetne sezone, brodovi obavljaju više od 600 polazaka dnevno, a najfrekventnije linije održavaju se neprestano, 24 sata dnevno. Jadrolinija igra ključnu ulogu u održavanju povezanosti između otoka i kopna te pruža važne usluge prijevoza i logistike na Jadranu.

Jadrolinija ostaje ključna figura u pomorskom prometu na Jadranu i ponosno čuva bogatu pomorsku tradiciju regije. Njen kontinuirani rad i predanost povezivanju otoka s kopnom doprinose vitalnosti otoka, turizmu i gospodarstvu Hrvatske.

4.2 Jadrolinija kao koncesionar - analiza stanja

Analiza stanja Jadrolinije kao koncesionara u obavljanju javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu predstavlja važan segment razumijevanja njihove uloge, izazova i perspektiva u ovom sektoru. Jadrolinija, kao vodeći subjekt u hrvatskom pomorskom prijevozu, ima ključan utjecaj na povezanost otoka i kopna te pruža vitalnu uslugu stanovnicima otoka, turistima i gospodarstvu Hrvatske. Stoga je analiza njenog statusa nužna kako bi se bolje razumjela njezina uloga i doprinos ovom sektoru.

Zakon o obalnom linijskom prometu definira pravila i uvjete za pružanje usluga prijevoza putnika, vozila i tereta između obalnih i otočnih destinacija. Ključne odredbe zakona usmjerene su na osiguravanje sigurnosti, pouzdanosti i pristupačnosti prijevoza na otocima, čime se doprinosi očuvanju povezanosti i razvoju otočnih zajednica. Jadrolinija, kao najveći akter u obalnom linijskom prometu, igra ključnu ulogu u provedbi ovog zakona. Tvrtka upravlja flotom brodova koja povezuje obalne gradove i otoke duž hrvatske obale, omogućujući prijevoz putnika, vozila i tereta. Jadrolinija također igra važnu ulogu u promicanju turizma u Hrvatskoj jer mnogi turisti koriste njihove usluge za posjet otocima i obalnim destinacijama.

Zakon o obalnom linijskom prometu također propisuje uvjete za dodjelu koncesija za obavljanje ovih usluga, osiguravajući konkurenciju među brodarskim tvrtkama i promičući kvalitetu usluga. Također, zakon regulira cijene karata, prava putnika i uvjete za prijevoz tereta. Osim toga, Zakon o obalnom linijskom prometu pruža okvir za suradnju između Jadrolinije, lokalnih samouprava i drugih relevantnih tijela kako bi se osigurala koordinacija i unaprjeđenje obalnog linijskog prometa. To uključuje planiranje i razvoj luka te osiguranje infrastrukture potrebne za učinkovit i siguran prijevoz.

Za pravilno i učinkovito poslovanje u sektoru pomorskog prijevoza, Jadrolinija se oslanja na Zakon o koncesijama. Ovaj zakon osigurava pravni okvir za dodjelu i upravljanje koncesijama, što je ključno za pružanje usluga prijevoza putnika, vozila i tereta na otoke i obalne destinacije. Zakon o koncesijama u Hrvatskoj regulira postupak dodjele i provedbe koncesija za različite vrste djelatnosti, uključujući pomorski prijevoz. Koncesije su ugovori koji omogućavaju pružateljima usluga, poput Jadrolinije, da upravljaju određenim pomorskim rutama i linijskim prijevozom na određenim područjima.

Jadrolinija dobiva koncesije za prijevoz putnika i tereta između obalnih gradova i otoka u Hrvatskoj. Ove koncesije se dodjeljuju putem postupka javnog natječaja, gdje se razmatraju različiti faktori, uključujući kvalitetu usluga, sigurnost, financijske kapacitete i druge relevantne čimbenike. Ovaj postupak osigurava konkurenciju među brodarskim tvrtkama i promiče visoke standarde usluge. Jadrolinija je obvezna pridržavati se uvjeta navedenih u koncesijskim ugovorima, uključujući cijene karata, prava putnika i obvezu održavanja visokih standarda sigurnosti i kvalitete prijevoza. Također, zakon regulira postupke za produženje ili raskid koncesija u određenim slučajevima. Osim toga, Zakon o koncesijama osigurava transparentnost u dodjeli i upravljanju koncesijama. Sve koncesije i njihovi uvjeti moraju biti jasno definirani i dostupni javnosti kako bi se osigurala odgovornost pružatelja usluga i zakonitost postupaka dodjele.

Zakon o javnoj nabavi ima za cilj osigurati transparentnost, konkurenciju i pravednost u postupcima nabave dobara, usluga i radova koje provode javni naručitelji, uključujući državne agencije i tvrtke kao što je Jadrolinija. Budući da Jadrolinija često nabavlja različite proizvode, usluge i opremu kao dio svog svakodnevnog poslovanja, Zakon o Javnoj Nabavi igra ključnu ulogu u oblikovanju njenih postupaka nabave. Kada Jadrolinija treba nabaviti određene

proizvode ili usluge, mora provesti postupak nabave u skladu s pravilima Zakona o Javnoj Nabavi. To uključuje pripremu dokumentacije, objavu natječaja, ocjenjivanje ponuda i dodjelu ugovora dobavljaču koji je ponudio najbolje uvjete.

Zakon o Javnoj Nabavi zahtijeva transparentnost u svim fazama postupka nabave. To znači da sve informacije o natječaju, uključujući uvjete, kriterije za odabir i rezultate, moraju biti dostupne javnosti kako bi se osigurala javna odgovornost i spriječila korupcija. Zakon promiče konkurenciju među ponuđačima, čime se osigurava da Jadrolinija dobije najbolju vrijednost za svoj novac. Ponuđači imaju jednake šanse za sudjelovanje u postupku nabave, a ugovor se dodjeljuje onome tko ispuni sve uvjete i ponudi najbolju cijenu ili kvalitetu.

Zakon osigurava pravednost u postupku nabave, čime se sprječavaju diskriminacija i povlastice. Jedinice lokalne samouprave moraju postupati pravedno prema svim ponuđačima i odabrati onog koji najbolje odgovara njihovim potrebama. Zakon također promiče racionalno korištenje sredstava javnih naručitelja, uključujući Jadroliniju. To znači da se sredstva poreznih obveznika koriste na najučinkovitiji i najekonomičniji način.

U analizi konkurencije Jadrolinije, ne primjećuju se značajni konkurenti, već se radi o nekoliko domaćih i inozemnih brodskih prijevoznika koji nemaju značajnu tržišnu snagu. Hrvatsko brodersko tržište teži diverzifikaciji konkurencije i slijedi trend liberalizacije tržišta, promičući pošteno tržišno natjecanje. Među najistaknutijim konkurentima Jadrolinije mogu se navesti SEM Maritime Company, LNP, Rapska plovidba, G&V Line Ladera i drugi. Unatoč prisutnosti ovih konkurenata, Jadrolinija i dalje ostaje tržišni lider u području brodskih prijevoznih linija

Tablica 5. Hrvatski brodari – konkurencija Jadrolinije

Brodar	Broj prevezenih putnika		Broj prevezenih vozila	
Jadrolinija	9737342	85,00%	2486731	88,00%
Rapska plovdba	683677	6,00%	310003	11,00%
LNP	140077	1,20%	29152	1,00%
G&V Line Ladera	166517	1,50%	0	0
G&V Line	80431	0,70%	0	0
Meditranska plovdba	192806	1,70%	0	0
Kapetan Luka	116934	1,00%	0	0
Gradski parking Šibenik	105166	0,90%	0	0
Bura Line	90539	0,80%	0	0
Miatrade	63935	0,60%	0	0
RPZ Vrgada	51504	0,40%	0	0
Porat Ilovik	16985	0,10%	0	0
NC Komiža	6745	0,10%	0	0

Izvor: obrada autora prema podacima Agencije za obalni linijski promet

Iz tablice 4. vidljivo je da Jadrolinija ima udio od više od 85% u linijskom brodskom prijevozu prevezenih putnika, dok u ukupnom broju prevezenih vozila sudjeluje s 88%. Njihova flota trenutno broji 51 brod (9 katamarana, 37 trajekata, 4 klasična broda i hidrobusa). U strukturi Jadrolinijine flote dominiraju brodovi stariji od 25 godina, s prosječnom starošću od 33 godine. Ova tendencija naglašava potrebu za modernizacijom Jadrolinijine brodske flote kako bi se očuvala sigurnost, kvaliteta usluge i konkurentna pozicija na tržištu.

Unatoč dugoj i uspješnoj povijesti, Jadrolinija se suočava s nizom izazova u svom koncesionarskom poslovanju. Neki od tih izazova uključuju:

- Starenje flote: Dio flote Jadrolinije čine stariji brodovi koji zahtijevaju redovno održavanje i modernizaciju. Ovo predstavlja financijski izazov i pitanje održavanja sigurnosti i kvalitete usluge.
- Konkurencija: S liberalizacijom tržišta, pojavila se konkurencija koja može utjecati na tržišni udio Jadrolinije. Konkurentske tvrtke mogu pružiti slične usluge, pa je održavanje konkurentne prednosti izazov.

- Održivost: Okolišna svijest raste, a potreba za ekološki održivim prijevozom postaje sve važnija. Jadrolinija se suočava s izazovom prilagodbe ekološkim standardima i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš.
- Povećana potražnja tijekom turističke sezone: Tijekom ljetnih mjeseci, potražnja za prijevozom na otoke znatno raste zbog turističke sezone. Jadrolinija se suočava s izazovom pružanja dovoljnog kapaciteta i usluge kako bi zadovoljila ovu povećanu potražnju.

Unatoč ovim izazovima, Jadrolinija ima i brojne perspektive. Njena dugogodišnja prisutnost na tržištu, iskustvo i tradicija predstavljaju snažnu osnovu. Modernizacija flote, uvođenje ekoloških inicijativa i poboljšane usluge mogu pomoći u održavanju konkurentske prednosti. Također, suradnja s lokalnim vlastima i zajednicama na otocima može doprinijeti boljem zadovoljenju potreba putnika i tereta.

Jadrolinija ima ključnu ulogu u povezivanju otoka i kopna u Hrvatskoj i pružanju ključnih usluga stanovnicima, turistima i gospodarstvu. Analiza stanja Jadrolinije kao koncesionara naglašava izazove i perspektive s kojima se suočava u svom poslovanju. Upravljanje ovim izazovima, uz očuvanje visokih standarda usluge i ekološku održivost, ključno je za daljnji uspjeh i doprinos ovog vitalnog sektora hrvatske ekonomije.

4.3 Proces dodjele koncesija u Jadroliniji

Jadrolinija, nacionalna brodarska kompanija Republike Hrvatske, igra ključnu ulogu u povezivanju otoka i obale te promicanju turizma u zemlji. Kao takva, dodjela koncesija za njezine usluge predstavlja važan aspekt njezina poslovanja. U nastavku ćemo analizirati proces dodjele koncesija u Jadroliniji s posebnim naglaskom na transparentnost i konkurenciju. Proces dodjele koncesija u Jadroliniji reguliran je Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, Zakonom o obalnom linijskom prijevozu, Zakonom o koncesijama, Pravilnikom o tehničkim, sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu i Pravilnikom o centralnom informatičkom sustavu javnog linijskog prijevoza. Ovi zakoni osiguravaju jasne smjernice i postupke za dodjelu koncesija te promoviraju transparentnost i

otvoreno tržište. Postoji razlika između neprofitabilnih i profitabilnih linija u postupku. Profitabilna linija primjenjuje postupak za koncesiju, dok neprofitabilne ima postupak javne nabave. Prema Zakonu o linijskom prijevozu (NN 19/22) davatelj koncesije za Jadroliniju i ostale koncesionare kod profitabilnih linija s obvezom javne usluge je Agencija za obalni linijski promet. Navedeni Zakon propisuje da davatelj koncesije za županijske i međuzupanijske profitabilne linije s obvezom javne usluge je jedinica područne (regionalne) samouprave. Isti Zakon jednako tako nalaže da za lokalne profitabilne linije davatelj koncesije su jedinica lokalne samouprave

4.3.1. Raspisivanje natječaja

Republika Hrvatska provodi postupke dodjele koncesija putem otvorenih natječaja. Ovi natječaji obično se objavljuju javno kako bi se omogućila šira konkurencija, a zainteresirana poduzeća poput Jadrolinije mogu podnijeti svoje ponude prema unaprijed definiranim kriterijima. Transparentnost je ključna u procesu dodjele koncesija. Republika Hrvatska mora osigurati da svi potencijalni natjecatelji imaju pristup svim relevantnim informacijama o natječaju, uključujući uvjete, zahtjeve i kriterije za odabir (Jadrolinija, 2023.). Ovo osigurava da postupak bude pravedan i da se svi potencijalni ponuđači tretiraju jednako.

Raspisivanje natječaja za dodjelu koncesija u Jadroliniji ključni je korak prema osiguranju transparentnosti i konkurencije u ovom procesu. Prvi korak u raspisivanju natječaja za dodjelu koncesije u Jadroliniji jest jasno definiranje potreba i ciljeva koje se želi postići. Ovo uključuje određivanje broja i vrste linija, standarda usluge, kao i rokova za koncesiju (Jadrolinija, 2023.).

Nakon što su potrebe jasno definirane, slijedi razvoj natječajne dokumentacije. Ova dokumentacija treba sadržavati sve relevantne informacije o natječaju, uključujući uvjete, zahtjeve i kriterije za odabir koncesionara. Također, treba biti jasno naznačeno tko može sudjelovati u natječaju i koji su postupci za podnošenje ponuda. Potrebno je osigurati da se natječaj javno objavljuje kako bi se omogućila šira konkurencija. To može uključivati objavu u medijima, na web stranicama kompanije te na web stranicama relevantnih državnih agencija.

4.3.2 Evaluacija ponuda

Kriteriji za odabir koncesionara trebaju biti jasno definirani i transparentni. Obično se uzimaju u obzir faktori kao što su iskustvo tvrtke, financijska stabilnost, flota plovila, planovi za unaprjeđenje usluga te cijena koju je ponuđač spreman ponuditi za koncesiju (Jadrolinija, 2023.). Nakon isteka roka za podnošenje ponuda, slijedi proces evaluacije ponuda. Ovdje se provjeravaju sve ponude i uspoređuju prema kriterijima definiranim u natječajnoj dokumentaciji. To može uključivati ocjenu iskustva ponuđača, financijsku stabilnost, planove za unaprjeđenje usluga i cijene koje su ponuđene.

4.3.3 Sklapanje ugovora

Nakon što se provede evaluacija, bira se koncesionar koji je najbolje ispunio sve kriterije. Ovaj proces treba biti transparentan i objektivan kako bi se osigurala fer konkurencija. Nakon odabira koncesionara, slijedi proces ugovaranja detalja koncesijskog ugovora. Ovdje se definiraju svi uvjeti i obveze koncesionara te se osigurava da su u skladu s potrebama i ciljevima definiranim na početku procesa.

Nakon što je odabrana tvrtka ili organizacija koja će dobiti koncesiju, pristupa se pregovorima o detaljima ugovora. Ovi pregovori obično uključuju utvrđivanje cijene koncesije, trajanja ugovora, prava i obveze koncesionara i koncesionara te druge relevantne uvjete. Cilj je postići obostrano prihvatljive uvjete koji će osigurati dugoročnu održivost i razvoj pomorskog prijevoza (Gorenc, 1997.). Nakon što se postigne sporazum o svim uvjetima, slijedi formalno potpisivanje Ugovora o Koncesiji. Potpisivanje ugovora obično se odvija u prisustvu relevantnih pravnih stručnjaka i predstavnika obje strane. Ugovor o koncesiji jasno definira sve rokove i obveze koje Jadrolinija mora poštovati tijekom trajanja koncesije. Ovo uključuje operative obveze, financijske obveze, kvalitativne standarde usluge, sigurnosne norme i druge relevantne aspekte poslovanja.

Nadzor nad ispunjavanjem obveza utvrđenih u Ugovoru o Koncesiji ključan je kako bi se osiguralo da koncesionar ispunjava svoje obveze prema ugovoru. Koncesionar je također dužan

redovito izvještavati o svojem radu i ispunjavanju obveza (Gorenc, 1997.). U slučaju ozbiljnog nepoštivanja obveza ili drugih ozbiljnih problema, Ugovor o Koncesiji može biti raskinut. Mehanizmi za raskid obično su jasno definirani u samom ugovoru kako bi se osigurala pravedna procedura.

4.3.4. Nadzor i regulacija

Nadzor procesa dodjele koncesija provodi nadležno tijelo, obično Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Ovo tijelo osigurava da se postupci provode u skladu s zakonima i da se pridržavaju načela transparentnosti i konkurencije. Nakon dodjele koncesije, nadležno tijelo i Jadrolinija trebaju provoditi kontinuirani nadzor kako bi osigurali da koncesionar ispunjava svoje obveze prema ugovoru (Jadrolinija, 2023.). Ovo uključuje praćenje kvalitete usluga, ta Konkurencija i transparentnost u procesu dodjele koncesija u Jadroliniji imaju niz prednosti. To uključuje bolju kvalitetu usluga, niže cijene za korisnike, poticaj za inovacije i investicije te povećanje povjerenja javnosti u postupke dodjele koncesija. rifa, sigurnosti i drugih aspekata koji su definirani ugovorom.

Proces dodjele koncesija u Jadroliniji temelji se na zakonima i pravilima koja promoviraju transparentnost i konkurenciju. Ovi elementi ključni su za osiguranje učinkovitog i ferog postupka dodjele koncesija te za poboljšanje kvalitete usluga koje Jadrolinija pruža. Kroz otvorene natječaje, jasne kriterije za odabir i redoviti nadzor, Hrvatska može nastaviti koristiti usluge Jadrolinije kao ključnog igrača u pomorskom prometu i turizmu.

4.4 Buduće perspektive dodjele koncesija u hrvatskom linijskom obalnom pomorskom prometu

Kako bi osigurala učinkovit i kvalitetan prijevoz putnika i tereta između obale i otoka, Republika Hrvatska primjenjuje sustav dodjele koncesija u linijskom obalnom pomorskom prometu. Budućnost dodjele koncesija u hrvatskom pomorskom prometu svakako uključuje daljnju modernizaciju infrastrukture i plovila. Investicije u nova, ekološki prihvatljiva i učinkovita plovila pomoći će u smanjenju emisija stakleničkih plinova i poboljšanju energetske

učinkovitosti. Moderni terminali, trajekti i brodovi osigurat će siguran i udoban prijevoz za putnike i teret.

U skladu s globalnim trendom prema održivijem prometu, buduće koncesije u hrvatskom pomorskom prometu trebaju postaviti visoke ekološke standarde. Koncesionari bi trebali biti potaknuti na upotrebu obnovljivih izvora energije, smanjenje otpada i emisija štetnih tvari, te na primjenu ekoloških tehnologija kako bi se očuvala prirodna ljepota i čistoća obale i otoka. Napredak digitalnih tehnologija igra ključnu ulogu u budućnosti dodjele koncesija u pomorskom prometu. Pametni sustavi za rezervaciju, praćenje brodova i informacije za putnike mogu poboljšati iskustvo korisnika i optimizirati operativne procese. Koncesionari će morati ulagati u digitalne rješenja kako bi bili konkurentni i efikasni.

Hrvatska je poznata turistička destinacija, a turizam igra ključnu ulogu u gospodarstvu zemlje. Buduće koncesije u pomorskom prometu trebale bi biti usmjerene na povećanje turističkog prometa, uključujući bolje veze između obalnih gradova i otoka, te na razvoj kružnih tura koje promoviraju različite regije. Kako bi se osigurala pravedna konkurencija i transparentnost, buduće koncesije trebale bi biti dodijeljene putem jasnih i otvorenih natječaja. Svi zainteresirani ponuđači trebali bi imati pristup informacijama o natječaju i jednake uvjete za sudjelovanje. Nadalje, proces dodjele trebao bi biti podvrgnut transparentnom nadzoru i provjeri kako bi se osigurala poštena procedura. Važno je da budući koncesionari surađuju s lokalnom zajednicom kako bi razumjeli njihove potrebe i brige. Održavanje otvorenog dijaloga s lokalnim vlastima i stanovnicima otoka ključno je za očuvanje pozitivnih odnosa i zaštitu okoliša.

Budućnost dodjele koncesija u hrvatskom linijskom obalnom pomorskom prometu nosi sa sobom mnoge izazove i prilike. Kroz modernizaciju, ekološku održivost, inovacije, poticanje turizma, konkurenciju i suradnju s lokalnom zajednicom, Hrvatska može osigurati visoku razinu usluge i očuvati prirodnu ljepotu obale i otoka. Održiva i odgovorna dodjela koncesija ključna je za daljnji razvoj i prosperitet pomorskog prometa u zemlji.

5. ZAKLJUČAK

Koncesije svoje začetke imaju još u rimskom pravu, ali suvremene koncesije predstavljaju oblik javno – privatnog partnerstva. Koncesija se stječe na način da javnopravno tijelo daje fizičkoj ili pravnoj osobi pravo korištenja javnih resursa koji su od interesa za državu. Naravno, koncesionar za tu uporabu javnog dobra plaća naknadu. Koncesija je dugoročni pravni odnos koji se sklapa na vrlo dugo razdoblje, a vremenski okvir trajanja je novi Zakon o koncesijama prepustio ugovornim stranama.

Ugovor o koncesiji sklapa se na obostrani interes ugovornih strana, gdje one stječu određena prava i obveze. Rok trajanja ugovora je definiran propisima u pojedinim djelatnostima, ali rok se uvijek sklapa na onu duljinu koja je potrebna da investitor povрати uloženi kapital. Kod privatnih investitora postoji rizik od financiranja. Stoga je prije sklapanja ugovora o koncesiji potrebno provesti ekonomsku i financijsku analizu projekta, da bi se mogli predvidjeti nepovoljni čimbenici koji mogu utjecati na ishod poslovanja. U ugovoru o koncesiji uvijek jedna strana mora biti javnopravno tijelo, što mu daje status upravnog ugovora. Ugovor se može raskinuti jednostrano i sporazumno, te istekom ugovora, odnosno ispunjenjem uvjeta. Danas se koncesijski projekti temelje na izgradnji infrastrukturnih objekata. Njihova izgradnja može neposredno utjecati na okoliš, stoga se prije sklapanja ugovora o koncesiji izrađuje studija o utjecaju na okoliš.

Koncesija pomorskog dobra je od posebne važnosti za Hrvatsku jer je pomorsko dobro javno dobro koje ona štiti i o kojemu se skrbi. Davanjem toga dobra u koncesiju ona ograničava pravo opće uporabe pomorskog dobra, te taj dio ustupa na korištenje privatnoj osobi. Ovo može predstavljati vrlo učinkovit način financiranja koji je od interesa za opće dobro. To može biti rješenje za pronalazak izvora financiranja javnih potreba i za ostvarenje javno – privatnog partnerstva.

Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu igraju ključnu ulogu u osiguravanju povezanosti između obale i otoka u Hrvatskoj. Kroz primjer Jadrolinije, nacionalne broderske kompanije, vidimo kako ovaj sustav može biti ključan za razvoj, održivost i kvalitetu pomorskog prometa u zemlji. Jedan od ključnih aspekata koji se

izdvaja iz analize procesa dodjele koncesija Jadroliniji je transparentnost. Postupci dodjele koncesija u Hrvatskoj pružaju ravnopravnu priliku svim potencijalnim koncesionarima da sudjeluju u procesu. To ne samo da promovira konkurenciju već i osigurava poštenu proceduru i povjerenje javnosti u proces dodjele. Pored toga, koncesionari, kao što je Jadrolinija, igraju ključnu ulogu u povezivanju otoka s obalom i unaprjeđenju turizma. Hrvatska je turistička destinacija, i upravo linijski obalni pomorski promet omogućava mnogim posjetiteljima da istraže različite dijelove obale i otoka. Kroz kvalitetnu uslugu i povećanje turističkog prometa, koncesionari poput Jadrolinije pridonose ekonomskom razvoju zemlje.

Nadalje, budućnost dodjele koncesija u ovom sektoru uključuje modernizaciju, ekološku održivost, inovacije i digitalizaciju. Moderna i ekološki osvještana plovila smanjuju negativan utjecaj na okoliš i pružaju ugodno iskustvo putnicima. Digitalne tehnologije omogućuju bolje upravljanje operacijama i poboljšano iskustvo korisnika. Osim toga, važna komponenta budućnosti dodjele koncesija je suradnja s lokalnom zajednicom i vlastima. Povezanost između obalnih gradova i otoka ima duboki društveni i ekonomski utjecaj na lokalno stanovništvo. Stoga je nužno održavati otvorenu komunikaciju s lokalnim zajednicama kako bi se razumjele njihove potrebe i brige te kako bi se zajedno radilo na očuvanju prirodnog okoliša.

Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu u Hrvatskoj predstavljaju ključan element za razvoj i održavanje pomorskog prometa u zemlji. Kroz transparentnost, modernizaciju, ekološku održivost, inovacije i suradnju s lokalnim zajednicama, Hrvatska može osigurati da ovaj sektor nastavi doprinositi gospodarskom rastu i boljoj povezanosti između obale i otoka. Jadrolinija, kao primjer uspješnog koncesionara, ostavlja dubok trag u ovoj industriji i predstavlja uzor za buduće koncesionare u pomorskom prometu.

LITERATURA

Knjige:

1. Bolanča, D. (1999): Pomorsko pravo: (odabrane teme). Split : Pravni fakultet, 1999.
2. Gorenc, V. (1997): Trgovačko pravo – ugovori, Školska knjiga, Zagreb, 1997.
3. Grabovac, I.; Petrinović, R. (2006): Pomorsko pravo : pomorsko javno, upravno i radno pravo. Split : Pomorski fakultet.
4. Kundih, B. (2000): Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra, Edicije Božićević, Zagreb, 2000.
5. Marčić, R. (2009): Peljar: vodič za nautičare, Fabra, Zagreb.
6. Zelenika, R. (2001): Prometni sustavi, Prometni fakultet u Rijeci, Rijeka.
7. Žuvela, I. (2001): Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske“, Rijeka.

Znanstveni i stručni članci:

1. Amižić Jelovčić, P. (2014): Novine u Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu iz 2013. godine. // Poredbeno pomorsko pravo. 53, 168(2014), str. 127-142.
2. Cimer, D. (2013): Zakon o koncesijama, Ministarstvo financija, www.mfin.hr,
3. Đerđa, D. (2013): Ugovor o koncesiji, Institut za javnu upravu, http://www.iju.hr/HJU/HJU/preuzimanje_files/2006-3%2005%20Djerdja.pdf, pristupljeno 01.09.2023.
4. Jelavić, A. (2012): Pravni položaj pomorskog dobra, Naše more, Vol. 59, No. 1 – 2,
5. Knežević, D. (2013): Registar koncesija, Ministarstvo financija, www.mfin.hr, Zagreb, 2013.
6. Mandić, N. (2015): Linijski obalni pomorski promet - hrvatski brodari nakon pristupanja Hrvatske Europskoj uniji. // Suvremeni promet. 35, 1/2, str. 80-85.

7. Mandić, N. (2017): Modified Legal Framework and Opening of the Liner Shipping Market in the Republic of Croatia to Shipping Companies from the European Economic Area. // Transactions on Maritime Science. 6 (2), str. 140-146.
8. Mandić, N.; Karamarko, A. (2011): Pregled Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Zbornik radova 3. Međunarodna konferencija o pomorskoj znanosti – IMSC 2011
9. Mandić, N.; Lovrić, I. (2011): Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskome obalnom pomorskom prometu. // Naše more : znanstveni časopis za more i pomorstvo. 58, 3-4(2011), str. 112-123.
- 10.** Mandić, N.; Parlov, I. (2015): Javni prijevoz u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu : pravna vrela : (podzakonski propisi), Poredbeno pomorsko pravo. 54 (169), str. 275-308.
11. Ministarstvo financija (2021): Izvješće o provedenoj politici koncesija za 2020. godinu, dostupno na <https://mfin.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/koncesije-dp/koncesije-jpp/Izvje%C5%A1%C4%87e%20o%20provedenoj%20politici%20koncesija%20za%202020..pdf>, pristupljeno 01.09.2023.
12. Pedjo, T. (2007): Razvoj pomorskog prometa i trgovine u Dalmaciji od 1850. do 1880. godine, Rad. Zavoda povij. znan. HAZU Zadru, sv. 49/2007., str. 484 - 498
13. Ravlić, Z. (2013): Politika koncesija, Ministarstvo financija, www.mfin.hr, Zagreb, 2013.
14. Staničić, F., Bogović, M. (2017): KONCESIJE NA POMORSKOM DOBRU – ODNOS ZAKONA O KONCESIJAMA I ZAKONA O POMORSKOM DOBRU I MORSKIM LUKAMA, PRAVNI VJESNIK GOD. 33 BR. 1, str. 73 - 103
15. Šikić, M., Staničić, F. (2011): Pravna narav ugovora o koncesiji, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, 2/2011, Split.

Internet izvori:

1. Fininfo (2023): Jadrolinija, dostupno na <https://www.fininfo.hr/Poduzece/Pregled/jadrolinija/Detaljno/53498>, pristupljeno 01.09.2023.
2. Hrvatska enciklopedija (2023): Pomorstvo, dostupno na <https://tehnika.lzmk.hr/pomorstvo/>, pristupljeno 01.09.2023.
3. Hrvatska tehnička enciklopedija (2023): Jadrolinija, dostupno na <https://tehnika.lzmk.hr/jadrolinija/>, pristupljeno 01.09.2023.
4. Jadrolinija (2023): Misija i vizija, dostupno na <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijskiprogram/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/misija-i-vizija>, pristupljeno 01.09.2023.
5. Jadrolinija (2023): Službene stranice poduzeća. Dostupno na <https://www.jadrolinija.hr/>, pristupljeno 01.09.2023.
6. Karaka info (2023): Karaka iz Dubrovnika, dostupno na <https://karaka.info/karaka-dubrovnik-blog/>, pristupljeno 01.09.2023.
7. Ministarstvo financijs (2023): Registar koncesija, dostupno na <http://www.mfin.hr/hr/registar-koncesija>, pristupljeno 01.09.2023.
8. MMPI (2023): Javni pretraživač plovila, dostupno na <https://mmpi.gov.hr/more-86/javni-pretrazivac-plovila-17818/17818>, pristupljeno 01.09.2023.
9. Orthopedia (2023): Karta obale Jadrana, dostupno na <https://orthopediewestbrabant.nl/karta-obale-jadrana/>, pristupljeno 01.09.2023.
10. Proleksis enciklopedija (2023): Jadransko more ili Jadran, dostupno na <https://proleksis.lzmk.hr/28692/>, pristupljeno 01.09.2023.
11. ZOLPP Agencija (2023): O agenciji, dostupno na <https://agencija-zolpp.hr/agencija/>, pristupljeno 01.09.2023.

Zakoni i propisi:

1. Uredba o postupku davanja koncesije
2. Zakon o javno – privatnom partnerstvu, 78/12, 152/14, 114/18
3. Zakon o javnoj nabavi, NN 125/08
4. Zakon o koncesijama, NN 69/17, 107/20
5. Zakon o općem upravnom postupku, NN 47/09, 110/21
6. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN 83/23
7. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, NN 19/22

POPIS SLIKA

Slika 1. Geografski položaj Jadranskog mora.....	19
Slika 2. Razvedenost Zadarskog arhipelaga sa najvećim brojem otoka.....	21
Slika 3. Dubrovačka karaka – jedrenjak iz 15. stoljeća.....	24
Slika 4. Panorama luke u Splitu.....	28
Slika 5. Palača Jadran u kojoj je sjedište Jadrolinije.....	35

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prednosti i izazovi koncesija za linijski pomorski prijevoz.....	15
Tablica 2. Kapaciteti hrvatskog brodarstva.....	29
Tablica 3. SWOT analiza linijskog obalnog pomorskog prijevoza u Hrvatskoj.....	30
Tablica 4. Najvažniji putnički brodovi Jadrolinije.....	37
Tablica 5. Hrvatski brodari – konkurencija Jadrolinije.....	39

SAŽETAK

Koncesijski model je pravna struktura koja omogućuje privatnim poduzećima, brodarskim tvrtkama i investorima upotrebu javnih resursa poput luka, pristaništa i morskih ruta kako bi pružili ključne usluge javnog prijevoza za putnike i teret. Ovaj kompleksni sustav ugovora oblikuje dinamiku cijelog sektora linijskog obalnog pomorskog prijevoza, postavljajući uvjete za pružanje usluga, tehničke specifikacije brodova, sigurnosne i ekološke zahtjeve te druge ključne aspekte poslovanja. Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu igraju ključnu ulogu u održavanju povezanosti između obale i otoka u Hrvatskoj. Primjer Jadrolinije, nacionalne brodarske kompanije, ilustrira kako ovaj sustav može biti presudan za razvoj, održivost i kvalitetu pomorskog prometa u zemlji.

Istaknuto je da je transparentnost ključna komponenta procesa dodjele koncesija Jadroliniji. Procesi dodjele koncesija u Hrvatskoj osiguravaju jednakost šansi za sve potencijalne koncesionare, potičući konkurenciju i osiguravajući fer postupak koji uživa povjerenje javnosti. Također se naglašava da koncesionari poput Jadrolinije imaju značajnu ulogu u povezivanju otoka s obalom i unapređenju turizma, što je ključno s obzirom na Hrvatsku kao turističku destinaciju. Linijski obalni pomorski prijevoz omogućava mnogim posjetiteljima istraživanje različitih dijelova obale i otoka te doprinosi ekonomskom razvoju zemlje kroz visoku kvalitetu usluge i povećani turistički promet.

Budućnost dodjele koncesija u ovom sektoru obuhvaća modernizaciju, ekološku održivost, inovacije i digitalizaciju. Upotreba modernih i ekološki osvještenih brodova smanjuje negativni utjecaj na okoliš i pruža ugodno iskustvo putnicima. Digitalne tehnologije omogućuju bolje upravljanje operacijama i unaprijeđeno korisničko iskustvo. Nadalje, suradnja s lokalnom zajednicom i vlastima postaje ključna komponenta budućih procesa dodjele koncesija. Povezanost između obalnih gradova i otoka ima dubok društveni i ekonomski utjecaj na lokalno stanovništvo.

Ključne riječi: koncesija, pomorsko dobro, obalni linijski pomorski promet, Jadrolinija

SUMMARY

The concession model is a legal structure that allows private companies, shipping companies and investors to use public resources such as ports, wharves and sea routes to provide essential public transport services for passengers and cargo. This complex system of contracts shapes the dynamics of the entire liner coastal shipping sector, setting conditions for service provision, ship technical specifications, safety and environmental requirements and other key aspects of business. Concessions for the performance of public transport in line coastal maritime transport play a key role in maintaining the connection between the coast and the islands in Croatia. The example of Jadrolinija, the national shipping company, illustrates how this system can be crucial for the development, sustainability and quality of maritime transport in the country.

It was pointed out that transparency is a key component of the process of awarding concessions to Jadrolinija. Concession award processes in Croatia ensure equality of opportunity for all potential concessionaires, encouraging competition and ensuring a fair process that enjoys public trust. It is also emphasized that concessionaires such as Jadrolinija play a significant role in connecting the island with the coast and improving tourism, which is crucial considering Croatia as a tourist destination. Line coastal maritime transport enables many visitors to explore different parts of the coast and islands and contributes to the economic development of the country through high quality service and increased tourist traffic.

The future of concessions in this sector includes modernization, environmental sustainability, innovation and digitization. The use of modern and environmentally conscious ships reduces the negative impact on the environment and provides a pleasant experience for passengers. Digital technologies enable better management of operations and improved user experience. Furthermore, cooperation with the local community and authorities is becoming a key component of future concession awarding processes. The connectivity between coastal cities and islands has a profound social and economic impact on the local population.

Keywords: concession, maritime property, coastal liner shipping, Jadrolinija