

Linijski pomorskoputnički promet u Europskoj uniji

Gračan, Laura

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:603744>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-06**



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](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

LAURA GRAČAN

**Linijski pomorskoputnički promet u Europskoj uniji
ZAVRŠNI RAD**

Rijeka, 2021. godina

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET
U EUROPSKOJ UNIJI
LINEAR MARITIME PASSENGER TRAFFIC IN
EUROPEAN UNION**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Ekonomika luka

Mentor: Prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksentijević, mag. oec.

Studentica: Laura Gračan

Studijski smjer: Logistika i menadžmentu pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112077071

Rijeka, lipanj 2021.

Studentica: Laura Gračan

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112077071

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Linijski pomorskoputnički promet u Europskoj uniji

izradila samostalno pod mentorstvom *prof. dr. sc. Alena Jugovića*
te komentorstvom *Dee Aksentijević, mag. oec.*

U radu sam primijenila metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u završnom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s trajnom pohranom završnog rada u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci te Nacionalnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice.

Za navedeni rad dozvoljavam sljedeće pravo i razinu pristupa mrežnog objavljivanja:
(*zaokružiti jedan ponuđeni odgovor*)

a) rad u otvorenom pristupu

b) pristup svim korisnicima sustava znanosti i visokog obrazovanja RH

c) pristup korisnicima matične ustanove

d) rad nije dostupan

Student/studentica



(*potpis*)

Ime i prezime studentice
Laura Gračan

SAŽETAK

Pomorski promet od davnina ima značajnu ulogu u gospodarskoj razmijeni, a upravo zemlje EU čine krucijalni segment svjetskog pomorskog prometa. Brodovi specijalizirani za prijevoz putnika, bilo na kružnim putovanjima ili na linijskom prijevozu putnika preuzimaju dominaciju u pomorskom prijevozu. Kada se govori o linijskom brodarstvu može se primijetiti da se radi o prijevozu klasičnim putničkim brodovima i trajektima gdje trajekti postaju prevladavajuće prijevozno. Iako je linijski pomorskoputnički promet u prošlosti bio jedini način prometovanja ljudi između kontinenata, i danas ostvaruje mnogobrojne učinke. Linijski pomorskoputnički promet pridonosi razvitku priobalnih gradova, povezuje otoke s kopnom, značajan je za razvoj gospodarstva svih priobalnih područja, država koje imaju izlaz na more, ali i EU u cjelini.

Ključne riječi: EU, linijski pomorskoputnički promet, putnički brodovi, pomorskoputničke luke

SUMMARY

Maritime transport has long played a significant role in economic exchange, and it is the EU countries that make up a crucial segment of world maritime transport. Ships specializing in passenger transport, whether on cruises or regular passenger transport, are taking over the dominance of maritime transport. Classic passenger ships and ferries are used in liner shipping. Ferries are becoming an increasingly significant and dominant means of transport in maritime liner passenger transport due to the connection. Although liner shipping in the past was the only way for people to travel between continents, it still has many effects today. Liner shipping contributes to the development of coastal cities, connects islands with the mainland, is important for the development of the economy of all coastal areas, countries with access to the sea and the EU as a whole.

Keywords: EU, linear maritime passenger traffic, passenger ships, maritime passenger ports

SADRŽAJ

SAŽETAK	II
SUMMARY	II
1. UVOD	1
2. POJAM I PODJELA POMORSKOG PROMETA	2
2.1. POJAM POMORSKOG PROMETA	2
2.2. VRSTE POMORSKOG BRODARSTVA.....	3
2.3. PUTNIČKO BRODARSTVO	5
2.3.1. Specifičnosti linijskog pomorskoputničkog prometa	7
2.3.2. Turistička (kružna) putovanja.....	8
3. RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA	10
3.1. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA	10
3.2. SADAŠNJE STANJE POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA.....	13
4. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET	15
4.1. ODREDNICE LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA	15
4.1.1. Pravni okvir linijskog pomorskoputničkog prometa u Republici Hrvatskoj .	15
4.1.2. Europske smjernice linijskog pomorskoputničkog prometa	17
4.1.3. Kabotaža i subvencije	19
4.2. KARAKTERISTIKE LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA	20
4.3. BRODOVI U LINIJSKOM POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU	22
4.3.1. Putnički brodovi	23
4.3.2. Klasični putnički brodovi	23
4.3.3. Putnički brodovi RO-RO	24
4.3.4. Putnički brodovi velikih brzina	25
4.4. LUKE ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA	26
5. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET U EU	28
5.1. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ .	28
5.2. NAJZNAČAJNIJE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U EU.....	32
5.3. ANALIZA POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA U EU	35
6. ZAKLJUČAK	42

LITERATURA	44
POPIS TABLICA	47
POPIS GRAFIKONA	47
POPIS SLIKA.....	47

1. UVOD

Linijski pomorskoputnički promet na području Europske Unije, ali i Republike Hrvatske kao njene sastavnice predmet je istraživanja u ovom radu. Može se reći da je upravo djelatnost pomorskoputničkog prometa najznačajnija pomorska djelatnost u smislu globalnog gospodarskog povezivanja. Uloga pomorskoputničkog prometa je prijevoz putnika morem za potrebe posla i zabave i to koristeći se posebnim brodovima prilikom prijevoza. Linijski pomorskoputnički promet redovni je prijevoz putnika na određenoj ruti ili rutama između luka, prema unaprijed objavljenim datumima i vremenima plovidbe. Za linijski pomorskoputnički promet karakteristično je da predstavlja prijevoz putnika, ali i vozila morem koristeći se posebnim brodovima od jedne luke do druge.

Struktura završnog rada podijeljena je u 6 cjelina. Nakon uvoda, u radu će se najprije obrazložiti pojam i podjela pomorskog prometa, njegove značajke, povijesni razvoj i vrste pomorskog prometa. S obzirom na samu temu završnog rada, nadalje će se definirati putničko brodarstvo, te podsustav i glavne odrednice putničkog brodarstva. U trećem dijelu prikazati će se povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka odnosno razvoj pomorskoputničkog prometa. Zatim će se u četvrtoj cjelini obraditi linijski pomorskoputnički promet. Najprije će se navesti odrednice linijskog pomorskoputničkog prometa kroz pravni okvir i Europske smjernice linijskog pomorskoputničkog prometa. Istaknuti će se obilježja i glavne značajke linijskog pomorskoputničkog prometa te pomorskoputničkih luka. Pomorskoputničke luke predstavljaju važan čimbenik u razvoju prometa općenito, ali i turizma kroz zadovoljstvo samih putnika. Nadalje, u radu se ističe značaj linijskog pomorskog putničkog prometa u Europi apostrofirajući njegova glavna obilježja. Prikazuju se najznačajnije luke pomorskoputničkog prometa u EU. U petoj cjelini obraditi će se linijski pomorskoputnički promet u EU, ali i linijski pomorskoputnički promet u Republici Hrvatskoj. Prikazati će se najznačajnije pomorskoputničke luke EU i analizirati pomorskoputnički promet Europske unije prema najnovijim dostupnim pokazateljima.

Cilj rada je utvrditi trenutno stanje linijskog pomorskoputničkog prometa u EU. Linijski pomorskoputnički promet značajan je za razvoj priobalnog gospodarstva te je potrebno ulagati u modernizaciju linijskih putničkih brodova te u infrastrukturu luka i svih pratećih lučkih sadržaja.

2. POJAM I PODJELA POMORSKOG PROMETA

Pomorski promet ima iznimno važnu ulogu u svjetskoj trgovinskoj razmjeni. Analizirajući podatke Svjetske trgovinske organizacije, razvidno je da se oko 90% svjetske trgovine odvija upravo pomorskim prometom, odnosno brodovima. Pomorskim prijevozom ostvaruje se oko 5% ukupnoga svjetskog gospodarstva upravo naknadama od vozarina (godišnje se prihoduje oko 380 mlrd. dolara). S obzirom da u svjetskim morskim lukama pomorski promet ostvaruje sve veće rezultate, velike broderske kompanije postižu visoku vrijednost na tržištu.¹ Zemlje EU čine krucijalni segment svjetskog pomorskog prometa. Može se reći da upravo brodari iz zemalja članica EU, imaju vodeću ulogu i danas kontroliraju oko 40% svjetske flote. Čak 90% robe uvezene u Europu dolazi morskim putem, a 43% prometa roba unutar Europe obavlja se brodovima.²

2.1. POJAM POMORSKOG PROMETA

Pomorski promet kao pojam, podrazumijeva prijevoz ljudi, ali i dobara morskim putem. Da bi se bolje pristupilo razradi same teme, potrebno je razgraničiti i definirati pojmove, ali i odnose između pojedinih pojmova u pomorskom prometu. Sama definicija morskog prometa, ranije navedena, u suštini je jasna. U praksi se sve češće zamjenjuju izrazi morsko i pomorsko tako da se morsko brodarstvo naziva pomorsko, te se za „morske luke“ koristi izraz „pomorske luke“. Također se, umjesto „morski brod“ koristi izraz „pomorski brod“. Valja istaknuti da ta zamjena izraza, iako dovodi do nerazumijevanja u pomorskom prometu u pravilu je prihvatljiva.³

Glavni elementi pomorskog prijevoza, kako Lušić (2003.) u svom članku navodi, su more kao prometni put, brodovi kao prijevozna sredstva morem, pomorci i ostali kvalificirani radnici, ljudi (putnici) i/ili stvari (roba) kao osnovni predmet pomorskog prijevoza.⁴

¹ Službena mrežna stranica Leksikografskog zavoda Miroslav Krleža, <https://tehnika.lzmk.hr/pomorski-promet/> (pristupljeno 26.5.2021.)

² Pomorski promet. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=49365> (pristupljeno 2.06.2021.)

³ Zelenika, R.: *Multimodalni prometni sustavi*, Rijeka: Ekonomski fakultet, 2006., str. 126.

⁴ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 190.

Pojam „pomorska plovidba“ definira se kao plovidba morem najčešće/uobičajeno brodom, ali i nekim drugim pomorskim prijevoznim sredstvom. Organizirani prijevoz putnika i robe morem, kako se definira morsko brodarstvo, izuzetno je značajna gospodarska djelatnost. Morsko brodarstvo se zatim razmatra u kontekstu cjelokupne gospodarske djelatnosti morskog brodarstva, ali i po zasebnim vrstama, odnosno, kao teretno brodarstvo, putničko brodarstvo, linijsko brodarstvo, slobodno brodarstvo, tankersko brodarstvo i dr. (detaljnije u nastavku rada). Morsko brodarstvo može se podijeliti prema više kriterija. Razlikuje se podjela morskog brodarstva prema tipu brodova, predmetu prijevoza, načinu na koji se iskorištava brod, prostoru tržišta te formiranju cijena prijevoza, odnosno vozarina. Nositelj djelatnosti u morskome brodarstvu je brodar. U novije vrijeme, ta se djelatnost ne ograničava samo na organizaciju prijevoza ili samo na usluge pomorsko – prijevozne djelatnosti, već postoji čitav niz drugih poslova i zadataka kao što su organiziranje i prekrcaj, te agencijske i otpremničke djelatnosti u morskim lukama. Karakteristika suvremenog pomorskog brodarstva je sve izraženija specijalizacija. Današnji brodovi postali su specijalizirani za određenu vrstu tereta te su pomorsko prijevozne usluge prilagodili određenim, sve složenijim potrebama u prijevozu pojedinih raznovrsnih tereta, a sve u svrhu ostvarivanja bolje kvalitete, nižih troškova proizvodnje prijevoznih usluga, ekonomskih procesa te same diferencijacije usluga.

2.2. VRSTE POMORSKOG BRODARSTVA

U nastavku ovog poglavlja prikazuju se vrste pomorskog brodarstva. Postoje različiti kriteriji podjele pomorskog brodarstva, a najprihvatljivije je izvršiti podjelu na temelju administrativnog i zemljopisnog kriterija te prema predmetu prijevoza.⁵ Preuzete podjele nalaze se u nastavku rada.

Tako se s obzirom na administrativne granice morsko brodarstvo dijeli na:

- morsko brodarstvo duge plovidbe,
- morsko brodarstvo velike obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo male obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo nacionalne obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo lokalne plovidbe.

⁵ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 190.

Podjela prema zemljopisnom kriteriju:

- prekomorsko (oceansko) morsko brodarstvo,
- obalno morsko brodarstvo.

Podjela prema predmetu prijevoza:

- teretno brodarstvo (slobodno, linijsko, tankersko),
- putničko brodarstvo.⁶

Teretno brodarstvo, koje ujedno predstavlja i najveći dio morskog brodarstva dijeli na slobodno (trampersko) brodarstvo, linijsko i tankersko brodarstvo.

Tablicom 1 prikazuje sustav funkcioniranja morskog brodarstva.

Tablica 1 Sustav funkcioniranja morskog brodarstva

PRAVNA RAZINA	Državni zakoni i Međunarodne konvencije	Državni zakoni i međunarodne konvencije
EKOLOŠKA RAZINA	Međunarodni i nacionalni propisi o zaštiti okoliša	Međunarodni i nacionalni propisi o zaštiti okoliša
EKONOMSKA RAZINA	Vozarine, tarife, investicije	Cijena prijevozne usluge, tarife, investicije
ORGANIZACIJSKA RAZINA	Teretni brodari	Putnički brodari
TEHNOLOŠKA RAZINA	Proces prijevoza tereta	Proces prijevoza putnika i automobila
TEHNIČKA RAZINA	Teretni brodovi	Putnički brodovi

Izvor: Dundović Č. (2003). Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, str. 70.

U pomorskom prometu, kako je već ranije navedeno, najveći udio ima upravo teretni promet. Za potrebe ovog završnog rada, u nastavku će se detaljnije obraditi putničko brodarstvo, njegov sustav i značajke.

⁶ Ibidem str. 190.

2.3. PUTNIČKO BRODARSTVO

Prema Glavanu (1992.) *Putničko brodarstvo* je posebna vrsta morskog brodarstva koja kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika. S obzirom na tehnološke, ali i na organizacijske i ekonomske kriterije, jedna od najvažnijih vrsta morskog brodarstva je upravo putničko brodarstvo koje se dalje može razgraničiti na linijsko i turističko. Pod turističkim putničkim brodarstvom smatraju se kružna putovanja.⁷ Također se može izvršiti i podjela putničkog brodarstva "prema geografskom obuhvatu te se ono dijeli na prekomorsko i kabotažno".⁸

U Tablici 2 prikazane su razine funkcioniranja putničkog brodarstva, i to posebice za linijsko brodarstvo i posebno za turističko brodarstvo kako bi se bolje ukazalo na postojeće razlike.

Tablica 2 Razine/podsustavi putničkog brodarstva

	Linijsko brodarstvo	Turističko brodarstvo
PRAVNA RAZINA	Međunarodne konvencije, državni zakoni	Međunarodne konvencije, državni zakoni
EKOLOŠKA RAZINA	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša
EKONOMSKA RAZINA	Tarife, investicije	Cijene turističkih putovanja, investicije
ORGANIZACIJSKA RAZINA	Linijski brodari	Brodar u turističkog brodarstvu
TEHNOLOŠKA RAZINA	Proces prijevoza putnika i automobila	Proces prijevoza putnika
TEHNIČKA RAZINA	Linijski brodovi za putnike, trajekti	Brodovi za kružna putovanja

Izvor: Dundović Č. (2003). Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, str. 80.

Prema Eurostat-u⁹ pomorskog putnika može se definirati kao „svaku osobu na pomorskom putovanju brodom, isključujući članove posada broda“.

⁷ Prema Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*. Zagreb: Školska knjiga, 1992., str. 56.

⁸ Ibidem, str. 56.

⁹ Eurostat je statistički ured Europske unije, odgovoran za objavu kvalitetnih statističkih podataka i pokazatelja iz cijele Europe kojima se omogućuje usporedba među državama i regijama.

U novije vrijeme putničko brodarstvo, odnosno linijske pomorskoprijevozne usluge kao i usluge putnicima na kružnom putovanju obilježene su sljedećim procesima:

- izraženim intenzivnim porastom potražnje za ovakvim putovanjima,
- primjećuje se da se brodske koncentriraju na manji broj luka pristajanja,
- smanjenjem broja brodara na nekoliko velikih kroz okrupnjivanje malih brodara,
- uvođenjem raznovrsnih usluga i proizvoda koji su namijenjeni putnicima,
- evidentnim porastom kvalitete usluga koje se pružaju putnicima.¹⁰

Prema Kesić (2003.) pomorski putnički promet značajan je oblik putničkog prometa, a odvija se zbog posla i zabave, te je često zanemaren u znanstvenoj literaturi.¹¹ U posljednjem desetljeću u značajnoj je ekspanziji što pokazuju razvojni trendovi. Međutim, da bi se zadovoljilo sve zahtjevnije i kompleksnije potrebe putnika, moderni putnički terminali današnjice moraju omogućavati najbolje odvijanje, ali i razvoj kako za linijski pomorsko-putnički promet, tako i za kružna putovanja. Kako i sam termin govori, pomorski putnički promet omogućava i pruža ukrcavanje i iskrcavanje putnika ili putnika i vozila, i to u luci za pomorski prijevoz na putnički brod, kao i sam prijevoz brodom od ukrcajne do iskrcajne luke, te na koncu i iskrcavanje putnika (putnika i vozila) u luci. Neki temeljni elementi, kao i osnovna infrastruktura pomorskoputničkog prometa, prikazuje se narednom Tablicom 3.

Tablica 3 Temeljni elementi i infrastruktura pomorskoputničkog prometa

POMORSKI PUTNIČKI PROMET	
Osnovni elementi	Osnovna infrastruktura
1. pomorci i ostali zaposlenici putničkog brodarka	1. gradnja i održavanje morskih putničkih luka (putničkih terminala)
2. putnički brodovi kao prometno sredstvo	2. gradnja i održavanje signalnih i ostalih uređaja na početku i završetku morskog prometnog puta
3. more kao prometni put	
4. putnici i automobili kao predmet pomorskog prometa	

Izvor: Delibašić T., Vidučić V. (2004). Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Časopis za ekonomsku teoriju i praksu 1, Ekonomski fakultet Rijeka, str. 80.

¹⁰ Kesić, B.: *Ekonomika luka*. Rijeka: Pomorski fakultet sveučilišta u Rijeci, 2003., str. 198.

¹¹ Stupalo, V. Jugović, A. Mrvica, A.: *Quantitative Analysis of Maritime Passenger Transport in Europe*, Naše more, Vol. 63 No. 4, 2016., <https://hrcak.srce.hr/169836> (pristupljeno 5.6.2021.)

Razlika između prekomorskog putničkog brodarstva i kabotažnih putovanja je u tome što prekomorsko putničko brodarstvo predstavlja plovidbu oceanima, dok su kabotažna putovanja zapravo putovanja duž obale.¹²

"Prekomorsko ili morsko brodarstvo duge plovidbe organizirana je pomorsko prijevozna djelatnost u kojoj brodovi mogu ploviti svim morima svijeta te rijekama pristupačnima s morem."¹³ Brodarstvo duge plovidbe ili prekomorsko brodarstvo zahtijeva najviše standarde poslovanja a djeluje na najširem geografskom području.

Kabotažno brodarstvo ili morsko brodarstvo male obalne plovidbe, s druge strane, odvija se na području Jadranskog mora i dijela Jonskog mora. Za brodove i pomorce te vrste brodarstva regulirani su standardi koji su prilagođeni uvjetima pomorskog prijevoza na tom određenom području. "Morsko brodarstvo nacionalne obalne i lokalne plovidbe djeluje isključivo unutar granica teritorijalnog mora i njegovih luka."¹⁴

Iako predmet ovog završnog rada čini linijski pomorskoputnički promet i biti će mu posvećena veća pažnja u zasebnom poglavlju ovog rada, u nastavku će se najprije kratko osvrnuti na linijski pomorskoputnički promet, a zatim i turistička (kružna) putovanja.

2.3.1. Specifičnosti linijskog pomorskoputničkog prometa

Prijevoz putnika od ukrcajne do iskrcajne luke, postaje kontinuirana potreba. Iz tog razloga, morsko brodarstvo razvilo se je u linijsko putničko brodarstvo. Putničko brodarstvo je na taj način dobilo svoju zasebnu vrstu brodarstva, ali i sasvim drugačiji, novi tip tržišta.

Linijski pomorskoputnički promet odvija se određenim plovidbenim pravcima i lukama ukrcaja i iskrcaja koje su stalne i unaprijed određene na ograničenim regionalnim tržištima. Može se reći da su to putovanja brodom jer je sve prisutnija i učestalija potreba za prijevozom putnika (i vozila). Kad je u prošlom stoljeću nastupilo razdoblje ekspanzivnog rasta automobilske industrije, klasični se putnički brodovi zamjenjuju trajektima na kojima se prevoze automobili i katamaranima. Putnici na putničkim brodovima mogu putovati i sa svojim automobilima koje su koristili nakon iskrcaja u luci odredišta. Upravo taj komoditet

¹² Delibašić T., Vidučić V.: *Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj*, Časopis za ekonomsku teoriju i praksu 1, Ekonomski fakultet Rijeka, 2004., str. 80.

¹³ Ibidem, str. 80.

¹⁴ Mitrović, F.: *Ekonomika brodarstva*. Split: Pomorski fakultet sveučilišta u Splitu, 2007., str. 8.

za putovanjem i vlastitim automobilom, utjecao je na porast potražnje za brodskim putovanjima sve većeg broja ljudi.¹⁵

U ovom složenom procesu sudjeluju mnogobrojni dionici. Navedene dionike čine putnici kao korisnici takvih usluga, zatim, brodari kao pružatelj prometnih usluga, ali i dionici organizacijskog procesa proizvodnje prometnih usluga kroz pružanje raznih turističkih usluga. Ti dionici moraju zadovoljiti svim izazovima ovako složenog procesa odnosno cijelog sustava linijskog putničkog prometa. Pri tome se smatra da su dužni poznavati, ali i implementirati brojne značajne specifičnosti takvog prometa u svoje poslovanje. „Specifična organizacija rada i upravljanja ovim sustavom, odnosno specifična ponuda i potražnja, specifične tarife ovog oblika pomorskog prometa, specifično preventivno i investicijsko održavanje prijevoznih kapaciteta itd. ukazuju na kompleksnost linijskog pomorskoputničkog prometa.“¹⁶

Iz tog razloga, suvremeni trajekti današnjice sve više svojim sadržajima, ali i izgledom slične na turističke brodove, kruzere te ih se može uključiti u turističku ponudu destinacije kroz prodaju turističkih aranžmana. Takva putovanja često kombiniraju plovidbu brodom s drugim oblicima prijevoza i ponudom nekih turističkih sadržaja kao što su izleti i sl. O linijskom pomorskoputničkom prometu biti će više riječi u zasebnoj cjelini ovog rada¹⁷.

2.3.2. Turistička (kružna) putovanja

Turistička putovanja uvjetovana su motivima koji pojedinca potiču da napusti svoje stalno mjesto boravka te posjeti turističku destinaciju u svrhu odmora i zabave. Jedan od značajnijih specifičnih oblika turizma svakako je i nautički turizam, a u ovom smislu prikazuju se kružna putovanja (pomorska krstarenja) kao jedan od segmenata pomorskoputničkog prometa.

Ovakva putovanja, u odnosu na druge vrste putničkog prometa, pojavila su se relativno kasno. Mogu se odvijati po međunarodnim vodama ili teritorijalnim vodama neke države. Kružna putovanja po međunarodnim vodama su putovanja izrazito velikim brodovima, velikog prihvatnog kapaciteta za prihvat velikog broja putnika i u pravilu su velikih brzina. Takva putovanja, s lučkog odnosno destinacijskog (gradskog) stajališta, najčešće predstavljaju jednodnevne posjete. Iako brod ponekad ostaje u luci i po nekoliko

¹⁵ Mrnjavac E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006., str. 114.

¹⁶ Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 24.

¹⁷ Vidi točka 4.

dana, noćenje putnika na tim brodovima ostvaruje se na brodu. Ovakvi brodovi za kružna putovanja u pravilu su opremljeni ekskluzivno omogućavajući putnicima doživljaj pružajući komoditet i visoko kvalitetne turističke proizvode i sadržaje. Brodovi za turistička (kružna) putovanja dostižu velike brzine te imaju snažne pogonske strojeve, a time im je i linija trupa vrlo vitka te su oni često visoke nabavne cijene.

"U turistička (kružna) putovanja spadaju i izletnički brodovi koji predstavljaju značajan turistički proizvod primorskih destinacija."¹⁸

Pozitivne strane ovakvih putovanja čini visoka razina kvalitete usluga, mobilnost putnika i potraga za novim doživljajima u novom ambijentu, daleko od svakodnevnog života i stresa. Negativni aspekt ovih putovanja su vrlo visoke cijene koje su posljedica ekskluzivnosti i elitizma.

¹⁸ Mrnjavac, E.: *Promet u turizmu*, op.cit. str. 119.

3. RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

Tijekom samih početaka razvoja brodarstva, bila su potrebna višestruka znanja i iskustva zaposlenika te djelatnosti. „Brodovi se kontinuirano usavršavaju, prijevozi postaju zahtjevniji, ali u središtu je uvijek čovjek.“¹⁹U ovom poglavlju završnog rada prikazuje se povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka odnosno razvoj pomorskoputničkog prometa od prošlosti pa sve do danas.

3.1. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

Povijesni tijek razvoja prometa morem vezan je uz razvoj same ljudske civilizacije. Prvi podaci o lukama zabilježeni su 3500 godina prije nove ere, a smatra se da su prvi pomorci bili drevni Egipćani, Feničani i Grci. Tadašnja su plovila noću ili danju nakon plovidbe izvlačili na obalu kako bi ih sklonili u slučaju vremenskih nepogoda. To se može smatrati pretečom razvoja morskih luka jer su za sklanjanje svojih plovila birali prostore koji su bili prirodno zaštićene uvale, estuarije, delte ili ušća rijeka koja su svojim prirodnim oblikom pružala zaštitu od vjetrova i valova.²⁰

Razvojem civilizacije, otkrivanjem novih kontinenata, došlo je i do razvoja trgovine. Sve je to uvjetovalo razvoju pomorskog prometa i trgovine. Gradili su se brodovi, koji su nastojali biti sve veći i brži. Sve navedeno dovelo do potrebe izgradnje prostora za prihvat takvih plovila pa se stoga proširuju i produbljuju luke. Iz tog se razloga po prvi puta počinju graditi umjetno zaštićene, kamene luke koje se u to vrijeme grade često i u pravilu blizu gradskih središta. Takvi objekti rastu i razvijaju se paralelno sa razvojem grada i čine njegove sastavne dijelove. Luke postaju središta trgovinske razmjene, ali i jaka gospodarska središta.

Ekspanzijom Rimskog carstva, središtem pomorstva postaje Rim. Dominantan položaj u plovidbi po Sredozemnom moru, omogućio mu je osvajanje drugih pomorskih država.

¹⁹ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 190.

²⁰ Prema: Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, 2006., str. 9.

Do pada pomorske trgovine i plovidbe kao i smanjenja pomorskog prometa dolazi u razdoblju do 12. stoljeća, kada razvoj ljudskog društva nazaduje. Razvoj pomorske trgovine ponovno počinje tek u 12. stoljeću, kada je započela izgradnja boljih brodova te se razvijaju nova središta pomorske trgovine (na primjer Venecija). Do 15. stoljeća promet je bio u sklopu trgovine, no s obzirom da su trgovci gradili brodove koji su postali instrument trgovine postaje samostalno gospodarsko područje. U to se vrijeme javljaju brodovlasnici čija je glavna djelatnost prijevoz, iznajmljivanje brodskog prostora i pružanje prijevoznih usluga.²¹

U antičko vrijeme dolazi do razvoja brodogradnje, brodarstva te umijeća plovidbe. Stari Grci i Feničani osim brodova, grade i luke u kojima bi svoja plovila zaštilili od prirodnih nepogoda. U vrijeme Rimskog carstva najveći brodovi, Triremi, mogli su nositi 400 do 500 tona. U srednjem vijeku brodovi (jedrenjaci) su imali maksimalnu nosivost do 300 tona.²² U to vrijeme, kada se plovidba se odvijala pretežito jedrenjacima, pomorski prijevoz putnika bio je sporedna djelatnost, međutim pojavom parobroda otvorile su se mogućnosti redovite brodske linije u prekomorskoj plovidbi i kabotaži.

Od kraja 19. stoljeća do početka 20. stoljeća svjetskim su morima vladali jedrenjaci. Gradnja željeznih brodova i usavršavanje parnog stroja, vrlo brzo dovodi do smanjenja udjela brodova na jedra na zanemarivi dio te je to bio i početak kraja jedrenjaka.

Prve brodske linije u početku su prevozile teret, a kasnije i putnike. Počinju se razvijati i posebni brodovi čija je namjena bila prijevoz putnika.

Tek u doba velikih geografskih otkrića, kada je izumljen parobrod-brod pogonjen uz pomoć vodene pare, omogućilo se otvaranje i održavanje redovitih brodskih linija u međunarodnom prometu i prekooceanskoj plovidbi. Pojavom takvih putničkih parobroda, počinje podjela brodarstva na *linijsko pomorskoputničko brodarstvo* i *linijsko teretno brodarstvo*. Stoga se može zaključiti da se razvoj linijskog putničkog brodarstva veže uz pojavu izuma prvog parobroda. Prvi parobrod koji je preplovio ocean je „Great Western“ 1838. godine. On je i prvi putnički brod na liniji Bristol-New York.²³

²¹ Ibidem, str. 11.

²² Dundović, Č.: *Pomorski sustav i pomorska politika*. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, 2003., str. 67.

²³ Prvi hrvatski parobrod bio je „Hrvat“ izgrađen u Riječkoj tehničkoj tvornici 1872. godine. Parobrodi su se gradili na hrvatskoj obali Jadrana i prije ali „Hrvat“ je bio prvi brod te vrste izgrađen za domaćeg naručitelja.

Ubrzana gradnja brodova evidentna je i tijekom Prvog svjetskog rata, međutim, ni gubici nastali u ratu nisu usporili trend rasta. U razdoblju između dva rata nastavlja se rast, izuzme li se period od 1931. do 1935. godine kada dolazi do velike krize u svjetskom gospodarstvu.²⁴

Potražnja u prekomorskoj plovidbi za prijevoz putnika bila je u znatnom porastu do sredine 20. stoljeća, a vrhunac razvoja putnički brodovi i linijski brodovi dosegli su u periodu prije početka Drugog svjetskog rata. To se najviše odnosilo na brodove koji se prevozili putnike iz Europe u Sjevernu Ameriku. Velika Britanija imala je na Atlantiku velike i brze putničke brodove „Queen Mary“ i „Queen Elisabeth“, putnički brodovi „Europa“ i „Bremen“ bili su ponos Njemačke, „Normandie“ i „Ile de France“ predstavljali su pomorsku Francusku na Atlantiku, a ni Italija nije zaostajala sa svojim putničkim brodom „Rex“ i „Conte di Savoia“.²⁵

O razvoju suvremene svjetske pomorske trgovine može se govoriti tek poslije prve industrijske revolucije, odnosno poslije primjene parnog stroja kao pogona i gradnje željeznih brodova. Ipak, prelazak na naftu kao glavnog energenta najvećim će dijelom utjecati na promjene u razvoju pomorstva koje slijede nakon Drugog svjetskog rata.²⁶

Nakon Drugog svjetskog rata dolazi do promijene u trendovima u razvoju pomorskoputničkog prometa. Grade se veliki luksuzni preookeanski brodovi umjesto dotadašnjih klasičnih linijskih putničkih brodova u kabotaži i u preookeanskoj plovidbi. Dolazi do razvoja zračnog prometa te pojave zračnih putničkih linija koje zauzimaju primarnu ulogu u prometu putnika. Kabotaži u pomorskoputničkom prijevozu konkurira cestovni prijevoz kao i željeznički prijevoz prometnicama i željezničkim prugama u obalnim dijelovima.

Naredno razdoblje dovodi do naglog razvoja tankerske flote, ali i specijalizacije pojedinih vrsta terete što donosi i velike promjene u putničkom brodarstvu. Sve se manje koriste klasični linijski brodovi a budućnost je usmjerena na izgradnju brodova za kružna putovanja i trajekata i brzih hidrokrilaca.²⁷ Može se zaključiti da upravo brodovi

²⁴ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 191.

²⁵ Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*. Zagreb: Školska knjiga, 1992., str. 57.

²⁶ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 190.

²⁷ Ibidem, str 191.

specijalizirani za prijevoz putnika, bilo na kružnim putovanjima ili na linijskom prijevozu putnika preuzimaju dominaciju u pomorskom prijevozu.

Koncepcija daljnjeg razvoja pomorskog prijevoza putnika temelji se na gradnji putničkih brodova za kružna putovanja (engl. Cruise ships), a u kabotaži na gradnji trajekata (engl. Ferry boat).²⁸

3.2. SADAŠNJE STANJE POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

Analizirajući sadašnje stanje pomorskoputničkog prometa, vidljiv je visoki i kontinuirani rast potražnje za kružnim putovanjima kroz izgradnju sve većih i luksuznijih plovila. Od 1981. do 2001. godine s 1,7 mil. GT došli su na približno 10 mil. GT.²⁹ Događaji vezani uz terorističke napade uvelike su potresli tržište pomorskoputničkog prometa, kao i pojava pandemije COVID 19 koja je potpuno blokirala tržište kružnih putovanja. Daljnji razvoj pomorskoputničkog prometa uvelike će ovisiti o događanjima u svijetu, no opravdano je očekivati da će budućnost donijeti sporiji rast kružnih putovanja, kao jednog od oblika pomorskoputničkog prijevoza.

Promjene, odnosno, pad pomorskog prijevoza putnika i to četiri uzastopne godine (od 2008. do 2012. godine) uslijedio je nakon nagle ekspanzije rasta. U 2013. godini pomorske luke EU prevezle su gotovo 400 milijuna putnika. Međutim, ovaj broj je još uvijek niži od maksimalnog pomorskog prijevoza putnika u 2008. godini (438,9 milijuna putnika). Analizirajući najnovije podatke Eurostat-a³⁰ u 2018. godini broj putnika u pomorskom prometu koji su prolazili kroz luke EU iznosio je 410 milijuna. Suprotno pomorskom teretnom prometu EU-a (koji se uglavnom temelji na premještanju glomazne robe na velike udaljenosti), većina putničkih putovanja morem relativno je kratka i odvija se unutar EU. Danas je Grčka, koja je pojedinačno najutjecajnija na pomorsko putničko tržište, u vrhu po kapacitetima brodskog prostora, a Norveška u zadnje vrijeme poprilično djeluje na povećanju kapaciteta pomorskog prometa. Među ostalim zemljama EU, ni jedna se posebno ne ističe, iako i dalje održavaju vrijednosti iznad prosjeka. Prema ukupnoj nosivosti brodova ≥ 1000 GT Europa je sredinom 2002. obuhvaćala 45,5% svjetskog tržišta.³¹

²⁸ Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*. Zagreb: Školska knjiga, 1992., str. 57.

²⁹ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 191.

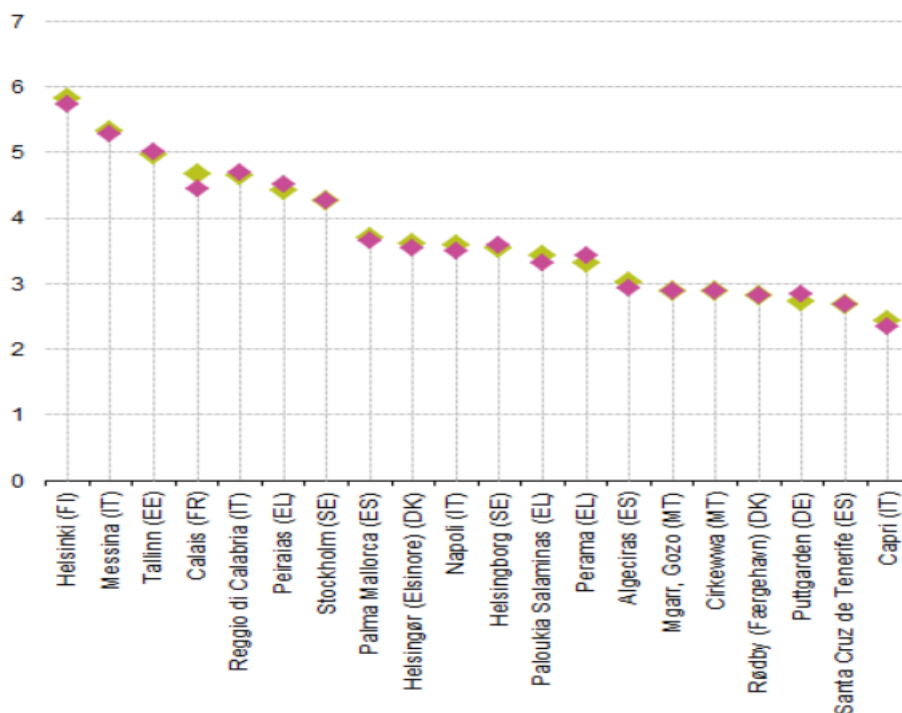
³⁰ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level (pristupljeno 7.6.2021.)

³¹ Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more" 50 (5-6), 2003., str. 195.

Dvadeset najprometnijih pomorsko putničkih luka u EU obuhvatilo je 36,4% ukupnog broja putnika u pomorskom prometu u 2018. godini. Helsinki (Finska) je imao najveći broj putnika u pomorskom prometu (11,6 milijuna), unatoč skromnom padu broja putnika tijekom 2018. godine. Još dvije luke EU imale su značajan promet s više od 10,0 milijuna putnika: Messina (Italija; 10,6 milijuna) i Tallinn (Estonija; 10,0 milijuna). Sljedeće najveće luke prema ukupnom broju putnika u pomorskom prometu su Calais (Francuska), Reggio di Calabria (Italija), Peiraias (Grčka) i Stockholm (Švedska), s prometom između 8,5 i 9,1 milijuna putnika. Algeciras i Peiraias bile su jedine luke koje su se pojavile na popisu vodećih putničkih luka, ali i na popisu vodećih teretnih luka, što pokazuje da je većina luka bila specijalizirana za jednu ili drugu vrstu pomorskog prometa.

Sljedeći Grafikon 1 prikazuje 20 najprometnijih pomorsko putničkih luka u EU u 2018. godini.

Grafikon 1 20 najprometnijih pomorskoputničkih luka u EU u 2018. godini



Izvor: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level
Eurostat, online dana (pristupljeno 3.6.2021.)

U nastavku ovog završnog rada prikazuju se osnovne značajke linijskog pomorskoputničkog brodarstva te se iznose sve odrednice i direktive njegovog funkcioniranja u okviru Europske Unije.

4. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET

Pomorskoputnički prometu prošlosti je predstavljao jedini način prometa ljudi između kontinenata. Danas je linijski pomorskoputnički promet vrlo važan te pridonosi razvitku priobalnih gradova, povezuje otoke s kopnom, značajan je za razvoj gospodarstva cjelokupnog priobalnog područja, kako pojedinih država pa tako i EU u cjelini. Linijski pomorskoputnički promet ima značajne učinke na razvoj turizma i trgovine te svakako utječe na sprječavanje odljeva otočkog stanovništva kao i stanovništva slabije razvijenih priobalnih područja.

Linijski pomorskoputnički promet odvija se u skladu sa odrednicama prema važećim zakonima i odredbama, koje se prikazuju u nastavku. Nadalje, u ovoj cjelini iznose se karakteristike linijsko pomorskoputničkog prometa. Linijski pomorskoputnički promet odvija se klasičnim putničkim brodovima, katamaranima i trajektima sa svim potrebnim objektima i sadržajima.

4.1. ODREDNICE LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

U nastavku ovog završnog rada iznose se temeljne značajke linijskog pomorskoputničkog prometa. Navedene odrednice najviše se odnose na pravni okvir, europske smjernice, kabotažu i subvencije.

4.1.1. Pravni okvir linijskog pomorskoputničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Prije ulaska Republike Hrvatske u ravnopravno članstvo EU, tržište pomorskog linijskog brodarstva u Republici Hrvatskoj bilo je rezervirano prvenstveno za hrvatska broderska poduzeća. Isključivo nacionalne špedicijske tvrtke imale su pravo obavljati prijevoz putnika i tereta između hrvatskih luka. Nakon isteka prijelaznog razdoblja kao i isteka prethodno sklopljenih ugovora o koncesiji, tržište se otvara europskim broderskim tvrtkama. Stoga je u posljednjih nekoliko godina Republika Hrvatska trebala izmijeniti svoj pravni okvir kojim se regulira linijski pomorskoputnički promet.³² Izmjene upravnom okviru (uvedene 2016. i 2017. godine) izravno utječu na otvaranje tržišta linijskog pomorskog brodarstva u Republici

³² Mandić, N.: *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, 06 (02), 140-146. <https://doi.org/10.7225/toms.v06.n02.006>, 2017., str. 140.

Hrvatskoj brodarima iz EU. Uredbom (EEZ) Br. 3577/92³³ primjenjuje se načelo slobode pružanja usluga pomorskog prometa unutar država članica (pomorska kabotaža) omogućujući svim brodarskim tvrtkama poslovanje u bilo kojoj državi članici EU, odnosno da u Europskom gospodarskom prostoru mogu obavljati pomorsku kabotažu. Valja istaknuti i Uredbu o uspostavljanju državnih linija u javnom prijevozu u obalnom linijskom brodarstvu koja propisuje minimalnu frekvenciju prijevoza, vrstu broda i minimalni kapacitet, kao i vrstu prijevoza javnih državnih linija u obalnom linijskom brodarstvu. Ovom Odlukom uspostavilo se je ukupno 53 državne linije, od toga 25 trajektnih, 15 brzih i 13 brodskih linija.³⁴

Zakonska regulativa koja se odnosi na obalni linijski putnički promet u Republici Hrvatskoj obuhvaća ponajprije Pomorski zakonik (181/04), zatim tu su i Zakoni o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (NN 76/07, NN 146/08, NN 61/11, NN56/13).

Na Pomorski zakonik se nadovezuje Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06) Zakon o izmjeni Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 38/09) te Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 87/09, NN 18/11, NN 80/13). Osim Zakona, u linijskom putničkom prometu postoje i razni Pravilnici, Uredbe i Odluke kojima se osigurava primjena sljedećih uredbi Europske Unije.³⁵

Prvi zakonodavni paket u području pomorstva donesen je 22. prosinca 1986. godine i sadržavao je sljedeće *uredbe*: *Uredbu (EEZ) br. 4055/86*, kojom su ukinuta ograničenja za brodovlasnike iz EU-a, *Uredbu (EEZ) br. 4057/86*, o nepravednoj praksi određivanja cijena u pomorskom prometu i *Uredbu (EEZ) br. 4056/86*, kojom je Zajednici omogućeno da djeluje protiv „protekcioniističkih” mjera trećih zemalja.

Vijeće je 1992. godine donijelo drugi paket mjera u području pomorstva za postupnu liberalizaciju nacionalne kabotaže (riječ je o pristupu prijevoznika koji nemaju sjedište u određenoj državi članici tržištu pomorskog prometa koji se odvija među lukama te države članice), kao i *Uredbu (EEZ) br. od 7. prosinca 1992. Uredba (EEZ) br. 4056/86* koja

³³ Više u točki 4.1.3.

³⁴ Ibidem str. 146.

³⁵ Europski parlament, Izvori i područje primjene prava Europske unije <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/6/izvori-i-podrucje-primjene-prava-europske-unije> (pristupljeno 4.6. 2021.)

propisuje pravila tržišnog natjecanja, stavljena je izvan snage Uredbom (EZ) br. 1419/2006, kojom je područje primjene prošireno na kabotažu i usluge međunarodne slobodne plovidbe.

Komisija je 1. srpnja 2008. donijela smjernice o primjeni članka 81. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (koji je zamijenjen člankom 101. UFEU-a) na usluge pomorskog prometa. Komisija je u rujnu 2013. odlučila da neće proširiti smjernice na sporazume o pomorskom prometu jer je zaključila da je ostvaren njihov cilj, a on je omogućiti promjenu sustava primjenom pravila tržišnog natjecanja na pomorski sektor.³⁶

Da bi se mogao obavljati prijevoz u obalnom linijskom prometu, brodari sklapaju Ugovor o koncesiji ili Ugovor o pružanju javne usluge. Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja iz Državnog proračuna plaća subvenciju za prijevoz, nadzire poštuje li se sve što su stranke sklopile u navedenim Ugovorima.

Ugovor o koncesiji za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra jest ugovor čiji je predmet korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku.

Ugovor o koncesiji za javne usluge jest ugovor istovjetan ugovoru o javnim uslugama, a razlikuje se samo u činjenici da se naknada za pružene usluge sastoji samo od prava na iskorištavanje tih usluga ili od tog prava zajedno s plaćanjem od strane davatelja koncesije.³⁷

Osnovni dokumenti kojima se definira prometna politika Europske Unije su „Bijela knjiga“ (*White paper on growth, competitiveness and employment*) i „Prometna politika EU“ (*Common transport policy – CTP*).

4.1.2. Europske smjernice linijskog pomorskoputničkog prometa

Europske smjernice za odvijanje linijskog pomorskoputničkog prometa prvenstveno se odnose na direktive u svezi državnih propisa Prve Smjernice o državnim potporama u pomorskom prijevozu donesene su 1989. godine, ali se nisu pokazale efikasne pa su se uvele promjene 1997. godine koje su imale mnogo više učinaka nego prethodne iz 1989. godine,

³⁶ Službena mrežna stranica Europskog parlamenta, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/indexsearch?query=Uredba+%28EEZ%29+broj+3577%2F92%29> (pristupljeno 5.6.2021.)

³⁷ NN 69/17, 107/20, na snazi je od 10.10.2020. <https://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama> (pristupljeno 5.6.2021.)

da bi se nakon toga uvele nove Smjernice o državnim potporama u pomorskom prijevozu iz 2004. godine prema kojima su uvedena jednaka načela i mjere prema kojima Europska Komisija odobrava potpore u pomorskom prijevozu. Dodjelom tih potpora Europska Unija nastoji potaknuti pomorske interese i to kao:³⁸

- ostvarenja sigurnoga, učinkovitog i ekološki prihvatljivoga pomorskog prijevoza,
- poticanja upisa brodova u upisnike država članica upisnika u upisnike članica,
- poticanja i zaštite zaposlenja europskih pomoraca na brodovima koji viju zastave država članica,
- održavanja razine pomorskog znanja i iskustva,
- konsolidacije tzv. europske pomorske skupine djelatnosti ili pomorske i s njom povezane industrije,
- održavanja konkurentnosti europske flote na svjetskom tržištu te
- promoviranja usluga na području međuočalnog prometnog povezivanja prijevoza.

Osim navedenoga, Smjernice isto tako predviđaju i porezni tretman za brodarska društva. Brodari po Smjernicama Europske Unije imaju mogućnosti plaćati paušalni porez po tonaži.

Perspektiva linijskog putničkog prometa Republike Hrvatske, u kontekstu suvremenog okruženja Europske unije, je stvaranje efikasne i učinkovite komunikacije između europskih država. Republika Hrvatska, kao članica Europske unije, treba utjecati na kvalitetnu prometnu povezanost sa svim članicama Europske unije, ali i šire.

Da bi se smanjilo opterećenje na cestovni promet u Europi, kao i povećala konkurentnost među brodarima i smanjilo onečišćenje okoliša u listopadu 2003. godine, Europska komisija predložila je promjene Europskih smjernica o razvoju transeuropskih prometnih mreža, uključujući i provedbu 29 prioritarnih projekata, koji su u „europskom interesu“.

S obzirom da se tržište linijskog pomorskoputničkog prometa u potpunosti otvorilo europskim pomorskim tvrtkama, nužna je uspostava sveobuhvatnog pravnog okvira koji regulira određenu razinu pravne sigurnosti među državama.³⁹

³⁸ Vjesnik 11/2012. <http://www.ijf.hr/upload/files/file/PV/2012/11/dominis.pdf> (pristupljeno 5.6.2021.)

³⁹ Prema Mandić, N. (2017), str. 146.

4.1.3. Kabotaža i subvencije

Europska Unija liberalizirala je tržište pomorske kabotaže Uredbom 3577/92 (EEZ)⁴⁰. Kabotaža označava plovidbu isključivo u granicama obalnoga mora, odnosno prijevoz osoba i stvari između dviju ili više luka iste zemlje. Po međunarodnom pravu, svaka obalna država može pridržati pravo prijevoza putnika i tereta između svojih luka, isključivo za brodare i brodove svoje zastave.⁴¹ Osim načela slobodnog pružanja usluga, da bi se obavljala pomorska kabotaža isto tako se koriste pravila iz područja tržišnog natjecanja, državnih potpora i javne nabave Europske Zajednice.

Prije je tržište pomorske kabotaže većinom bilo rezervirano samo za domaće brodare, posebno za tržište otočne kabotaže, ali to se mijenja donošenjem Uredbe 357/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski prometu državama članicama.⁴²

Države članice mogu obavljati pomorsku kabotažu u drugoj državi članici, ali ne smiju biti diskriminirane s obzirom na domaće osobe koje pružaju istu takvu uslugu. Države članice mogu ograničiti slobodu pružanja usluga i to na način da:⁴³

- mogu donijeti vlastite propise koji se odnose na posadu broda;
- mogu brodarima odrediti određene obveze javne usluge kako bi osigurale odgovarajuću uslugu prijevoza s otoka do otoka i između otoka;
- mogu zatražiti od Komisije uvođenje zaštitnih mjera ako dođe do ozbiljnog poremećaja na unutarnjem tržištu.

Što se tiče brodskih linija koje povezuju otoke s kopnom, njihovo subvencioniranje se može uskladiti s EU Odredbom 3577/92 što bi značilo i da javno nadmetanje mora biti dopušteno za sve brodarske tvrtke Europske unije, a ne samo za hrvatske.

⁴⁰ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama Članicama (pomorska kabotaža) (*Council Regulation (EEC) No 3577/92 apply in the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)*, Službeni list (*Official Journal*) L 364, 12. prosinac 1992., str. 7-10. Stupila je na snagu 1. siječnja 1993. godine.

⁴¹ Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. (pristupljeno 20.6.2021.) <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=29702>

⁴² Pecotić, Kaufman, J.: Pomorska Kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik PFZ, 97, (4-5), 2007., str. 790.

⁴³ Ibidem, str. 791.

4.2. KARAKTERISTIKE LINIJSKO POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

Linijski brodari koji pružaju globalne linijske servise imaju iznimno značajnu ulogu u privlačenju tereta i razvitku morskih luka.⁴⁴

Klasično linijsko brodarstvo temelji se na sljedećim pretpostavkama:⁴⁵

1. Putovanje (put) linijskog broda je unaprijed definirano, što bi značilo da su stajališne luke unaprijed poznate kao i vrijeme dolaska. Linijski brodovi se razlikuju od običnih teretnih brodova po konstrukciji i opremi.
2. Linijski brodovi općenito ne nude cijeli teretni prostor, već samo dio u utovarnoj luci. Teret utovaren u luci je pretežno različit. Na istoj ruti se pretežno organizira nekoliko linijskih brodova.
3. Teretni prostori su rijetko kad 100% popunjeni te se teret utovara i istovara u istim lukama.
4. Odnos između ponude i potražnje teretnog prostora i oscilacije tog odnosa nemaju toliki utjecaj na cijenu prijevoza kao što je slučaj kod trgovačkih prijevoza.
5. Više od relacije između ponude i potražnje teretnog prostora, linijski brodovi su osjetljivi na promjene troškova funkcioniranja linijskog broda. Organizacija kompanija koje imaju linijske brodove je kompleksnija i skuplja od organizacije kompanija koje imaju trgovačke prijevoze.

Linijsko putničko brodarstvo se značajno ne razlikuje linijskog teretnog brodarstva. Grupa brodova istih ili sličnih karakteristika koji čine liniju, obavlja prijevoz putnika na pojedinim relacijama prema utvrđenom redu plovidbe.

Red plovidbe se odnosi na duže razdoblje i uzima u obzir sezonske oscilacije u veličini prometne potražnje. Linijski brod ima stalan, odnosno za dulje vrijeme određen plovidbeni pravac, redovito povezujući više luka ukrcaja i više luka iskrcaja.

Stalno, odnosno dugoročno povezivanje određenih luka ukrcaja na određenom linijskom plovidbenom pravcu obavlja se u određenim vremenskim razmacima (po određenom redu plovidbe).⁴⁶

⁴⁴ Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*. Zagreb: Školska knjiga, 1992., str. 56.

⁴⁵ Roškar, E., Švetak, J.: *New potential of liner service in maritime trade*. Pomorstvo, 21(2), 2007., str. 41.

⁴⁶ Ibidem, str. 64.

Plovidbeni red je akt prijevoznika koji uobičajeno sadrži:⁴⁷

- ✓ naziv broдача,
- ✓ broj i vrstu linije,
- ✓ luke pristajanja,
- ✓ obavezno vrijeme polaska i dolaska u luku,
- ✓ razdoblje u kojem se linija održava,
- ✓ rok važenja reda plovidbe.

Linijски pomorsko putnički promet može se nadalje podijeliti na *javni, nacionalni i međunarodni*. Odvija se po važećim nacionalnim i međunarodnim zakonima i propisima, a sudionici u toj vrsti prometa su brodari, putnici i posrednici u pružanju prometnih usluga.

Ova vrsta transporta može se odvijati direktno, te sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima. Direktni linijски transport odnosi se na prevođenje predmeta prijevoza od početne do završne luke bez zaustavljanja na usputnim stajalištima, a po unaprijed utvrđenom plovidbenom redu. Linijски prijevoz sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima podrazumijeva prijevoz od početne do završne luke prema točno utvrđenom plovidbenom redu, no za razliku od direktnog linijskog prometa, uključuje zaustavljanja na usputnim stajalištima (postoji više polaznih i odlaznih točaka).

Javni prijevoz u linijском obalnom pomorskom prometu obuhvaća prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru određene države koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.⁴⁸ Međunarodni linijски pomorski promet podrazumijeva putničke RO-RO i brzobrodске linije koje povezuju luke jedne države s inozemnim lukama. Nacionalne linije su linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno, kao i duž obalne linije.⁴⁹

Uspostava sustava javnog prijevoza temelji se na načelima:⁵⁰

- ✓ poticanja gospodarskog razvoja otoka,

⁴⁷ Agencija za obalni linijски pomorski promet, 2017. (pristupljeno 6.6.2021.)

<https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/PLAN-RADA-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2017.-GODINU.pdf>

⁴⁸ Zakon o prijevozu u linijском i povremenom obalnom pomorskom prometu »Narodne novine«, broj 33/06, 38/09, 87/09 i 18/11 <https://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijском-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu> (pristupljeno 1.6.2021.)

⁴⁹ Ibidem

⁵⁰ Ibidem

- ✓ kontinuiteta i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste, te osiguranja odgovarajuće kvalitete prijevoza,
- ✓ usluga prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima, i to posebno za određene kategorije putnika i za određene linije,
- ✓ davanja potpore brodarima, bez koje nije moguće osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na određenim linijama,
- ✓ prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima,
- ✓ osiguravanja dodatnih usluga prijevoza.

U pomorskom linijskom putničkom prijevozu uobičajena je državna intervencija, primjenom verificiranih mjera pomorske politike (primjerice subvencioniranje), kojima se stvaraju uvjeti ne samo za održavanje života na otocima, već i za razvitak turizma tamo gdje to, bez prometne povezanosti, ne bi bilo moguće.⁵¹

Linijski pomorskoputnički promet čine klasični putnički brodovi, RO-RO putnički brodovi i putnički brodovi velikih brzina, odnosno katamarani koji se obrađuju u nastavku.

4.3. BRODOVI U LINIJSKOM POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU

U linijskom brodarstvu koriste se klasični putnički brodovi, trajekti i putnički brodovi velikih brzina. Trajekti postaju sve značajnije i dominirajuće prijevozno sredstvo u pomorskom linijskom prijevozu putnika zbog povezanosti između čovjeka i automobila. Danas se sve više koriste nove vrste plovila – trajekti velikih brzina (od 30 do 50 čvorova): dvostupci, hidrogliiseri, hidrobusi, SWATCH i sl. Takva plovila zahtijevaju veća ulaganja i odgovarajuću organizaciju pomorsko prijevoznog procesa.

Trajekt je putničko teretni brod koji je namijenjen za prijevoz putnika ili robe odnosno vozila na redovitim, najčešće kraćim relacijama. Trajekti imaju jednu ili više paluba koje su povezane hidraulički upravljanim platformama za transfer vozila. *Cruise ferry* je kombinacija svojstva brodova za kružna putovanja i trajekata gdje jedna vrsta putnika koristi putnički brod kao trajekt, a druga vrsta putnika ga koristi kao brod za kružna putovanja. Ovakvi brodovi imaju najčešće kapacitet veći od 500 putnika, a plove najčešće u Sjevernoj Europi i Baltičkom moru.

⁵¹ Mrnjavac, E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006., str. 116.

Organizacijsku razinu, u pravilu, čine velika broderska poduzeća, s mogućnošću znatnih ulaganja u brodovlje, najčešće ustrojena kao dionička društva. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka općedruštveni interes, putnički brodari su državna poduzeća. Organizacijska struktura poduzeća putničkog linijskog brodera je složenija od one kod teretnog brodera, budući da na putničkim brodovima treba osiguravati uvjete za ponudu ugostiteljskih i ostalih usluga putnicima.

Pravnu razinu linijskog putničkog brodarstva karakterizira intenzivna aktivnost usmjerena na pripremu i donošenje međunarodnih normi kojima se stvaraju uvjeti veće sigurnosti u prijevozu putnika morem. Osobito je to značajno za trajekte koji kao svi RO-RO brodovi⁵² nemaju poprečnih pregrada i kod većih pomorskih nezgoda vrlo brzo potonu, ne ostavljajući često vremena za spasilačke aktivnosti. Stoga uvođenje ISM koda⁵³ vezano za ustrojenje cjelokupne organizacije poduzeća i korištenje brodova u skladu s normama sigurnosti, da bi se u slučaju pomorske nezgode moglo pravovremeno reagirati i tako izbjeći najteže posljedice.⁵⁴

4.3.1. Putnički brodovi

Osnovna namjena putničkih brodova je prijevoz putnika. U ovu kategoriju ne pripadaju teretni brodovi od kojih neki raspolažu i određenim kapacitetom za putnike, kao i teretnjaci za smještaj 12 osoba, na kojima je prijevoz tereta bio primaran u odnosu na prijevoz putnika. Svi takvi preookeanski brodovi koji su ujedno transportirali poštu, pakirani teret i druge terete skupa sa teretom putnika imali su brodska skladišta, dizalice, ali i drugu opremu za ukrcavanje i iskrcavanje tereta. Mogućnost prijevoza tereta je ukinuta tek u novim preookeanskim brodovima kao i u brodovima turistička krstarenja.

4.3.2. Klasični putnički brodovi

Klasični putnički brodovi koji danas prometuju u linijskom putničkom brodarstvu prije svega imaju namjenu obavljati obalnu plovidbu. Zbog jačanja konkurencije u zračnom prometu, prekomorski promet putnika sve više gubi na svom značaju. Zbog toga, u današnje vrijeme, prometuje mali broj brodera koji su specijalizirani samo za prekomorski linijski

⁵² Više u nastavku završnog rada

⁵³ ISM kod (*International Safety Management Code*) – predstavlja međunarodni standard zasigurno upravljanje i eksploataciju brodova i sprječavanje onečišćenja.

⁵⁴ Mrnjavac E.: *Pomorski sustav*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1998., op. cit., str. 61-63.

prijevoz putnika, dok veći broj njih se uz putnički prijevoz bavi još i prijevozom tereta i organizacijom kružnih putovanja.

4.3.3. Putnički brodovi RO-RO

Brodovi koji imaju u isto vrijeme mogućnost prevoženja putnika uz istovremeni prijevoz cestovnih vozila kao što su osobna vozila, kamioni sa ili bez prikolica, autobusi i željezničke kompozicije nazivaju se RO-RO putnički brodovi. Ti putnički brodovi najčešće prometuju na stalnim linijama odnosno brodskim prugama te takve linije čine neki tzv. prirodni produžetak cestovne prometne infrastrukture.

Glavna uloga takvih RO-RO putničkih brodova je prije svega povezivanje obale i otoka, kao i povezivanje kopna s drugim kopnom koje je u pravilu ipak nešto rjeđe, a obavlja se u slučajevima kada je izgradnja cestovne prometnice iz nekog razloga onemogućena ili otežana. Iz prethodno navedenih razloga, RO-RO putnički brodovi u pravilu plove po svojim uobičajenim linijama te, ovisno o prometnoj potražnji, na tim linijama plovi jedan ili više brodova. Također, nerijetko se brodovi grade sa namjenom upravo da prometuju na određenoj liniji, gdje prilagođavaju toj pruži određena svojstva broda (kao što su neke određene karakteristike tog broda – npr. gaz, visina palube, karakteristike porivnika, putnički prostori, itd.).⁵⁵

RO-RO putnički brodovi koji se grade danas, mogu se s obzirom na duljinu pruge koju opslužuju, svrstati u 3 osnovne skupine:⁵⁶

- RO-RO putnički brodovi, **manji**, koji su namijenjeni plovidbi do najviše nekoliko Nm. Ti se brodovi u prvom redu koriste za održavanje brodskih linija između kopna i otoka, te otoka međusobno, i kao takvi predstavljaju prometni produžetak cestovnih kopnenih prometnica. Glavna obilježja ovih putničkih brodova su brzina plovidbe od 12 čvorova, te kapacitet do 80 vozila i 400 do 600 putnika.
- RO-RO putnički brodovi **za srednje udaljenosti** koji su namijenjeni održavanju pruga između luka udaljenih i do 50 Nm. RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni su za plovidbu na udaljenostima gdje vrijeme plovidbe traje

⁵⁵ Zec, D.: *Optimalna veličina RO-RO putničkog broda u obalnoj plovidbi*, Pomorski zbornik, Rijeka, 2002., br. 40, str. 35.

⁵⁶ Ibidem

više od 15 minuta, no u pravilu ne duže od jedan sat.⁵⁷ Ova skupina RO-RO brodova ima veći prijevozni kapacitet, zbog čega često opslužuju više pruga istodobno, a također pomažu u opsluživanju pruga i prethodne skupine. Zbog povećane potražnje u ljetnim mjesecima na određenim prugama, ovi brodovi su često opremljeni i dvostrukim voznim rampama.

- RO-RO putnički brodovi, **veći**, koji su namijenjeni povezivanju luka na udaljenostima većim od 50 Nm. Ti se brodovi grade za veće udaljenosti između kojih će prometovati te im o tome zavise i karakteristike. Njihov glavni zadatak je funkcija pomorskoputničkog prometa i to putnika, ali i vozila, a ponekad su tu i drugi sadržaji s obzirom na relaciju na kojoj se odvijaju. Takvim sadržajima smatraju se zabavni sadržaji za putnike kao što su luksuzno uređeni dijelovi broda u kojima su sadržaji namijenjeni za putnike. Prema Kesić, Jugović (2006.) „Najveći brodovi ove vrste dosežu prijevozni kapacitet i do 1.400 vozila te više od 2.000 putnika, a brzine novijih RO-RO putničkih brodova ove skupine dosežu i preko 20 čvorova. Obično se upotrebljavaju na prugama na kojima postoji određeni promet cestovnih vozila koji ne može biti zamijenjen nekim drugim načinom prometa“.⁵⁸

4.3.4. Putnički brodovi velikih brzina

Putnički brodovi velikih brzina kao posebna kategorija brodova, gradi se u novije vrijeme. Takva plovila svojom kvalitetom i po unutrašnjem uređenju izgledaju poput zrakoplova.⁵⁹ Među te brodove ubrajaju se svi putnički brodovi kod kojih putovanje ne traje dulje od četiri sata. Takva se plovila najčešće koriste za obalnu i međuotočnu plovidbu, a u svrhu povezivanja luka s regionalnim centrima na udaljenostima od 20 do 40 Nm.

U pravilu se grade od laganih materijala s obzirom na veliku brzinu takvih putničkih brodova. Pogon putničkih brodova velikih brzina jest plin ili jet-propulzija, a u pravilu vrše prijevoz samo putnika, iako su u mogućnosti prevoziti i vozila. U tu grupu spadaju uglavnom brodovi dvotrupci, tzv. katamarani.

Vrlo brzi RO-RO putnički brodovi koji imaju mogućnost prijevoza i putnika i vozila se vrlo rijetko koriste jer postoji mali broj linija čija prometna potražnja omogućava njihovu

⁵⁷ Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 29.

⁵⁸ Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 30.

⁵⁹ Ibidem, str. 30.

cijenu, odnosno u pravilu nisu ekonomski isplativa. Za razliku od tih vrlo brzih RO-RO putničkih brodova, putnički brodovi velikih brzina koji prevoze samo putnike, može se reći da u posljednje vrijeme preuzimaju najznačajniju ulogu na tržištu dužobalnih i međuotočnih linija na kojima su prije u najvećem broju prometovali klasični putnički brodovi.⁶⁰

U budućnosti se može očekivati pojavljivanje velikog broja brodova i to sve većih kapaciteta i velikih brzina za pomorski prijevoz putnika, dok se s druge strane, neće više toliko pojavljivati oni brodovi koji su velikih brzina, a da pri tome mogu prevoziti i putnike i vozila.

4.4. LUKE ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA

Kako je već prethodno navedeno, linijski putnički promet odvija se klasičnim putničkim brodovima, RO-RO putničkim brodovima i vrlo brzim putničkim brodovima. Za organizaciju linijskog prijevoza putnika, nužne su luke specijalizirane za sve potrebne djelatnosti i sa svim potrebnim sadržajima. U nastavku se definira luka za linijski prijevoz putnika, sa svim potrebnim objektima i sadržajima. Kako je ranije već navedeno, kod linijskog pomorskoputničkog prometa, glavni predmet prijevoza su putnici i vozila (automobili, kamioni, motori, itd.), a ovakve luke grade se kao višenamjenski terminali.

Prilikom izgradnje luka za linijski prijevoz putnika, treba voditi računa da luke imaju velike površine na kojima se može smjestiti cestovna vozila. Bitna je i pristupna cesta te ulazna rampa na kojoj se ukrcavaju i iskrcavaju putnici (i vozila) s broda. U pravilu se takve luke grade na lokacijama blizu velikih gradskih središta. Neophodna je komunikacija odnosno spajanje na cestovne prometnice jer ovakvi RO-RO putnički brodovi nude mogućnosti da putnici nastave svoje putovanje automobilom.

Kako autori Kesić i Jugović (2006.) navode, putnički terminali za RO-RO brodove trebaju raspolagati:⁶¹

- odgovarajućim pristanom za ukrcaj/iskrcaj putnika i automobila;
- odgovarajućim priključcima na magistralnu mrežu cestovnih prometnica;
- prostorima za boravak putnika, kao i pružanje ostalih usluga putnicima (mjenjačnice, trgovine, uslužni objekti, itd.).

⁶⁰ Ibidem, str. 30.

⁶¹ Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 38.

Linijski pomorskoputnički promet može se nadalje podijeliti na nacionalni i međunarodni promet. Navedena podjela je od velikog značaja jer se ovisno o tome je li luka nacionalnog ili međunarodnog prometa, razlikuje i sama organizacija tih luka. Luke za međunarodni linijski prijevoz putnika organiziraju svoje poslovanje koje se mora putnicima u međunarodnom prometu omogućiti prostore za čekanje prilikom ukrcaja/iskrcaja putnika na terminalu, kao i pograničnu i carinsku kontrolu. Takve luke također moraju svojim putnicima omogućiti veći broj i velike prostore za parkiranje vozila koja se u pravilu zbog uštede prostora grade na dvije etaže.

Putničke luke koje imaju funkciju obavljanja i nacionalnog kao i međunarodnog prometa, organizirane su na način da omogućuju prihvrat nekih manjih RO-RO putničkih brodova, odnosno brodova za lokalni pomorski promet, većih RO-RO putničkih brodova koji prometuju po srednjim udaljenostima, za RO-RO putničke brodove u međunarodnom putničkom prometu, ali i za vrlo brze putničke brodove, odnosno katamarane i hidroglisere.

5. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET U EU

Linijski pomorskoputnički promet, točnije pomorskoputnički promet trajektima izuzetno je važan oblik prijevoza ljudi u svim dijelovima svijeta, a posebice u zemljama EU.

Prema Opačić (2002.), „prometno povezivanje kopnenih cjelina odvojenih morem tradicionalno se povezuje pomorskim putem a posebno je to naglašeno u državama s razvedenom obalom (Norveška, Grčka, Hrvatska itd.), te na razvedenim dijelovima kontinentskih cjelina (npr. Sjeverna Europa preko Baltičkog i Sjevernog mora)“.⁶²

Kako je već prethodno navedeno, linijski pomorskoputnički promet, posebice onaj trajektima, predstavlja poveznicu odnosno produženje cestovne prometnice, prvenstveno u povezivanju otoka s kopnom. Njime je omogućeno (Opačić 2002.) i savladavanje prirodnih zapreka kao što su uvučeni zaljevi ili morski prolazi.

U nastavku ovog rada prikazuju se najprije linijski pomorskoputnički promet u Republici Hrvatskoj. Zatim se navode najznačajnije pomorskoputničke luke Europske unije te se analiziraju najnoviji podaci pomorskoputničkog prometa prema najnovijem izvješću Eurostata za 2019. godinu.

5.1. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republika Hrvatska u svom sastavu ima 718 otoka od kojih je 50 stalno naseljenih. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, na otocima živi nešto manje od 3% od ukupnog broja stanovništva.

Kako bi se osigurala održivost hrvatskih otoka i kako bi se spriječilo iseljavanje otočnog stanovništva, izuzetno je važno osigurati odgovarajuće prometne veze između otoka i kopna. S obzirom da je Hrvatska turistička država, najveći promet između otoka i kopna, ostvaruje se tijekom ljetnih mjeseci. S druge strane, otočno stanovništvo koristi pomorske linije zbog odlaska na posao i obavljanja svakodnevnih aktivnosti te se može zaključiti da je linijski pomorskoputnički promet za Republiku Hrvatsku od velike važnosti.

⁶² Opačić, V. T.: *Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja*, Geoadria, Zadar, vol 7/2, 2002., str. 95-109.

Kako je već ranije navedeno u radu, linijski pomorskoputnički promet u EU reguliran je propisima koji su sve države članice obvezne primjenjivati pa tako i Republika Hrvatska kao punopravna članica EU.

Odlukom Vlade Republike Hrvatske, a sukladno Odredbama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu utemeljena je Agencija za obalni linijski pomorski promet.⁶³

Agencija⁶⁴ je glavno regulatorno tijelo Republike Hrvatske za pitanja linijskog putničkog prometa na Jadranu. Najznačajnija zadaća Agencije je odabir brodarica temeljem provedenih javnih natječaja, koji će pružati uslugu prijevoza na državnim trajektnim, brodskim i brzobrodskim linijama u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu.

Uloga Agencije je također 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.

Uz navedeno, djelatnost Agencije među ostalim obuhvaća i uspostavu i upravljanje informatičkim sustavom javnog obalnog linijskog prometa, davanje suglasnosti, objedinjavanje i objavljivanje redova plovidbe na državnim linijama, davanje suglasnosti na redove plovidbe u međunarodnom linijskom pomorskom prometu te davanje suglasnosti za obavljanje javnog linijskog prijevoza bez obveze javne usluge.⁶⁵

To znači da Agencija raspisuje javne natječaje, sklapa ugovore o koncesijama, te kontinuirano nadzire provedbu ne samo koncesijskih ugovora, nego i Zakona u cijelosti.

Prema podacima Agencije, većina trajektnih linija u Republici Hrvatskoj nije financijski isplativa te ih subvencionira država.⁶⁶

⁶³ Odluku je donio Hrvatski sabor na sjednici održanoj 10. ožujka 2006. godine.

<https://mmpi.gov.hr/more-86/pomorski-promet-105/105> (pristupljeno, 20.6.2021.)

⁶⁴ Agencija je neprofitna pravna osoba osnovana 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13, 56/16 i 121/19). Sukladno odredbama Zakona osnivač Agencije je Republika Hrvatska, a osnivačka prava ostvaruje Vlada Republike Hrvatske. <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2020/09/IZVJE%C5%A0TAJ-O-RADU-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2019..pdf> (pristupljeno, 20.6.2021.)

⁶⁵ Agencija za obalni linijski pomorski promet <https://agencija-zolpp.hr/agencija/> (pristupljeno, 20.6.2021.)

⁶⁶ Stupalo, V., Jolić, N. & Žgaljić, D.: Maritime cabotage of passenger liner transport in Croatia after EU accession. 4th IMSC, Split, 2012., str. 16. <https://www.bib.irb.hr/584139> (pristupljeno, 20.6.2021.)

Pomorskim zakonikom i Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Agencija je određena kao tijelo nadležno i za provedbu odredaba Uredbe (EU) br.1177/2010 Europskog parlamenta i vijeća od 24. studenoga 2010. godine o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004.⁶⁷ Agencija je osnovana kao regulatorno tijelo⁶⁸ koje bi djelovalo u smjeru osiguranja efikasnosti, transparentnosti i nadzora nad dodjelom prava obavljanja usluge javnog prijevoza s obvezom javne usluge u obalnom pomorskom prometu.

Prema podacima Agencije za obalni linijski pomorski promet, promet putnika i vozila na linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu u 2017. godini, u porastu je za 4,3 % putnika i 6,2 % vozila u odnosu na prethodnu godinu.

U istoj godini na trajektnim linijama najprometnija linija po broju putnika je linija Supetar – Split i obratno, a slijedi je linija Preko – Ošljak – Zadar/Gaženica i obratno. Po broju vozila najprometnija je linija Valbiska – Merag i obratno, a slijedi je linija Supetar – Split i obratno. Na brzobrodskim linijama najprometnija je linija Lastovo – Vela Luka – Hvar – Split i obratno, a slijedi je linija Korčula – Prigradica – Hvar – Split i obratno. Na brodskim (klasičnim) linijama najviše putnika prevezeno je na liniji Preko – Zadar i obratno, a slijedi je linija Suđurađ – Lopud – Koločep – Dubrovnik i obratno. Najveći promet ostvaruju brodovi Jadrolinije koji su u 2017. godini prevezli 87,0% putnika i 89,8% vozila.

Analizirajući najnovije podatke za 2019. godinu, u nadležnosti Agencije, temeljem 47 ugovora o javnoj usluzi održavala se 51 državna linija (24 trajektna, 12 brodskih i 15 brzobrodskih). Državne linije imaju propisanu obvezu javne usluge te se usluga održavanja javnog prijevoza na tim linijama smatra uslugom od općeg gospodarskog interesa.

Obveza javne usluge uključuje zahtjeve u vezi luka koje se moraju uslužiti, trajnosti, redovnosti, učestalosti i sposobnosti pružanja usluge, visine naknada koje se naplaćuju i posade brodova.⁶⁹

⁶⁷ Ibidem

⁶⁸ Time je Agencija imenovana kao NEB (National Enforcement Body), nacionalno tijelo odgovorno za izvršenje predmetne Uredbe.

⁶⁹ Izvještaj o radu Agencije za obalni linijski pomorski promet za 2019. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2020/09/IZVJE%C5%A0TAJ-O-RADU-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2019..pdf> (pristupljeno, 20.6.2021.)

Tablica 4 Brodske linije u 2019. godini

BRODSKE LINIJE		Brodar	Razdoblje ugovora
310	MALI LOŠINJ - (UNIJE - SRAKANE VELE - SUSAK)	Jadrolinija	3 god (2018-2020)
311	ILOVIK - MRTVAŠKA - (MALI LOŠINJ)	Porat Ilovik d.o.o.	3 god (2018-2020)
405	RAVA - (MALA RAVA - VELI IŽ - MALI IŽ) - ZADAR	G&V Line ladera d.o.o.	3 god (2018-2020)
406	ZADAR - SALI - ZAGLAV		
409	PREKO - (OŠLJAK) - ZADAR	Jadrolinija	3 god (2019-2021)
415	VRGADA - PAKOŠTANE - (BIOGRAD)	RPZ Vrgada	12 god (2018-2029)
501	KRAPANJ - BRODARICA	Gradski parking Šibenik d.o.o.	6 god (2015-2020)
505	(VODICE - PRVIĆ ŠEPURINE - PRVIĆ LUKA - ZLARIN) - ŠIBENIK	Jadrolinija	3 god (2018-2020)
612	KOMIŽA - BIŠEVO	NC Komiža	6 god (2015-2020)
614	KORČULA - OREBIĆ	KTD Bilan	3 god (2018-2020)
616	(TROGIR) - SLATINE - SPLIT	Obrt Bura Line & Off Shore	3 god (2018-2020)
807	SUBURAB - LOPUD - KOLOČEP - DUBROVNIK	Jadrolinija	3 god (2018-2020)

Izvor: Izvještaj o radu Agencije za obalni linijski pomorski promet za 2019. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2020/09/IZVJE%C5%A0TAJ-O-RADU-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2019..pdf> (pristupljeno, 20.6.2021.)

Prethodna tablica 4 prikazuje brodske linije u 2019. godini i razdoblje na koje brodari imaju potpisane ugovore. Iz tablice je vidljivo da se je u nadležnosti Agencije, temeljem ugovora o javnoj usluzi održavalo 12 brodskih linija. U narednoj tablici prikazane su brzobrodске linije u 2019. godini kojih je bilo 15 u nadležnosti Agencije.

Tablica 5 Brzobrodске linije u 2019. godini

BRZOBRODSKE LINIJE		Brodar	Razdoblje ugovora
9141	PULA - (UNIJE - SUSAK) - MALI LOŠINJ - (ILOVIK - SILBA) - ZADAR	Catamaran Line d.o.o.	6 god (2018-2023)
9308	MALI LOŠINJ - (ILOVIK - SUSAK - UNIJE - MARTINŠĆICA) - CRES - RIJEKA	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9309	NOVALJA - RAB - RIJEKA	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9401	OLIB - SILBA - PREMUDA - ZADAR	Miatrade d.o.o.	6 god (2018-2023)
9403	IST/Široka - (ZAPUNTEL - BRGULJE - MOLAT) - ZADAR	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9404	BRBINJ - (BOŽAVA - ZVERINAC - SESTRUNJ - RIVANJ) - ZADAR	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9405	ZADAR -(MALI IŽ) - VELI IŽ - (MALA RAVA - RAVA)		
9406	ZADAR - SALI - ZAGLAV - (MALI IŽ/BRŠANJ)	G&V Line ladera d.o.o.	6 god (2018-2023)
9502	ŽIRJE - KAPRIJE - ŠIBENIK	Catamaran Line d.o.o /G&V ladera d.o.o	3 god (2018-2020)
9601	ROGAČ - (STOMORSKA - MILNA) - SPLIT	Krilo shipping company d.o.o.	6 god (2018-2023)
9602	VIS - (HVAR - MILNA) - SPLIT	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9603	JELSA - BOL - SPLIT	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9604	LASTOVO - VELA LUKA - HVAR - SPLIT	Jadrolinija	6 god (2018-2023)
9608	KORČULA - (PRIGRADICA) - HVAR - SPLIT	MB Kapetan Luka	6 god (2018-2023)
9807	(LASTOVO - KORČULA - POLAČE) - SOBRA - (ŠIPANSKA LUKA) - DUBROVNIK	G&V Line d.o.o.	6 god (2018-2023)

Izvor: Izvještaj o radu Agencije za obalni linijski pomorski promet za 2019. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2020/09/IZVJE%C5%A0TAJ-O-RADU-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2019..pdf> (pristupljeno, 20.6.2021.)

Usluge linijskog pomorskoputničkog prometa u Republici Hrvatskoj, prema podacima Agencije za obalni pomorski linijski prijevoz, provodi 12 različitih pomorskih tvrtki: Jadrolinija Rijeka, National Line Voyage Inc. Split, Mediteransko krstarenje Inc. Korčula, Rapska Plovidba dd Rab, G&V Line doo Dubrovnik, U.T.O. Kapetanska luka Krilo Jesenice, Miatrade doo Zadar, T.U.O. Mankul Zadar, PRZ "Vrgada" Vrgada, Bura line & Offshore Slatine, Poljoprivredna zadruga Komiža i Grad Šibenik.

5.2. NAJZNAČAJNIJE POMORSKOPUTNIČKE LUKE U EU

U linijskom pomorskoputničkom prometu EU najznačajniji je onaj trajektni, a vrlo često je to i jedini način za povezivanje otoka s kopnom. Upravo je trajektni promet značajan element razvoja velikog broja zemalja koje se nalaze na rubnim dijelovima EU kao što su npr. Grčki otoci, Škotska, ali i Skandinavski poluotok.

Trajektni promet omogućava niže troškove transporta u usporedbi sa cestovnim prijevozom, ali ima i znatno manje štetnog utjecaja na okoliš te pridonosi održivom razvoju često vrlo osjetljivih prirodnih područja. U stvarnosti se vrlo često kopneni promet kombinira sa trajektnim prometom, pružajući mogućnosti ravnomjernijeg regionalnog razvoja.

Luke za linijski prijevoz putnika predstavljaju općedruštveni interes. Iz tog razloga, njima najčešće upravlja država. Uvelike je prisutna i oscilacija u intenzitetu prometa posebice u sezonama turističkih pritisaka, što često dovodi do otežanog poslovanja u određenim lukama koje se onda ne može ostvariti po tržišnim uvjetima.

Područja najintenzivnijeg trajektnog prometa u Europi su:⁷⁰

1. Skandinavske države a najizraženije područje je u Norveškoj sa plovnim putom duljine od cca. 2.500 Nm, dodirujući 34 luke;
2. Engleska i Francuska odnosno La Manche kanal;
3. Italija i to konkretno veza između otoka Elbe i Sicilije, te trajektne veze koje Italiju povezuju s Grčkom;
4. Grčka i Hrvatska sa izrazito velikim brojem trajektnih veza u svrhu povezivanja otoka s kopnom i obrnuto, zbog duge i vrlo razvedene obale (sa koeficijentom razvedenosti 1,1).

⁷⁰ Ibidem

Na temelju navedenog, za pretpostaviti je bilo da će se na ovim područjima razviti i najznačajnije putničke luke, kao što je luka Calais u Francuskoj koja je ujedno i najveća putnička luka na svijetu. Zatim, treba istaknuti i luku Pirej u Grčkoj kao najveću europsku trajektnu luku. Značajne su i švedske luke. Luka Stockholm najveća je putnička luka na Baltiku, a talijanska luka Genova najveća je trajektna i putnička luka.

Svjetski najprometniji pomorski put je La Manche (Engleski kanal) koji povezuje Veliku Britaniju s kopnenim dijelom Europe ploveći prvenstveno francuskim lukama. Prolaskom kroz La Manche, vrlo često se uplovljava u luka Calais, Boulogne, Dunkirk, Dieppe, Cherbourg-Octeville, Caen, St. Malo i Le Havre. Značajno je spomenuti i trajekte iz Velike Britanije koji plove prema Belgiji, Danskoj, Nizozemskoj, Norveškoj, Španjolskoj i Irskoj. Najprometniji takav trajektni pravac je ruta Øresund, koja povezuje Helsingborg u Švedskoj i Elsinore u Danskoj.

Preko polovice pomorskog prijevoza putnika odnosi se na nacionalni promet, odnosno na promet između luka unutar neke određene države. Tako države s mnoštvom otoka i s velikim brojem trajektnih linija često održavaju popriličan prometna tržištu putničkog pomorstva. Među državama EU mogu se izdvojiti Italija i Grčka, a slijede ih Malta i Portugal kao vodeće države u pomorskom prijevozu putnika u EU.⁷¹

U vrijeme kad je došlo do pojave i ekspanzije zračnog prometa zbog niskobudžetnih avioprijevoznika, trajektni je promet počeo znatno opadati i gubiti na svom značaju. S vremenom situacija se je promijenila, a linijski pomorskoputnički promet počeo je opet drastično rasti. Najveći porast zabilježen je prvenstveno u trajektnom prijevozu i to zahvaljujući komoditetu kojeg putnicima pruža. Za pretpostaviti je da je zbog ekspanzije trajektnog prometa došlo i zbog restrikcija u zračnom prometu.

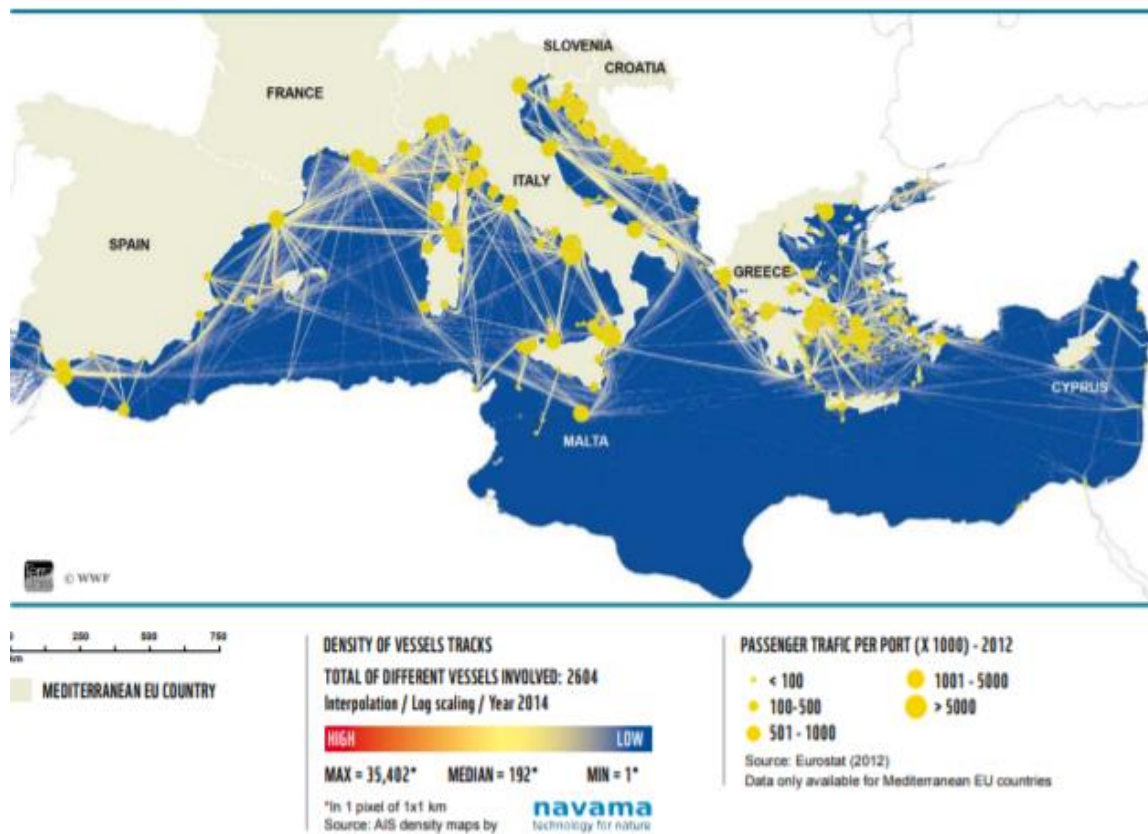
Pomorskoputnički promet od velike je važnosti za Europsku uniju, a razlozi tome leže u činjenici da takav oblik prometa olakšava odvijanje svakodnevnog života, a ima i veliki utjecaj na razvoj cijelog turističkog sustava. Među 20 najvećih putničkih luka na svijetu, čak njih 13 nalazi se u Europi.⁷²

⁷¹ Službena mrežna stranica Eurostata, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transport_statistics_at_regional_level (pristupljeno 20.6.2021.)

⁷² Kesić, B., Jugović, A., op. cit, str. 68.

Poznata je činjenica da se više od 90% svjetske trgovine obavlja morem. Svjetske razmjene s EU uglavnom ovise o pomorskom prometu (75%). Sredozemno more jedno je od najprometnijih mora na svijetu, ubirući 20% prometa morskim putem. Pri tome 10% svjetskog prometa kontejnera i preko 200 milijuna putnika realizira se upravo na Sredozemlju. Nadalje, kako se pomorski promet neprestano povećava, ne smije se zanemariti i pritisak na okoliš, poput porasta emisija CO₂, onečišćenja, morskog otpada i sudara s velikim kitovima, podvodne buke i unošenja neautohtonih vrsta. Razvoj lučkog prometa pokazuje jasan trend brzog rasta sektora, što nesumnjivo povećava pritisak na okoliš i jača potrebu za prijelazom na održivo pomorstvo.⁷³

Slika 1 Pomorskoputnički promet u EU



Izvor: Piante, C., Ody, D.: *Blue Growth in the Mediterranean Sea: The Challenge of Good Environmental Status*. Med Trends Project. WWF-France, 2015., str. 192.

https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/medtrends_regional_report.pdf, (pristupljeno 27.5.2021.)

⁷³ Službena mrežna stranica UN-a, <https://www.medqsr.org/maritime-transport> (pristupljeno 2.6.2021.)

Prethodna slika (slika 1.) prikazuje pomorskoputnički promet u EU gdje se može vidjeti da je više od polovice ukupnog putničkog pomorskog prometa realizirano u zemljama EU. Glavne pomorskoputničke luke su u Grčkoj i Italiji.⁷⁴

Sredinom 1990-ih i 2000-ih godina Sredozemno more zabilježilo je porast od 58% tranzitnih kapaciteta, u kombinaciji s povećanom veličinom plovila za 30% od 1997. godine, a očekuje se da će se pomorski promet u mediteranskom bazenu povećati narednih godina, kako brojem ruta tako i intenzitetom prometa.

Na Mediteranu postoji više od 600 komercijalnih morskih luka i terminala. Gotovo polovica njih nalazi se u Grčkoj i Italiji, a čak dvadeset i jedna luka Sredozemnog mora je među 100 najboljih svjetskih luka. Sektor pomorskog putničkog prijevoza u Sredozemnom moru bilježi godišnji rast od oko 10% te je s obzirom na trendove, opravdano je očekivati da će pomorskoputnički prijevoz nastaviti rasti i u budućem periodu.⁷⁵

5.3. ANALIZA POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA U EU

Broj putnika u pomorskoputničkom prometu u lukama EU prema posljednjim podacima za 2019. godinu doseže vrhunac sa 418, 8 milijuna. U 2019. godini u odnosu na prethodnu 2018. godinu, došlo je do povećanja broja putnika u pomorskoputničkom prometu u lukama EU za 1,8%.

Podaci preuzeti iz Izvješća Eurostat, a koji se iznose u ovom završnom radu predstavljaju trendove u pomorskom prometu u lukama Europske unije (EU), te također uključuju i podatke za Island, Norvešku, Ujedinjeno Kraljevstvo, Crnu Goru i Tursku.⁷⁶ Sadržaj se temelji na podacima prikupljenim u pravnom okviru za statistiku pomorskog prometa EU, odnosno Direktivi 2009/42 / EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o statističkim podacima o prijevozu robe i putnika morem kasniji amandmani.⁷⁷

⁷⁴ Piante, C., Ody, D.: *Blue Growth in the Mediterranean Sea: The Challenge of Good Environmental Status*. Med Trends Project. WWF-France, 2015., str. 192.

https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/medtrends_regional_report.pdf (pristupljeno 27.5.2021.)

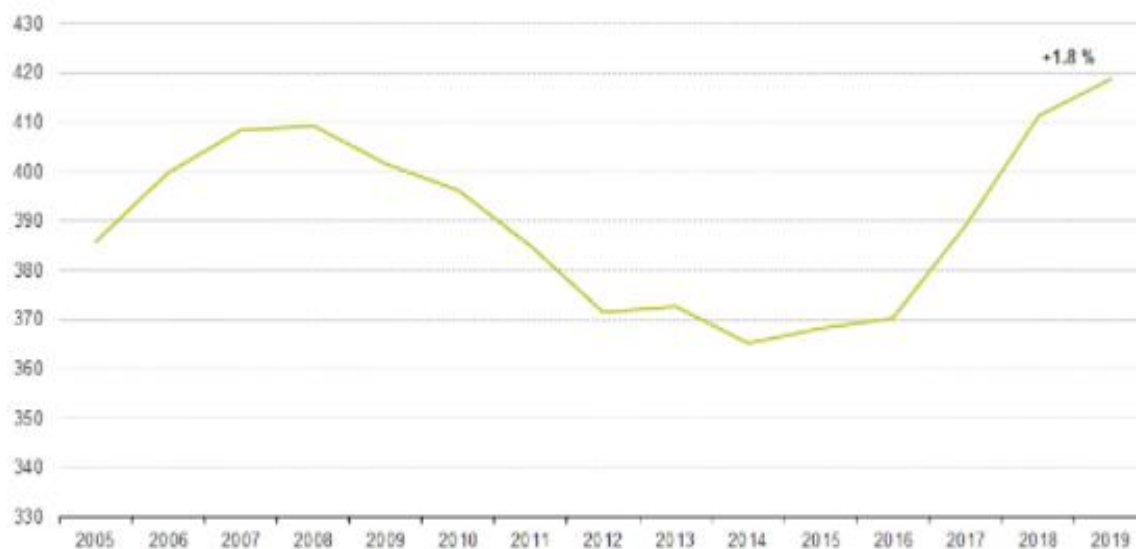
⁷⁵ Ibidem, str. 192.

⁷⁶ EU-27 se odnosi na ukupno 22 pomorske države članice. Češka, Luksemburg, Mađarska, Austrija i Slovačka nemaju pomorske luke. Norveška i Island Eurostatu dostavljaju podatke kao članovi Europskog gospodarskog prostora (EEA). Zemlja EEA Lihtenštajn nema pomorskih luka. Crna Gora i Turska daju podatke kao zemlje kandidati.

⁷⁷ Službena mrežna stranica Eurostata, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)

Prema podacima iz grafikona 2 može se primijetiti da se je ukupan broj putnika u lukama EU oporavio u posljednjih pet godina nakon redovitog pada između 2008. i 2014. s iznimkom u 2013. (+0,3% u odnosu na 2012.), kako bi dosegao više razine nego 2008., koja je bila zabilježena kao vrhunac pomorskoputničkog prometa (+2,3%).

Grafikon 2 Broj putnika u pomorskoputničkom prometu EU od 2005. do 2019. godine (u mil.)



Izvor: Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)

Ako se uspoređi kretanja robe sa kretanjem putnika u pomorskom prometu, može se primijetiti da se uglavnom 60% robe iskrcava i 40% ukrcava u lukama EU, dok je evidentna mala razlika između broja putnika koji se iskrcavaju ("prema unutra") i ukrcavaju ("prema van") u lukama EU. Navedeno ukazuje da se pomorski prijevoz putnika u Europi uglavnom obavlja putem nacionalnih trajektnih službi, pri čemu se isti putnici statistički dva puta evidentiraju i to jednom kada se ukrcavaju na trajekt u jednoj luci EU-a drugi put pri iskrcavanju sa istog trajekta u drugoj luci EU.⁷⁸

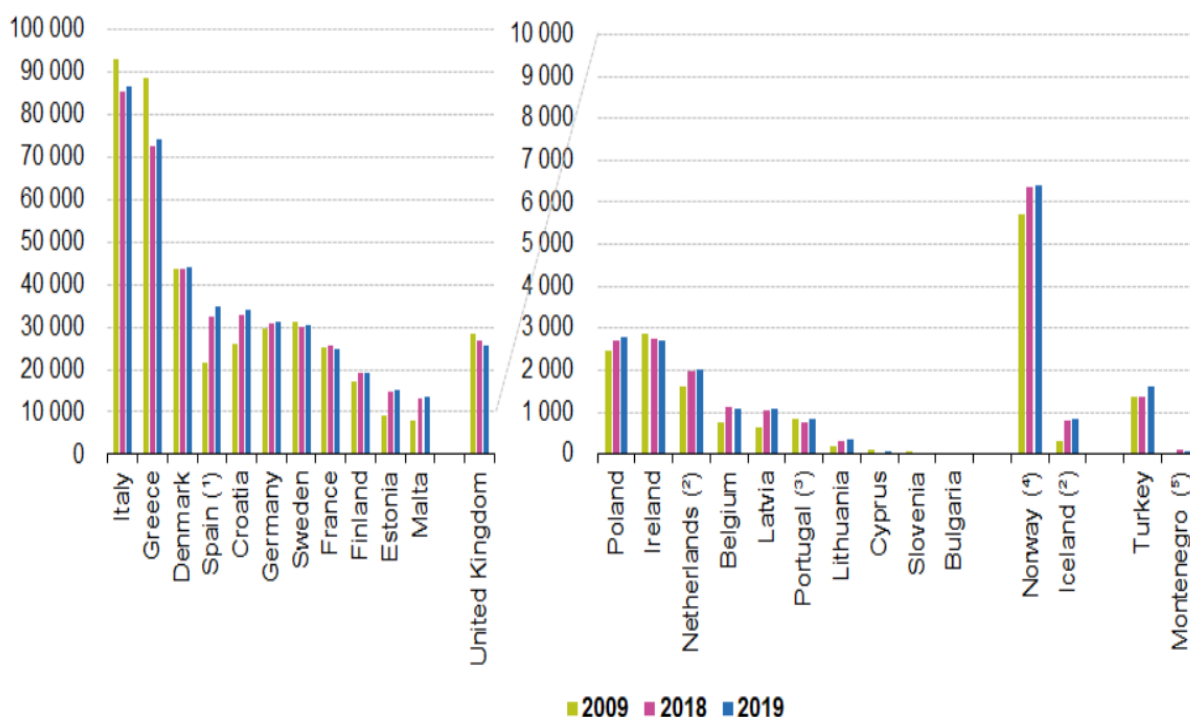
S 86,5 milijuna, odnosno 73,9 milijuna putnika morem, luke u Italiji i Grčkoj činile su zajednički udio od 38,5% od ukupnog broja putnika koji su se ukrcali i iskrcali u lukama EU-a u 2019. godini (grafikon 3). Iz grafikona je vidljivo da su Italija i Grčka i dalje vodeće zemlje u pogledu pomorskog prijevoza putnika u EU. Te dvije vodeće zemlje slijedile su

⁷⁸ Eurostat, 2021. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)

dalje Danska s 44,2 milijuna putnika u 2019. godini, Španjolska (34,6 milijuna) i Hrvatska (34,1 milijuna).

Analizirajući grafikon 3, može se zaključiti da su u usporedbi s prethodnom godinom, najveći relativni porast prometa putnika na moru zabilježili Cipar (+89,3%), Bugarska (+60,9%), Portugal (+8,6%), Španjolska i Slovenija (+6,3%) i Litva (+6,2%) u 2019. godini. Država kandidatkinja Turska je također zabilježila značajan rast u 2019. u odnosu na prethodnu godinu (+16,6%). Suprotno tome, samo su četiri države članice EU zabilježile pad u 2019. u odnosu na 2018. Najveći pad zabilježen je u Francuskoj (-4,1%), zatim u Belgiji (-3,1%), Irskoj (-2,3%) i Finskoj (-0,2%). Država kandidatkinja Crna Gora i Ujedinjeno Kraljevstvo također su zabilježile znatan pad u 2019. u odnosu na 2018. godinu (-9,9% odnosno -4,4%).

Grafikon 3 Vodeće zemlje po broju putnika u EU 2009., 2018. i 2019. godine (u tisućama)

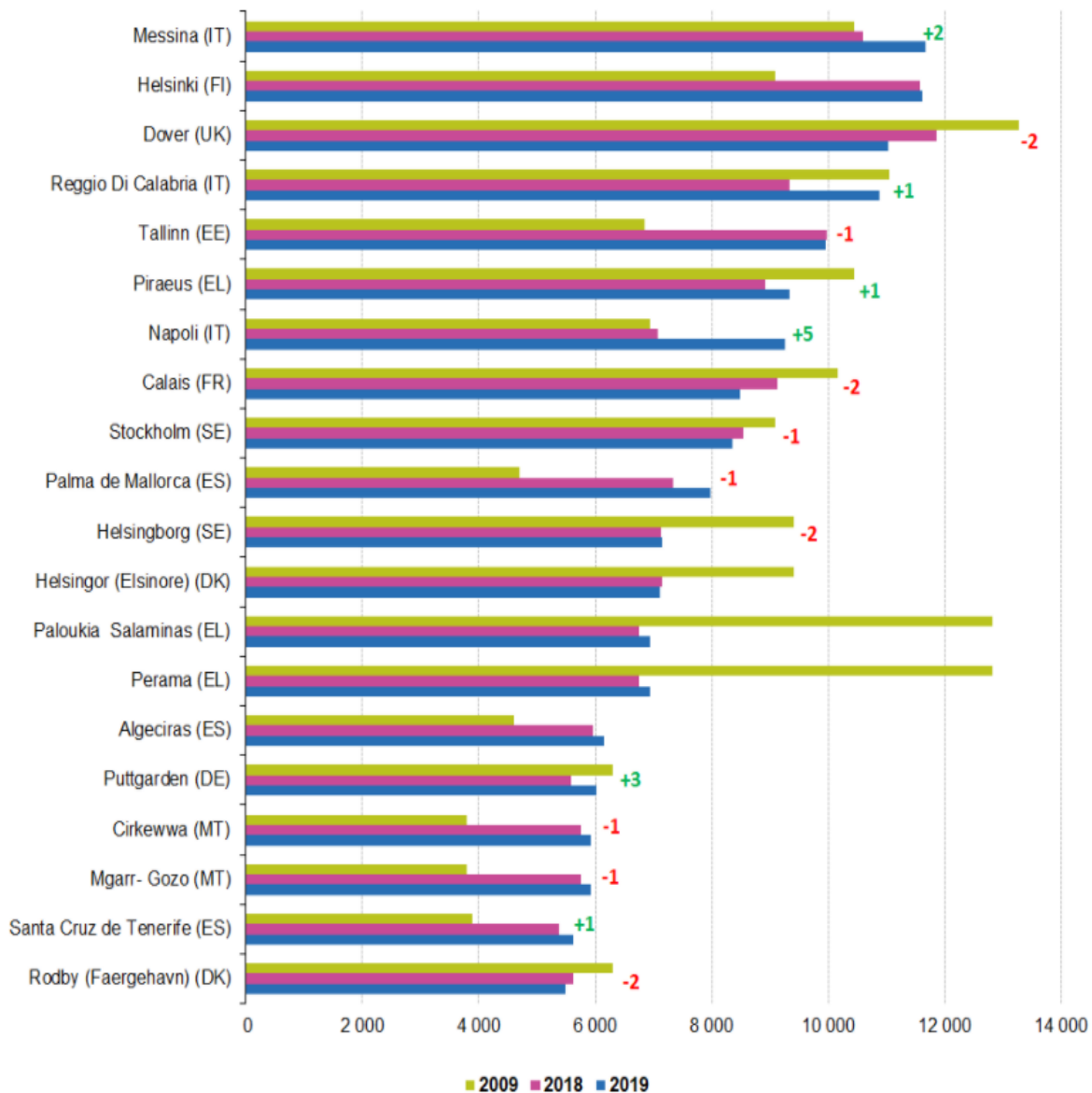


- (1) razmak u pokazateljima 2018. zbog unaprjeđenja
- (2) bez putnika na kružnim putovanjima
- (3) 2019. isključeni su putnici na kružnom putovanju
- (4) samo podaci međunarodnog pomorskoputničkog prometa
- (5) podaci za 2009. nisu dostupni

Izvor: Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)

U nastavku se analizira 20 najprometnijih pomorskoputničkih luka. Tih 20 luka činilo je blizu 36% ukupnog broja putnika u 2019. godini u zemljama EU.

Grafikon 4 Trend kretanja broja putnika najprometnijih pomorskoputničkih luka EU 2019. godine u odnosu na 2018. godinu (u tisućama)



Izvor: Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)

Luka Dover, sa smanjenjem prometa od 7,0% u 2019. u odnosu na 2018. godinu, izgubila je poziciju najveće europske putničke luke u korist Messine i Helsinkija. Messina, koja je zabilježila porast broja putnika od 10,0% u periodu od 2018. do 2019. godine zauzela je prvo mjesto, dok je Helsinki ostao na drugom mjestu, stavljajući Dover na treće mjesto (grafikon 4).

U dvadeset najprometnijih putničkih luka ubrojene su iste luke u 2018. i 2019. godini, međutim, njihov položaj na ljestvici se promijenio. Konkretno, luka Napoli popela se je za 5 mjesta na ljestvici, nakon porasta prometa broja putnika od 31,0% u 2019. u odnosu na 2018., čime je došla na 7. mjesto. Nakon Napolija, luka Reggio di Calabria zabilježila je najveći relativni porast između 2018. i 2019. (+16,6%). Suprotno tome, uz Dover, još pet luka zabilježilo je pad u 2019. u odnosu na 2018. godinu koji je najuočljiviji za luku Calais.

U nastavku se prikazuje broj putnika u pomorskom prometu (isključujući putnike s krstarenja) u vodećim lukama EU do 2019. godine.

Tablica 4 Broj putnika u pomorskom prometu (isključujući putnike s krstarenja) u EU u periodu od 2009. do 2019. godine (u tisućama)

	2009	2015	2016	2017	2018	2019	Change 2019/2018 (%)	Change 2019/2009 (%)
EU-27	225 616	201 502	202 031	211 218	220 299	220 413	0.1	-2.3
Belgium	566	351	330	316	327	307	-6.3	-45.9
Bulgaria	-	-	-	-	-	-	-	-
Denmark	32 269	30 295	30 353	30 532	30 881	31 105	0.7	-3.6
Germany	19 965	21 013	20 636	19 944	19 680	20 158	2.4	1.0
Estonia	7 737	11 594	11 953	12 314	12 255	12 332	0.6	59.4
Ireland	2 875	2 750	2 712	2 769	2 703	2 645	-2.1	-8.0
Greece	43 867	32 060	31 806	34 527	35 739	36 518	2.2	-16.8
Spain (*)	13 239	14 911	18 852	16 663	18 170	18 981	4.5	43.4
France (†)	24 138	24 605	22 159	21 268	21 697	20 649	-4.8	-14.5
Croatia	12 964	13 272	14 713	15 583	16 374	16 920	3.3	30.5
Italy	50 373	37 411	35 175	38 888	45 040	45 697	1.5	-9.3
Cyprus	-	-	-	-	-	-	-	-
Latvia	553	457	510	953	1 017	1 032	1.4	86.6
Lithuania	205	286	303	297	323	343	6.2	67.2
Malta (‡)	3 792	5 583	6 221	6 752	7 266	7 402	1.9	95.2
Netherlands	1 741	1 910	1 934	1 928	1 980	2 010	1.5	15.5
Poland	1 518	1 990	2 123	2 167	2 230	2 279	2.2	50.2
Portugal	388	269	314	338	350	371	6.0	-4.5
Romania	-	-	-	-	-	-	-	-
Slovenia	-	-	-	-	-	-	-	-
Finland	16 584	18 242	18 609	18 844	18 564	18 521	-0.2	11.7
Sweden	29 132	27 741	27 906	29 635	29 429	29 146	-1.0	0.0
Iceland	:	:	:	:	:	:	:	:
Norway (*)	5 633	6 064	6 160	6 242	6 167	6 365	3.2	13.0
United Kingdom	24 712	23 832	22 808	22 354	22 409	21 250	-5.2	-14.0
Montenegro	:	:	:	:	20	18	-10.2	:
Turkey	1 121	1 692	1 100	1 259	1 242	1 612	29.8	43.8

(:) nedostupni podaci

(-) nije primjenjivo

(†) djelomično za 2017. zbog unaprjeđenja

(‡) procjena Eurostat 2014.-2015.

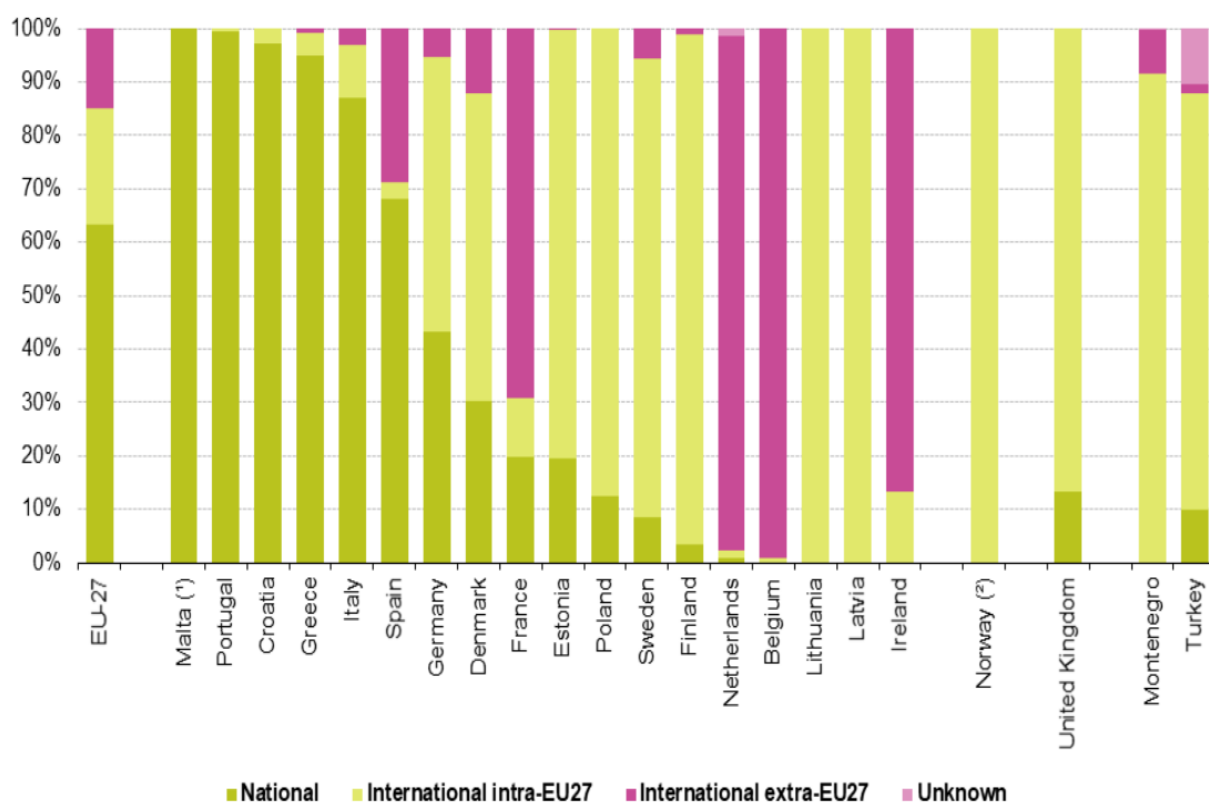
(*) međunarodni putnici Vallette nisu uključeni

(*) samo podaci međunarodnog pomorskoputničkog prometa

Izvor: Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192
(pristupljeno 5.6.2021.)

Pomorski prijevoz putnika u EU-u (bez putnika na krstarenju) ostao je stabilan u periodu između 2018. i 2019. s prometom od 220 milijuna putnika (+0,1%) (Tablica 4). U usporedbi s prethodnom godinom, samo je pet država članica EU zabilježilo pad u 2019. u odnosu na 2018. godinu. Najznačajniji pad bilježe Belgija (-6,3%) i Francuska (-4,8%). Država kandidatkinja Crna Gora zabilježila je znatan pad od 10,2%. Suprotno tome, glavni rast od 2018. do 2019. zabilježen je u Litvi (+6,2%) i Portugalu (+6,0%). Država kandidatkinja Turska također je zabilježila značajan rast od 29,8%.

Grafikon 5 Pomorski prijevoz putnika (isključujući putnike s krstarenja) između glavnih luka u zemljama EU grupiranim po glavnim zemljopisnim područjima, 2019. godine (u % ukupnog broja putnika)



Izvor: Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)

Prethodnim grafikonom prikazuje se pomorski prijevoz putnika (isključujući putnike s krstarenja) između glavnih luka u zemljama EU grupiranim po glavnim zemljopisnim područjima 2019. godine.

Većina pomorskog prijevoza putnika (osim putnika na krstarenju) u Europskoj Uniji odvija se među luka koje su smještene u istoj zemlji (63%). Upravo ta činjenica ukazuje na dominaciju nacionalnih trajektnih usluga u pomorskom putničkom prijevozu u EU

(isključujući putnike s krstarenja) kako je vidljivo na grafikonu 4. Tako da one zemlje koje imaju dobru trajektnu povezanost, imati će i veći opseg prijevoza putnika morskim putem (isključujući putnike s krstarenja) i velik udio nacionalnog pomorskog prijevoza putnika (isključujući putnike s krstarenja). Dobar primjer koji potvrđuje ovu činjenicu su upravo Italija i Grčka kao dvije vodeće pomorske putničke zemlje te druge zemlje EU kao što su Portugal, Hrvatska i Španjolska.

Zemlje s trajektnim vezama s drugim zemljama Europske Unije (Latvija, Litva, Finska, Poljska, Švedska, Estonija i Danska) očekivano pokazuju visok udio u međunarodnom pomorskom prometu unutar područja EU. Belgija, Nizozemska, Irska, Francuska i Španjolska zabilježile su najveći udio prijevoza putnika morskim putem izvan EU (isključujući putnike na krstarenju) u 2019. godini, a Španjolska je imala trajektne veze s Marokom, dok su ostale zemlje imale s Ujedinjenim Kraljevstvom.

Nadalje, može se zaključiti da su sjevernoeuropske luke prvenstveno međunarodne morske luke, dok su južne (tj. mediteranske) europske luke prije svega nacionalne putničke luke.⁷⁹

Kao zaključak provedene analize može se prema najnovijim statističkim podacima⁸⁰ o putničkom prometu u lukama Europske Unije (EU) istaknuti da broj putnika u pomorskom prometu doseže 419 milijuna. Iako kružna putovanja nisu bila uža tema ovog završnog rada, evidentno je da se je broj putnika na kružnim putovanjima povećao za 15 milijuna. Analizirajući 20 najprometnijih luka u EU, može se zaključiti da je Messina bila najveća europska putnička luka u 2019. godini, a većina pomorskog prijevoza putnika u EU-u unutar je nacionalnih granica.

⁷⁹ Stupalo, V.: *Methods for evaluation of capacity and level of service in ferry port*. Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, doktorska disertacija, 2015.

⁸⁰ Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6. 2021.)

6. ZAKLJUČAK

Pomorski promet od davnina ima značajnu ulogu u gospodarskoj razmijeni, a upravo zemlje EU čine krucijalni segment svjetskog pomorskog prometa. Linijsko putničko brodarstvo zasebna je vrsta morskog brodarstva u kontekstu cjelokupne gospodarske djelatnosti morskog brodarstva (uz teretno brodarstvo, slobodno brodarstvo, tankersko brodarstvo i dr.).

Iako teretno brodarstvo predstavlja najveći dio morskog brodarstva, tema ovog rada bila je pomorsko putničko brodarstvo, odnosno njegov uži segment, a to je linijski pomorskoputnički promet. Linijski pomorskoputnički promet redovni je prijevoz putnika na određenoj ruti (ili na određenim rutama) između luka, prema unaprijed objavljenim datumima i vremenima.

Može se zaključiti da upravo brodovi specijalizirani za prijevoz putnika, bilo na kružnim putovanjima ili na linijskom prijevozu putnika preuzimaju dominaciju u pomorskom prijevozu. Konceptija daljnjeg razvoja pomorskog prijevoza putnika, sadržana je u činjenici da se grade sve veći i komforniji putnički brodovi za kružna putovanja koji mogu primiti izrazito veliki broj putnika i pružiti im sve potrebne visokokvalitetne usluge. Analizirajući sadašnje stanje pomorskoputničkog prometa, zanimljiv je dosta visoki i kontinuirani rast potražnje za kružnim putovanjima. Međutim, zadnja događanja vezana za terorističke napade kao i pojava pandemije COVID 19 značajno su uzdrmala, ali i potpuno blokirala tržište kružnih putovanja. Daljnji razvoj pomorskoputničkog prometa uvelike će ovisiti o događanjima u svijetu, no opravdano je očekivati da će budućnost donijeti sporiji rast kružnih putovanja kao jednog od oblika pomorskoputničkog prijevoza.

Iako je linijski pomorskoputnički promet u prošlosti bio jedini način prometovanja ljudi između kontinenata, i danas ostvaruje mnogobrojne učinke. Može se zaključiti da linijski pomorskoputnički promet pridonosi razvitku priobalnih gradova, povezuje otoke sa kopnom, značajan je za razvoj gospodarstva svih priobalnih područja, ali i općenito cijele zemlje pa tako i EU u cjelini.

Linijski pomorskoputnički promet EU, i to najčešće onaj trajektni vrlo često jedini je put kojim se povezuje prometovanje između otoka i kopna te predstavlja ključni čimbenik razvoja još uvijek izdvojenih rubnih dijelova EU. Kvantitativnim istraživanjem prema najnovijim podacima (baze podataka Eurostata), analiziran je broj putnika u pomorskom

prometu u EU kako bi se identificiralo njegove glavne značajke i aktere, odnosno vodeće europske zemlje i luke u pomorsko putničkom prometu EU.

Preko pola pomorskoputničkog prometa čini promet koji se odvija među lukama unutar neke određene države, odnosno nacionalni pomorski promet, te države s velikim brojem otoka kao i sa značajnim brojem trajektnih linija, uvijek održavaju popriličan udio u ukupnom pomorskoputničkom prometu. Analizom dostupnih pokazatelja, može se zaključiti da se glavna obilježja linijskog pomorskoputničkog prometa uvelike razlikuju u dvjema glavnim europskim regijama, odnosno, da su različita na Mediteranskom području ili južnoj i sjevernoj Europi.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Dundović, Č.: *Pomorski sustav i pomorska politika*. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, 2003.
2. Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*. Zagreb: Školska knjiga, Zagreb, 1992.
3. Kesić, B.: *Ekonomika luka*. Rijeka: Pomorski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
4. Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
5. Mitrović, F.: *Ekonomika brodarstva*. Split: Pomorski fakultet sveučilišta u Splitu, Split, 2007.
6. Mrnjavac E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.
7. Mrnjavac, E.: *Pomorski sustav*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1998.
8. Zelenika, R.: *Multimodalni prometni sustavi*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2006.

ČLANCI:

1. Delibašić T., Vidučić V.: *Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj*, Časopis za ekonomsku teoriju i praksu 1, Ekonomski fakultet Rijeka, 2004., str. 77-92.
2. Lušić, Z.: *Razvoj svjetskog brodarstva*, "Naše more", Dubrovnik, 50 (5-6), 2003., str. 189-196.
3. Mandić, N.: *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, 06 (02), 2017., str. 140-146. <https://doi.org/10.7225/toms.v06.n02.006>
4. Opačić, V. T.: *Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja*, Geoadria, Zadar, vol 7/2, 2002., str. 95-109.
5. Pecotić, Kaufman, J.: *Pomorska Kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 577/92 i relevantna sudska praksa*, Zbornik PFZ, 97 , (4-5), 2007., str. 790.

6. Roškar, E., Švetak, J.: *New potential of liner service in maritime trade*. Pomorstvo, 21(2), 2007., str. 39-50.
7. Stupalo, V. Jugović, A. Mrvica, A.: *Quantitative Analysis of Maritime Passenger Transport in Europe*, Naše more, Vol. 63 No. 4., 2016., str. 256-263.
<https://hrcak.srce.hr/169836> (pristupljeno 5.6.2021.)
8. Stupalo, V., Jolić, N. & Žgaljić, D.: *Maritime cabotage of passenger liner transport in Croatia after EU accession*. 4th IMSC, Split: Faculty of maritime studies Split, 2012., str. 8-18. <https://www.bib.irb.hr/584139>
9. Zec, D.: *Optimalna veličina RO-RO putničkog broda u obalnoj plovidbi*, Pomorski zbornik, Rijeka, 2002., br.40, 2002., str. 35-49.

OSTALI IZVORI

1. Agencija za obalni linijski pomorski promet <https://agencija-zolpp.hr/agencija/> (pristupljeno, 20.6.2021.)
2. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. (pristupljeno 20.6.2021.) <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=29702>
3. NN 69/17, 107/20, na snazi je od 10.10.2020. <https://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama> (pristupljeno 5.6.2021.)
4. Europski parlament, Izvori i područje primjene prava Europske unije <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/6/izvori-i-podrucje-primjene-prava-europske-unije> (pristupljeno 4.6.2021.)
5. Eurostat https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=514192 (pristupljeno 5.6.2021.)
6. Piante, C., Ody, D.: *Blue Growth in the Mediterranean Sea: The Challenge of Good Environmental Status*. Med Trends Project. WWF-France, 2015.
https://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/downloads/medtrends_regional_report.pdf (pristupljeno 27.5.2021.)
7. Izvještaj o radu Agencije za obalni linijski pomorski promet za 2019. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2020/09/IZVJE%C5%A0TAJ-O-RADU-AGENCIJE-ZA-OBALNI-LINIJSKI-POMORSKI-PROMET-ZA-2019..pdf> (pristupljeno, 20.6.2021.)

8. Službena mrežna stranica Europskog parlamenta,
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/indexsearch?query=Uredba+%28EEZ%29+broj+3577%2F92%29> (pristupljeno 5.6.2021.)
9. Službena mrežna stranica UN-a, <https://www.medqsr.org/maritime-transport>
(pristupljeno 2.6.2021.)
10. Stupalo, V.: *Methods for evaluation of capacity and level of service in ferry port*. Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, doktorska disertacija, 2015.
11. Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama Članicama (pomorska kabotaža) (*Council Regulation (EEC) No 3577/92 apply ingtherpinciple of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)*), Službeni list (*Official Journal*) L 364, 12. prosinac 1992., str. 7-10.
12. Vjesnik 11/2012. <http://www.ijf.hr/upload/files/file/PV/2012/11/dominis.pdf>
(pristupljeno 5.6.2021.)
13. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu »Narodne novine«, broj 33/06, 38/09, 87/09 i 18 /<https://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>
(pristupljeno 1.6.2021.)

POPIS TABLICA

Tablica 1 Sustav funkcioniranja morskog brodarstva	4
Tablica 2 Razine/podsustavi putničkog brodarstva	5
Tablica 3 Temeljni elementi i infrastruktura pomorskoputničkog prometa	6
Tablica 4 Broj putnika u pomorskom prometu (isključujući putnike s krstarenja) u EU u periodu od 2009. do 2019. godine (u tisućama)	39

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1 20 najprometnijih pomorskoputničkih luka u EU u 2018. godini.....	14
Grafikon 2 Broj putnika u pomorskoputničkom prometu EU od 2005. do 2019. godine (u mil.)	36
Grafikon 3 Vodeće zemlje po broju putnika u EU 2009., 2018. i 2019. godine (u tisućama).....	37
Grafikon 4 Trend kretanja broja putnika najprometnijih pomorskoputničkih luka EU 2019. godine u odnosu na 2018. godinu (u tisućama).....	38
Grafikon 5 Pomorski prijevoz putnika (isključujući putnike s krstarenja) između glavnih luka u zemljama EU grupiranim po glavnim zemljopisnim područjima, 2019. godine (u % ukupnog broja putnika).....	40

POPIS SLIKA

Slika 1 Pomorskoputnički promet u EU	34
--	----