

Organizacija i prijevozna djelatnost linijskih brodarskih poduzeća

Jerkin, Karlo

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

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:187:169392>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-26**



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

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

Karlo Jerkin

**ORGANIZACIJA I PRIJEVOZNA DJELATNOST LINIJSKIH
BRODARSKIH PODUZEĆA**

ZAVRŠNI RAD

RIJEKA, 2022.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**ORGANIZACIJA I PRIJEVOZNA DJELATNOST LINIJSKIH
BRODARSKIH PODUZEĆA**
**ORGANIZATION AND TRANSPORT ACTIVITY OF LINE
SHIPPING COMPANIES**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij:

Mentor: prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksentijević, mag. oec.

Student: Karlo Jerkin

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Matični broj: 0112076992

Rijeka, kolovoz, 2022.

Student: Karlo Jerkin

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076992

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom ORGANIZACIJA I PRIJEVOZNA DJELATNOST LINIJSKIH BRODARSKIH PODUZEĆA izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Alen Jugović.

U radu sam primijenio metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasan sam s objavom završnog rada na službenim stranicama Fakulteta.

Student



KARLO JERKIN

Student/studentica: Karlo Jerkin

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu


JMBAG: 0112076992

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

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

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

Student



KARLO JERKIN

SAŽETAK

Linijsko brodarstvo predstavlja veliki značaj za Republiku Hrvatsku. Linijski pomorski putnički promet, odnosno prijevoz putnika i vozila morem od jedne do druge luke organiziran je na ograničenim regionalnim tržištima gdje je potreban kontinuirani prijevoz. U Republici Hrvatskoj na većini linija još uvijek posluju uglavnom hrvatski brodari. Najznačajniji među njima je „Jadrolinija“ d.d. Postoje različite organizacijske strukture unutar brodskog poduzeća unatoč jasnoj definiciji linijskog brodarstva. Promjene ovise o veličini brodarskog poduzeća i linijama kojima raspolaže. S namjerom da se iznesu sve relevantne činjenice i spoznaje, u ovom radu se analizira pojam i podjela morskog brodarstva, odnosno prikazati će se svi čimbenici pomorsko putničkog prometa te organizacija linijskog putničkog pomorskog prometa osobito na području Primorsko goranske županije. Cilj rada je prikazati organizaciju lučkih sustava i tržišta putnika, vrste linijskih brodova te vodeća linijska poduzeća kao što je „Jadrolinija“ d.d. na prostoru Primorsko goranske županije.

Ključne riječi: pomorski promet, morsko brodarstvo, linijski putnički promet, linijski brodovi

SUMMARY

Line shipping is of great importance for the Republic of Croatia. Line maritime passenger transport, i.e. the transport of passengers and vehicles by sea from one port to another, is organized on limited regional markets where continuous transport is required. In the Republic of Croatia, most lines are still operated mainly by Croatian shipping companies. The most significant among them is „Jadrolinija“ d.d. There are different organizational structures within the shipping company despite the clear definition of liner shipping. The changes depend on the size of the shipping company and the lines at its disposal. In order to present all the relevant facts and knowledge, this paper analyzes the subject of concept and division of maritime shipping, and will be shown all the factors of maritime passenger transport, especially in the area of Primorje Gorski kotar. In general, in maritime transport, great emphasis is placed on ports and port systems as the starting and ending points of passenger journeys. Therefore, the goal of this paper is to show the organization of port systems and the passenger market, types of liners, and to show leading liner companies such as Jadrolinija in the area of Primorje gorski kotar.

Keywords: maritime transport, sea shipping, liner passenger transport, liner ships

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. TEMELJNE ZNAČAJKE SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA	3
3. POJAM I PODJELA MORSKOG BRODARSTVA	6
3.1. SLOBODNO BRODARSTVO	8
3.2. TANKERSKO BRODARSTVO.....	9
3.3. LINIJSKO BRODARSTVO	10
4. ORGANIZACIJA LUČKOG SUSTAVA U REPUBLICI HRVATSKOJ	14
4.1. TRŽIŠTE PUTNIČKOG BRODARSTVA.....	15
5. SPECIFIČNOSTI POMORSKO PUTNIČKOG PROMETA	18
5.1. VRSTE BRODOVA U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU	20
5.1.1. Klasični putnički brod	21
5.1.2. RO-RO putnički brod	22
5.1.3. Vrlo brzi putnički brod.....	23
5.2. PRAVNA REGULATIVNA POMORSKO PUTNIČKOG PROMETA	24
6. LINIJSKA BRODSKA PODUZEĆA	27
6.1. JADROLINIJA.....	30
6.2. CASE STUDY - POMORSKO PUTNIČKI PROMET PRIMORSKO GORANSKE ŽUPANIJE	31
7. ZAKLJUČAK	37
LITERATURA.....	39
POPISI ILUSTRACIJA.....	41
POPIS SLIKA	41
POPIS TABLICA.....	41
POPIS GRAFIKONA.....	41

1. UVOD

Pomorske djelatnosti u širem smislu, kao što su morske luke, pomorstvo, brodogradnja, nautički turizam i slično, uz ostale prateće djelatnosti trebale bi biti prioritetni smjer razvoja nacionalnog gospodarstva, posebice u onim zemljama čiji geografski položaj sugerira pomorsku perspektivu.

Znanstveno i tehnološko razvijanje uvelike utječe na gospodarstvo i time upućuju kako se upliv mora i pomorstva razvijao od obalnih područja, sve do kontinentalnih daljina.

Upravo kroz djelatnost gospodarstva, javlja se pomorski promet koji je od iznimne važnosti kako u razvoju gospodarstva tako i u društvenom stvaranju. Popriličnu važnost u pomorsko putničkom, ali i općenito u pomorskom prometu, pridaje se lukama i lučkim sustavima jer su prvenstveno one početne i završne pozicije putnikovih putovanja, gdje se provodi višak vremena između polazaka.

Sukladno navedenom, brodarstvo vjerojatno predstavlja jednu od najprisutnijih i najopasnijih velikih svjetskih industrija. Što se tiče organiziranih djelatnosti, pomorski promet se može tumačiti kao cjelina, ali se može analizirati i kao pojedini dijelovi koji su dovoljno istaknuti da mogu analizirati i proučavati različite vrste i prometne djelatnosti.

Najvažnija značajka pomorskog linijskog prijevoza putnika odnosi se na prijevoz ljudi ili stvari od otpremne do odredišne luke prema unaprijed objavljenom rasporedu. Cjelokupnu organizaciju linijskog putničkog pomorskog prometa čine brodarska društva koja su u većini slučajeva organizirana kao dionička društva. Ovisno o plovnim propisima i određenim rutama, prevoze putnike zajedno sa skupinom brodova istih ili sličnih karakteristika, tvoreći tako liniju. Ovisno o dijelu tržišta gdje putnička linija organizira redovitu uslugu, vozni red se može mijenjati u većoj ili manjoj mjeri, ovisno o sezonskim oscilacijama.

Na temelju postojećih činjenica i saznanja, tema ovog završnog rada je ispitati pojam i podjelu morskog brodarstva, organizaciju lučkih sustava i tržišta putnika, vrste linijskih brodova i istaknute primjere linijskih brodarskih kompanija.

Tema ovog završnog rada predstavljena je kroz sedam uzajamno povezanih cjelina. Kroz prvi dio, „**Uvod**“ predstavljena je tema završnog rada, objašnjena svrha i cilj rada kao i struktura rada. Drugi dio, naslova „**Temeljne značajke svjetskog pomorskog tržišta**“ pomorsko tržište je objašnjeno u najširem smislu. U trećem dijelu rada, „**Pojam i podjela morskog brodarstva**“ definira se pojam morskog brodarstva te je objašnjena svaka vrsta brodarstva zasebno. Naslov četvrtog poglavlja je „**Organizacija lučkog sustava u Republici**

Hrvatskoj“. U tom dijelu definirana je namjena luka i lučkog sustava te je prikazano tržište putničkoga morskog brodarstva i njegove kategorije. U petom poglavlju, naslova „**Specifičnosti pomorsko putničkog prometa**“ prikazane su značajke pomorsko putničkog prometa te je objašnjen linijski pomorsko putnički promet kao i vrste brodova te pravna regulativa u istom. U šestom dijelu rada, „**Primjeri linijskih brodskih poduzeća**“ definirana su broderska poduzeća koja čine cjelokupnu organizaciju linijskog pomorsko putničkog prometa te je analizirana kompanija „Jadrolinija“ kao najveći putnički brodar. Analiziran je i pomorsko putnički promet Primorsko goranske županije. U posljednjem, sedmom poglavlju „**Zaključak**“ prikazana je sinteza svih relevantnih saznanja uz pomoć kojih je postignut postavljeni cilj.

2. TEMELJNE ZNAČAJKE SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA

Na samom početku ovog poglavlja važno je spomenuti pomorsko gospodarstvo koje obuhvaća sustav različitih djelatnosti čija je zajednička značajka upravo povezanost s morem. To su morsko brodarstvo, morske luke, brodogradnja, iskorištavanje morskog biološkog bogatstva, iskorištavanje morskih turističkih atrakcija, djelatnost pomorskog posredovanja, pomorske ekspedicije, opskrba i spašavanje brodova te tegljenje brodova.¹ Uz navedene sličnosti, djelatnosti pomorskog gospodarstva imaju vrlo različite karakteristike s gospodarskog stajališta. Pomorski promet i morske luke imaju uslužni karakter, ribarstvo ima proizvodni karakter, turističke djelatnosti, pomorska agencija i špedicija imaju isključivo uslužni karakter, dok opskrba brodova ima trgovački karakter. Djelatnost spašavanja i tegljenja brodova toliko je specifična djelatnost da tek marginalno ima karakter službenog prometa.²

Morsko brodarstvo zapravo djeluje na posebnom tržištu, što podrazumijeva cjelokupan međuodnos između potražnje za uslugama prijevoza tereta i ponude prijevoznih kapaciteta.³

U tu svrhu, tržište pomorskog prijevoza također se određuje kao „zbroj pojedinih pošiljatelja i potrošača usluga prijevoza jer pružaju ili traže iskoristivi objekt za određeno vremensko razdoblje kako bi naručili prijevoz robe morem od prijevoznika, dok su vozarine formirane prema ponudi i potražnji.“⁴

Isto tako, pomorsko tržište kao općeprihvaćen pojam nema jednostavnu definiciju, već je jedno od mogućih shvaćanja složen koncept između ponude i potražnje broskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta, novih brodova, starih brodova i brodova za otpad (istrošenih brodova). Ovako definirano pomorsko tržište predstavlja tržišni sustav koji se sastoji od više sustavno usklađenih pojedinačnih tržišta.⁵

Sustavna usklađenost pojedinih tržišta ukazuje na međusobno stanje u posebno složenoj tržišnoj strukturi. Prema danoj klasifikaciji pomorskog tržišta u najširem kontekstu, razlikuju se:

- tržište broskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta
- tržište novih brodova
- tržište rabljenih brodova i

¹ Mencer, I.: Tržište morskog brodarstva, Zagreb, 1990., p. 1.

² Ibidem

³ Ibidem

⁴ Ibidem

⁵ Ibidem

- tržište dotrajalih brodova⁶

Tržište za određenu gospodarsku djelatnost obično se definira kao tržište za prodaju proizvoda ili usluga te djelatnosti. Iz gore navedene perspektive pomorsko tržište može se općenito razumjeti kao:

- tržište brodarstva i
- tržište brodogradnje.⁷

Uz navedeno, pomorsko tržište obuhvaća tržište kabina za transport putnika i tereta, tržište starih brodova i tržište oštećenih brodova, dok tržište pomorske brodogradnje uključuje tržište novih brodova, a ako se navedena definicija pomorskog tržišta primijeni šire, uključuje i tržište popravaka brodova.⁸ Sukladno navedenom pomorskom prometu, valja napomenuti i da je pomorski promet najvažnija pomorska djelatnost koja omogućuje globalnu gospodarsku povezanost te da se oko dvije trećine cjelokupne međunarodne robne razmjene odvija morem. U svojoj osnovi može sadržavati i prikazati kroz dva bitna aspekta, a to su luke i pomorstvo, čije su sudbine neodvojive jer bez pomorstva luka je bezvrijedna, a bez luke pomorstvo je beskorisno.⁹

U protekla dva desetljeća morsko brodarstvo doživjelo je goleme promjene i to ne samo u dijelu zapovjedničkog mosta na brodu već je globalno okruženje uvelike promijenilo i samu tehnologiju poslovanja. Poduzeća često nailaze na iznimno promjenjiva i nestalna tržišta što predstavlja visoke razine poslovnih rizika koji se ne mogu izbjeći. Međunarodna trgovina, odnosno svjetska trgovina, oduvijek se razvijala u snažnoj međusobnoj ovisnosti s morskim brodarstvom. Činjenica govori da međunarodna razmjena ne bi bila moguća bez razvijenog pomorskog prometa. Isto tako, brodarstvo se ne bi moglo razviti do razine na kojoj je danas bez razvoja međunarodne robne razmjene, odnosno industrijske proizvodnje. Prema tome, industrijska proizvodnja je temelj, a morsko brodarstvo nadgradnja globalne gospodarske mreže koja omogućuje međunarodnu podjelu rada.¹⁰ Nadalje, iz toga proizlaze dvije bitne činjenice koje su povezane s tržištem morskoga brodarstva. Prije svega, na tržištu morskog brodarstva potražnja za uslugom prijevoza izvedena je iz potražnje za robom odnosno iz

⁶ Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Zagreb, 1992., p. 90.

⁷ Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Zagreb, 1992., p. 90.

⁸ Ibidem

⁹ Pomorski promet, preuzeto 23.06.2022. sa: <http://hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a=b&page=tekst&id=1500> ,

¹⁰ Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Zagreb, 1992., p. 90.

potražnje za industrijskom proizvodnjom, dok tržišta morskoga brodarstva imaju međunarodni globalni karakter.¹¹

¹¹ Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.127

3. POJAM I PODJELA MORSKOG BRODARSTVA

Na samom početku poglavlja važno je definirati sam pojam pomorstva, koji se može formulirati kao sklop aktivnosti, sposobnosti i društvenih izričaja povezani s morem. Nadalje, nakon definiranja relevantnog pojma pomorstva, moguće je detaljnije objasniti brodarstvo čiji počeci sežu u daleku prošlost i to još u doba prvih civilizacija kada je čovjek počeo upotrebljavati sredstva u prirodi. Na taj način osmislio je kako da prevale morske zapreke. Tada se javlja prvo morsko prijevozno sredstvo i prijevoz vodom odnosno morem.¹²

U nastavku rada pojasniti će se sam pojam, temeljne vrste morskoga brodarstva te njihov razvoj.

Pomorski promet definira se kao gospodarska djelatnost organiziranog prijevoza ljudi i robe morem. Temeljna organizacija pomorstva je brodersko poduzeće ili brodar.¹³

Morsko brodarstvo obuhvaća i gospodarsku djelatnost u kojoj se pomorskim putem organizirano prevoze osobe i roba. Iz gornje definicije mogu se izvesti osnovni elementi pomorskog prometa jedinstveni za ovu industriju:¹⁴

- pomorci i drugi zaposlenici broderskih kompanija
- brod kao pomorsko prijevozno sredstvo
- more kao prijevozno sredstvo prijevoz
- putnici i/ili teret kao predmet pomorskog prometa

Pomorski promet po svom prostornom opsegu, prometnim sredstvima, potrebnoj infrastrukturi, artiklima, jediničnim količinama, organizacijskim značajkama, cikličkim fluktuacijama i ulozi koju ima u nacionalnom i međunarodnom prometu i gospodarskom sustavu spada u posebne vrste prometa. Jedna od temeljnih karakteristika pomorskog prometa proizlazi ponajprije iz njegovog prostornog raspona, odnosno specifičnosti mora koje pokriva nešto više od dvije trećine Zemljine površine¹⁵, povezujući tako cijeli svijet svojom neizmjerljivošću i omogućujući kretanje velike količine robe i razvoj međunarodne trgovine. To je osnovna vrijednost mora u odnosu na sve druge prometne pravce. Sukladno navedenom, s obzirom na pomorsku prometnu infrastrukturu, mora se istaknuti da je more prirodno prometno sredstvo koje ne iziskuje značajnija investiranja, dok u ostatak pomorskog puta ne treba ništa

¹² Lušić, Z. (2003) Razvoj svjetskog brodarstva. „*Naše more*“, *Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 50 No. 5-6, Prosinac 2003., preuzeto sa: <https://hrcak.srce.hr/8568>, p.189

¹³ Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Zagreb, 1992., p. 12

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Domijan-Arneri, I.: *Poslovanje u morskome brodarstvu*, Split, 2014, p.17

ulagati, što je i razlog ekonomske učinkovitosti brodarstva. Potrebno je ulagati u izgradnju, opremanje i održavanje luka i specijaliziranih terminala kao i izgradnju i održavanje signalnoga sustava na prilazima u luku i priobalju.¹⁶ Isto tako, predmet prijevoza morem bitno se razlikuje od robe i ljudi, zbog čega se razlikuje prema kriteriju predmeta prijevoza:

- teretno
- putničko brodarstvo.

Promet putničkih brodova prema tehničkim i financijskim mjerilima može se iskazati kao linijski i turistički, a prema zemljopisnom rasponu na kabotažni i prekomorski.¹⁷

Budući da se tereti ili skupine srodnih tereta razlikuju po svojim karakteristikama, inovaciji ukrcaja, skladištenja tijekom prijevoza i istovara te po specifičnosti rada, teretni brodski prijevoz dijelimo na temeljne kategorije:¹⁸

- linijsko brodarstvo
- slobodno brodarstvo
- tankersko brodarstvo.

Svaki od navedenih načina dostave razlikuje se jedan od drugoga i svaki je od njih razvio svoj poseban tip tržišta.

- tržište linijske plovidbe
- tržište slobodne plovidbe
- tržište tankerske plovidbe.¹⁹

U nastavku rada slijedi detaljni prikaz svake vrste brodarstva.

¹⁶ Ibidem, 18.

¹⁷ Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Zagreb, 1992., p. 56

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Domijan-Arneri, I.: *Poslovanje u morskom brodarstvu*, Split, 2014, p.18

3.1. SLOBODNO BRODARSTVO

Koncept slobodne plovidbe jedan je od najstarijih pojmova u pomorskom brodarstvu. Njegovi korijeni sežu u 19. stoljeće, kada su mali drveni čamci korišteni za prijevoz tereta rasutog ugljena iz sjeverne Engleske u London, koji je počeo ubrzano rasti kao grad. Ovaj stil prijevoza počeo se razvijati kada su količine pojedinačnih pošiljaka postale dovoljno velike da popune cijeli brod kako bi se smanjili i pojednostavili troškovi prijevoza. Od tada je takav prijevoz u ulozi „teretnog broda“ sve češći. Osim toga, nekolicina je faktora koji su izazvali širenje slobodnog brodarstva, a to su:

- povećana potražnja za sirovinama i izvorima energije
- normalizacija pomorske trgovine
- globalizacijski proces i integracija industrije
- tehnološka dostignuća u brodogradnji i dizajnu.²⁰

Utjecaj ekonomije razmjera u slobodnom je brodarstvu našao svoju široku primjenu jer bit ekspanzije takvog brodarstva leži upravo u ne samo malim, nego i sve nižim prijevoznim troškovima po jedinici tereta.

Definicija slobodne plovidbe značajno se razlikuje od linijske plovidbe koja će biti objašnjena u nekim od narednih poglavlja. Slobodna plovidba nema utvrđen i detaljan red plovidbe niti točno definirane luke pristajanja. Brodovi nemaju određenu rutu kretanja dok idu prema teretu ili tamo gdje treba obaviti posao. Gore navedene karakteristike pokazuju da je slobodno brodarstvo veoma prilagodljivo. Također, u ovoj kategoriji plovidbe brodovi se koriste velikim dosegom, ali jedna od karakteristika koja određuje slobodno brodarstvo su balastna putovanja, odnosno nerentabilna putovanja. Točnije, puni kapacitet broda koristi se za kretanje tereta između luke ukrcaja i luke iskrcaja, što zapravo znači da brod nakon iskrcaja treba redovito obavljati balastne plovidbe do sljedeće luke ukrcaja. Važno je da se utovar i istovar tereta ugovori što je moguće bliže luci iskrcaja prethodnog tereta kako bi se uzaludno putovanje u balastu svelo na minimum. Sukladno navedenom, kraće balastno putovanje donosi veću efikasnost odnosno bolji financijski učinak putovanja.²¹

²⁰ Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.45

²¹ Ibidem, p.49

Iz perspektive strukture tržišta, slobodno brodarstvo klasificirano je kao gotovo potpuno konkurentno tržište. Prema definiciji koja opisuje savršeno tržište, ono predstavlja razmjenu po tržišnim cijenama, sastavljenu od ukupne ponude i potražnje, u kojoj postoji mnoštvo dobavljača i kupaca pojedinih sirovina, s ciljem da se ne može pojedinačno utjecati na stvarnu vrijednost.²²

Gotovo svi proizvodi su homogeni, a uvjet homogenosti podrazumijeva da proizvod koji se nudi i potražuje mora stalno biti nepromijenjen u kvaliteti i cijeni. Najčešći razlog je što je teret koji se isporučuje u slobodnom brodarstvu, prilično slabe kvalitete i može se transportirati morem prema principu „jedan teret, jedan brod“. Iz tog razloga, dokle god postoji veliki broj sudionika na tržištu, krcatelji mogu tražiti brod koji je ponudio najnižu vozarinu, a brodar svakako neće ponuditi nižu od one koja je u tom trenutku tržišna.²³

3.2. TANKERSKO BRODARSTVO

Ako se govori o tankerskom brodarstvu, prije svega je bitno naglasiti kako je to specifična vrsta morskog brodarstva čija svrha je prijevoz tekućih tereta specijaliziranim brodovima odnosno tankerima kao što sama riječ kaže. Tanker je zapravo posebnog dizajna jer ima zadatak prevoziti tekuće terete. Nadalje, unutar spomenutog brodarstva razvili su se i još neki brodovi prema vrstama i prema teretima koje prevoze. Dakako, tekući tereti se mogu podijeliti u nekoliko temeljnih skupina i to:²⁴

- nafta i njezini derivati u koje se ubraja tekući plin i to uglavnom LNG²⁵ i LPG²⁶
- biljno ulje
- tekuće kemikalije kao što je amonijak i fosforna kiselina

Također, postoje i neke manje specijalizirane niše tankerskog brodarstva kao što su tankeri za vino (vinonosaca) i tankera za voćne sokove. Kada bi sagledali terete po vrijednostima, nafta i derivati predstavljaju najvažniji teret u teretnom brodarstvu.²⁷

²² Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.49

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem, p.56

²⁵ LNG – liquefied natural gas

²⁶ LPG – liquefied petroleum gas

²⁷ Ibidem, p.56

Nadalje, jači i brži razvoj tankerskog brodarstva primjećuje u novije vrijeme. Uspoređujući tankersko brodarstvo i slobodno i linijsko, može se primijetiti kako postoji određeno kašnjenje u razvoju tankerskog brodarstva. Glavni razlog navedenog fenomena je taj što se tankerski promet dugo vremena nije smatrao posebnim pomorskim prometom, već se često smatrao slobodnim prijevozom zbog sličnosti ugovora o prijevozu morem i zbog sličnosti s linijskim prometom. Sličnost održavaju navigacijom na fiksnoj ruti.²⁸ Ukratko, tankeri se najčešće koriste punim kapacitetom jednom ili više puta zaredom, odnosno određeno vrijeme, slično kao i brodovi za slobodnu plovidbu.²⁹ Međutim, kada se gleda na besplatnu dostavu i fleksibilnost tankerskog prijevoza za promjenu ruta, primjećuje se da su tankerske rute stalne i tamo gdje su definirane između zemalja koje proizvode i prerađuju naftu, tj. uglavnom između zemalja koje proizvode naftu. Postoje značajne razlike. Ležište se nalazi na području najveće rafinerije. Slično tome, u prijevozu naftnih proizvoda, plovni putovi nisu tako snažno definirani kao u prijevozu sirove nafte, ali prijevoz naftnih proizvoda ne zahtijeva naglo i brzo kretanje većeg dijela tonaže naftnih tankera i zemalja najvećih potrošača. U transportu sirove nafte, luke utovara se na kraju određuju jer se nova nalazišta rijetko pronalaze, što znači da velike rafinerije puno češće mijenjaju lokacije u nova područja s velikom potražnjom za naftnim proizvodima.³⁰

3.3. LINIJSKO BRODARSTVO

Linijskom brodarstvu pripada vodeće mjesto u segmentu brodarstva i to iz dva razloga. Prvi razlog proizlazi iz podataka koji ukazuju kako je još od 1995. godine, od ukupne vrijednosti prevezenih roba morem čak 60%³¹ bilo prevezeno linijskim brodovima. U toj istoj godini linijska mornarica na globalnoj razini iznosila je 20,5%³² ostvarenih resursa svjetske trgovačke mornarice.³³ Drugi razlog vodećoj poziciji navedenog brodarstva leži u činjenici da je upravo ono protekla dva desetljeća doživjelo ogromne izmjene koje nije iskusilo nijedno drugo brodarstvo. Navedeni proces postavio je linijsko brodarstvo u sam vrh odlučivanja logističkog koncepta za sustav više razine.³⁴

²⁸ Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Zagreb, 1992., p. 69

²⁹ *Ibidem*, 68.

³⁰ *Ibidem*, p. 68

³¹ Domijan-Arneri, I.: *Poslovanje u morskome brodarstvu*, Split, 2014, p.28

³² *Ibidem*

³³ *Ibidem*

³⁴ *Ibidem*

Kada se u literaturu objašnjava linijsko brodarstvo, često se spominje definicija koja je postavljena još 1933. godine a glasi: „usluga rute sastoji se od brodova jednog operatera ili vlasnika koji pružaju točno definiranu uslugu između točno definiranih luka u točno određenim pravilnim intervalima i osiguravaju prijevoz tereta na tim rutama prema unaprijed određenom slijedu plovidbe.³⁵ Gledajući specifičnosti i obilježja linijskog brodarstva bitno se osvrnuti na predmet prijevoza s obzirom da se njima prevoze različite vrste tereta, od manjih uglavnom gotovih industrijskih proizvoda i to uglavnom dosta veće jedinične vrijednosti za razliku od tereta u slobodnom i tankerskom brodarstvu. Upravo ti manji i vrlo mali tereti uklapaju se pod nazivom generalni teret i takav koncept prijevoza tereta, brodarstva dosta opterećuje organizacijski i troškovno jer je potrebno više voditi administrativni dio.

Sve do sredine 1960-ih linijski brodovi bili su uglavnom multifunkcionalni, s dvije ili više paluba, više skladišta i vlastitim uređajima za rukovanje teretom. Ti brodovi, također su poznati kao brodovi za generalni teret. Specijaliziranih brodova za pojedine terete još uvijek uglavnom nije bilo, pa su linijski brodovi u opisanoj formi bili prilagođeni onome što su i prevozili, a to je podrazumijevalo uglavnom svakakvu vrstu tereta. Radilo se na tome da se podredi ukrcaju što većih količina različitog, generalnog tereta. Kod modernijih verzija spomenutih višenamjenskih brodova, postojali su rashladni spremnici za voće, tankove za ulje te palube za prijevoz vozila.³⁶

Da bi se povećale količine tereta, a time i prihoda, linijski brodovi su postajali sve veći i skuplji. No, dogodilo se upravo suprotno jer navedeni skuplji brodovi su provodili puno više vremena u lukama što je rezultiralo blokadom kapitala te se umanjio učinak ekonomije volumena, jer se povećanjem kapaciteta broda, gotovo jednako povećalo i vrijeme boravka u lukama.³⁷ Odgovor na navedene tvrdnje proizlaze u nemogućnosti brzine rukovanja kod ukrcaja i iskrcaja tereta koji nije mogao biti u rangu sa snagom kapaciteta broda. Unatoč mehanizaciji, učinkovitost ukrcaja i iskrcaja konvencionalnoga linijskog ili generalnog tereta, u mnogome je ovisila o slobodnom manevarskom prostoru mehanizacije, kako na brodu, tako i na obali i terminalu.³⁸ Povećanjem brodskih kapaciteta taj se slobodni prostor objektivno mogao samo malo povećati, ali opet nedovoljno da bi se zadovoljili uvjeti kapaciteta broda.

U međuvremenu u tom periodu javlja se i poskupljenje svih komponenta linijskog prijevoza i to od radne snage, lučkih troškova te troškova rukovanja teretom. Tada se javlja

³⁵ Ibidem

³⁶ Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.29

³⁷ Ibidem

³⁸ Ibidem

ozbiljna kriza u linijskom brodarstvu i rukovanje teretom pri ukrcaju i iskrcaju postalo je takozvano „usko grlo“ linijskog prijevoza. Naime, s jedne strane, ono je bilo vrlo skupo jer je ukrcaj i iskrcaj linijskog tereta iz uskih brodskih spremišta zahtjevan rad, a s druge se strane u nepovrat gubio skupocjeni vremenski fond brodova po lukama te je takvo linijsko brodarstvo postalo neefikasno.³⁹

Navedeni problem riješio se standardizacijom i ujednačavanjem jedinice tereta u obliku kontejnera i taj kontejnerski sustav pokazao se kao najpogodniji. Standardizirani kontejneri, uvijek iste veličine, postali su globalna cjelina u sustavu linijskog prijevoza tereta i vrlo brzo postigli jednostavno i učinkovito rukovanje.⁴⁰

Također, način upotrebe brodova u linijskom brodarstvu se uvelike razlikuje u odnosu na slobodno i tankersko brodarstvo. Brodovi u linijskom brodarstvu ne koriste se u punom kapacitetu za određeno putovanje ili vrijeme kao što je to kod slobodnog i tankerskog brodarstva. Linijski brodar redovito nudi samo određeni dio brodskog prostora za različite vrste tereta u raznim lukama ukrcaja u cilju prijevoza takva tereta za više raznih luka iskrcaja.⁴¹ Takve prijevoze linijski brodar nudi u određenim vremenskim razmacima za duže vrijeme i u određenim plovidbenim pravcima. Iskorištavanje morskih brodova u linijskom brodarstvu obuhvaća nekoliko značajnih posebnosti:

- linijski brod u luci za ukrcaj ne osigurava cijeli kapacitet broda, već samo dio kapaciteta
- dio kapaciteta koji pruža plovilo u luci utovara najčešće se ne svodi na jedan teret i pošiljatelja, već na nekoliko odvojenih kategorija tereta i pošiljatelja
- linijski brod ima fiksnu, tj. unaprijed određenu rutu plovidbe, koja redovito povezuje nekoliko luka ukrcaja i iskrcaja
- dugoročne veze s određenim lukama iskrcaja na ruti u određenim vremenskim intervalima (prema redosljedu plovidbe)
- linijske tvrtke rijetko održavaju rutu sa samo jednim plovilom, ali obično održavaju organiziranu grupu plovila⁴²

³⁹ Ibidem, p.30

⁴⁰ Ibidem

⁴¹ Glavan, B.: Pomorski brodar, Pula, 1984., p. 28

⁴² Ibidem

Sukladno navedenom, u linijskom brodarstvu važno je istaknuti stalnost i stabilnost prevoženja na određenim plovidbenim pravcima. Putovanje linijskim brodom učestalo se planira i evidentira u polaznom i povratnom smjeru kao kružno putovanje, pa se glavna luka otpreme u izlaznom smjeru najčešće je glavna luka otpreme u smjeru povratka. Nadalje, u linijskom brodarstvu pretpostavlja se određeno korištenje brodskog opsega u oba smjera kružnog linijskog putovanja broda. Sukladno navedenom, karakterističan problem linijskog brodarstva ističe se optimalno prosječno korištenje brodskog kapaciteta u polaznom i povratnom smjeru i optimalan odnos između punog korištenja brodskog kapaciteta i djelomičnog korištenja kapaciteta.⁴³

Kod osnivanja vozarina u ovoj kategoriji brodarstva, ono je bilo i ostalo složeniji proces i postupak nego u drugim dijelovima brodarskih djelatnosti. Brodar, treba pokriti troškove poslovanja bez obzira na tip brodarstva i tržišta na kojem posluje. Važno je napomenuti kako u linijskom prijevozu, uz sve zajedničke troškove svih brodara, linijski se pak susreće i sa puno nepotrebnih troškova koji potječu iz specifičnosti linijskog prijevoza. Navedeni troškovi podrazumijevaju troškove održavanja redovitog reda plovidbe. Bilo da su puni ili poluprazni, linijski brodovi moraju isploviti točno određenog dana, a to poskupljuje trošak jer su izdaci broda, i svi ostali povezani troškovi (gorivo i troškovi luke) uvijek na istoj razini. Ovakvih troškova u slobodnoj plovidbi nema jer brod, ako nema tereta, neće isploviti. Zatim slijede ostali troškovi kao što su fiksni troškovi broda, kontejnera i ostale opreme kao i promjenjivi troškovi pogonskog goriva odnosno bunkera, troškovi ukrcaja i iskrcaja u linijskom morskom brodarstvu te troškovi administracije te troškovi kontejnerskih operacija.⁴⁴

⁴³ Glavan, B.: Pomorski brodar, Pula, 1984., p. 28

⁴⁴ Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.38

4. ORGANIZACIJA LUČKOG SUSTAVA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Kada je riječ o pomorskom prometu kao znanosti koja za predmet istraživanja nalazi u tehnologijskim sustavima i izgradnji tih sustava u pomorstvu, neizostavno je za spomenuti pojam luke i lučkog sustava. Autori Dundović, Kesić (2001.) navode kako je luka “ područje gdje brodovi prevoze putnike i teret, i gdje se povezuju kopnena i pomorska transportna vozila.” U širem kontekstu, luka je prirodni ili umjetno zaštićen ocean, more ili kanal u kojem brodovi traže uporište i zaštitu prirodnih nepogoda te zaštitu od utjecaja protivnika, gdje se odvezu za ukrcaj goriva, vode i hrane ili se obave popravci na trupu, strojevima i opremi ili očiste sve dijelove, gdje zapravo mogu brz iskrcaj, utovar ili prijenos tereta i putnika te mjesta gdje se članovi posade mogu odmoriti.⁴⁵

No, s obzirom da je namjena luke sveobuhvatna, može se jednostavno definirati i kao akvatorij i kopneni teritorij okružen građevinama i opremom za prihvat brodova i njihov ukrcaj, istovar, skladištenje i prijevoz robe kopnenim prometom.⁴⁶ Postoje i druge komercijalne aktivnosti vezane uz otpremu. Lučki sustav predstavlja kompleksan, statičan, transparentan i organiziran sustav koji sadrži sve tehničke i organizacijske elemente potrebne za razvoj i upravljanje procesom prekrcaja na najbolji mogući način.⁴⁷ Da bi sustav luke ispravno djelovao i postigao zadane prioritete, svi njegovi elementi moraju biti međusobno povezani u dinamičan sustav koji se sastoji od lučke infrastrukture i suprastrukture, transportnih sredstava, sustava povezivanja, tehničkih i organizacijskih sustava.⁴⁸

Iz aspekta razvojnog dijela luka i lučkih sustava primjećuje se osiguravanje i razvitak onih luka koje prate kretanje međunarodnoga robnog prometa, odnosno inovativan razvoj moderne tehnike i tehnologije u prometu. Nadalje, bez obzira na neorganiziranost lučkih sustava potrebno je istaknuti kako se mnoge vizije luka izmjenjuju vrlo brzo i to u sklopu utjecaja tehničkog razvijanja i primjenom novih brzo i korjenito mijenjaju pod utjecajem tehničkog napretka i modernih strategija pojedine organizacije.⁴⁹

Nadalje, u postupku distribucije obalnih usluga upotrebljavaju se sadržaji i sredstva za rad koji se svojim sudjelovanjem u navedenoj djelatnosti može podijeliti na tri kategorije:

- lučka infrastruktura (podgradnja)

⁴⁵ Dundović, Č.. Pomorski sustav i pomorska politika, Rijeka, 2003., p.83

⁴⁶ Dundović Č., Kesić, B. Tehnologija i organizacija luka, Rijeka, 2001., p.17

⁴⁷ Ibidem

⁴⁸ Ibidem

⁴⁹ Kesić, B. Ekonomika luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka 2003., p. 42.

- lučka suprastruktura (nadgradnja)
- lučka pokretna mehanizacija

Prema autoru Mencer, (1990.), linijsko brodarstvo spada u posebnu vrstu brodarstvu budući da svojim prijevoznim uslugama, organizaciju i teret koji prevozi obuhvaća posebne karakteristike. Dakle, linijsko brodarstvo obuhvaća nekoliko specifičnih karakteristika:

- linijski brod u pojedinoj luci ukrcaja obično pruža samo dio raspoloživog prostora, a ne cjelokupni prostor na brodu
- odobreni dio prostora na brodu u pojedinoj luci ukrcaja većinom se odnosi na više različitih vrsta tereta koji su dozvoljeni
- linijski brod ima stalan plovidbeni smjer utvrđen na dulji i time povezuje više luka i ukrcaja
- dugoročnije spajanje određenih luka (ukrcaja i iskrcaja) izvršava se prema određenom redu plovidbe
- brodari na linijskim brodovima održavaju linije s organiziranom grupom brodova⁵⁰

Slijedom navedenog, za veću efikasnost rasta u linijskom brodarstvu potrebno je smanjiti vremenski period boravka brodova u lukama te se upravo time stvara uvjet za povećanje prijevoznog učinka. Ukoliko se brod duže zadržava u luci, stvara se povećanje troškova, a time i povećanje vozarina koji onda dalje nepovoljno utječe na cjelokupni rast i razvoj brodarstva. Navedeno smanjivanje vremena u lukama prepoznaje se u potrebi tehničko tehnološkim promjenama linijskog broda.⁵¹

4.1. TRŽIŠTE PUTNIČKOG BRODARSTVA

U morskom brodarstvu postoje razlike u tržištu putničkog brodarstva u odnosu na preostale vrste. Osnovna funkcija putničkog broda je putnički prijevoz na mnogim redovnim putničkim linijama, uključivši i prekomorske, a danas pretežito u kratkom obalnom i globalnom prometu. Nadalje, tržište putničkog pomorskog prometa može se podijeliti u dvije kategorije:⁵²

⁵⁰ Mencer, I.: Tržište morskog brodarstva, Zagreb, 1990., p. 77

⁵¹ Ibidem

⁵² Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.68

- tržište linijskog putničkog pomorskog prometa za kabotažu i međunarodni kraći prijevoz putnika i vozila
- tržište putničkog pomorskog prometa i kružna putovanja

Glavna razlika između dvije spomenute kategorije zapravo se prepoznaje u njihovoj transportnoj usluzi. Linijsko putničko brodarstvo pokriva vrlo često linijske rute koje su od posebnog javnog značenja, a shodno tome i od važnog državnog interesa. Primjer navedenog je česta i učestala povezanost otoka s kopnom, što je temelj daljnjeg razvoja linijskog pomorskog prometa. Kako bi se spriječile migracije stanovništva i slabljenje života na otocima, u interesu je svake zemlje organizirati česte i besprijekorne brodske putničke rute.⁵³

Naravno, brodari uglavnom drže putničke linije, koje im nude potpuno podmirenje svih troškova održavanja linija, kao i razumnu zaradu. S druge strane, kabotažni putnički brod, kao zasebna poslovna cjelina, preuzima odgovornost i poslovni rizik za poslovanje i razvoj djelatnosti, pa se u skladu s tim mora vrednovati i njegovo upravljanje.⁵⁴ Valja istaknuti da tržište linijskog putničkog prometa nije pretjerano senzibilan na opću političku ili ekonomsku situaciju jer putuju najčešće oni koji moraju, pa ovo brodarstvo ima pretežno vitalan karakter za regiju koju opslužuje, dok je turističko značenje u ovom brodarstvu manje izraženo.⁵⁵

Sukladno tome, za sve putničke linije koje brod ne može održavati, a važne su za javni interes, uspostavljat će se na temelju ugovora između brodarka i državnog administrativnog ureda. Ovim ugovorom brod se obvezuje održavati putničke linije prema voznom redu, a resorni državni administrativni ured se obvezuje da će mu za to isplatiti naknadu. Ovu vrstu formiranja vozarine prakticiraju gotovo sve obalne zemlje. Također, ovakav način održavanja redovitog linijskog servisa, donedavno se primjenjivao i u teretnom linijskom brodarstvu.⁵⁶

Druga kategorija tržišta putničkog broskog prometa je tržište kružnih putovanja, koje uključuje organizirani transport ljudi određenom kategorijom broda prema zadanom rasporedu te vremenu i prostoru na različite aktivnosti kao što su odmor, slobodno vrijeme, zdravstvene usluge i stručni skupovi. Navedena kategorija pripada turističkom tržištu i predstavljaju specifičan dio u pomorstvu i turizmu.

⁵³ Ibidem

⁵⁴ Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.69

⁵⁵ Ibidem, 70

⁵⁶ Ibidem, 69

U navedenom tehnološkom lancu postoje i druge djelatnosti, ali uglavnom od infrastrukturnog značaja i to pomorske usluge, distributeri raznim brodovima, umjetničke institucije te pomorske i turističke agencije.⁵⁷

⁵⁷ Ibidem, p.71

5. SPECIFIČNOSTI POMORSKO PUTNIČKOG PROMETA

Pomorski putnički promet značajno je porastao u posljednjem desetljeću. Nakon Drugog svjetskog rata pomorski putnički promet bio je jedno desetljeće relativno zanemaren zbog jake konkurencije drugih prometnih sektora u putničkom prijevozu, posebice kopnenog i zračnog prometa. Klasičnih putničkih brodova više nema, dok novi sistemi prijevoza putnika još nisu bili u potpunosti uspostavljeni. No, prisutnošću trajekata i razvojem kružnih putovanja, putnički pomorski promet postaje izuzetno važan dio pomorstva i turizma.⁵⁸

U prošlosti je pomorski promet bio najvažniji prometni sektor, ali danas ima vrlo ograničen udio u putničkom prometu. Unatoč brojnim i značajnim prednostima, prekooceanski teret se najčešće koristi za opsluživanje putničkih tokova, segment koji ne postoji na način na koji postoje druge grane prometa. U okviru ostalih prometnih sektora, putničko tržište nudi brza, udobna prijevozna sredstva, a neki prometni sektori imaju i druge tržišne prednosti, no prekooceanski se pomorski promet nije uspio adekvatno i pravovremeno prilagoditi potrebama putnika.⁵⁹

Danas ulogu pomorskog putničkog prijevoza putnika u Hrvatskoj, pomorskoj zemlji, s ukupno 1244 otoka, otočića i hridi, od toga 45 otoka nastanjeno, predstavlja veliku važnost.⁶⁰ To se prvenstveno očituje u boljoj povezanosti otoka s kopnom, obalnom spajanju obalnih teritorija, što potiče razvoj turizma i razvoj otoka. Efikasnost pristupa trajektnim terminalima važan je čimbenik u odvijanju prometa, kao i udobnosti i sigurnosti putnika na brodovima i trajektima. Zastarjele luke i lučka logistika često zahtijevaju korištenje malih brodova, što može stvoriti limitirajući faktor kvalitete i razvoja linijskog putničkog prometa.⁶¹

Promatrajući trenutno stanje putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj, zaključak bi bio da je stanje relativno nezadovoljavajuće. Razlozi zastoja u ovoj djelatnosti ogledaju se u činjenici da pomorski promet do sada nije tretiran kao strateška gospodarska djelatnost zbog brojnih, općenitih i subjektivnih okolnosti. Osobito je nezadovoljavajuća situacija linijskog

⁵⁸ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko putničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006. p. 21. - 22.

⁵⁹ Ibidem

⁶⁰ Registar otoka, preuzeto 2.09.2022. sa: <https://registar-otoka.gov.hr/site/index?IslandSearch%5B5%5D=&IslandSearch%5B999%5D=&IslandSearch%5B1%5D%5B0%5D=1&IslandSearch%5B9%5D%5B0%5D=1&IslandSearch%5B2%5D=&IslandSearch%5Bname%5D=&filter=opci&page=3>

⁶¹ Pupavac, D., Gržin, E.: Procjena potražnje za pomorskim putničkim prometom, preuzeto 20.07.2022. sa: <http://hrcak.srce.hr/file/79689>, p. 117.

pomorskog prometa. Rat u Hrvatskoj, pad vozarina, globalno restrukturiranje brodarara, gubitak posla i slično, samo su neki od argumenata za propadanje najvećeg hrvatskog brodarara „Croatia Line“. Nedostaci su se nepovoljno reflektirali na promet u luci Rijeka, koja je u tom periodu zabilježila znatan prometni pad.⁶²

Planom napretka hrvatskih morskih luka predviđena su velika investiranja u rekonstrukciju luke, što obuhvaća povećanje prometa i razvijanje luke, te davanje dozvola lokalnim i inozemnim investitorima.

Za razliku od teretnog pomorskog prometa, putnički je promet znatno napredovao, odnosno povećao se putnički promet i vozila. Obnovljene su putničke trajektne luke, uspostavljene dodatne linije, osobito između obale i otoka, te je uređena putnička flota. Također, uspostavljanjem vrlo brzih putničkih brodova, putovanje na pojedine otoke smanjeno je na 1/3 dotadašnjeg trajanja te je povećan broj putnika.⁶³

Stoga je važno i dalje se fokusirati na potrebu ulaganja u postojeće luke i trajektne terminale te modernizirati putničku flotu kako bi se reagiralo na češće zahtjeve putnika, budući da je putnički brodski prijevoz izravna funkcija pomorske industrije i turističkog gospodarstva, osobito kopna i otoka, te radi pretpostavke kako postoje realne procjene o daljnjem porastu turističkog prometa u Hrvatskoj.⁶⁴

U nastavku rada navesti će se linijski promet čija je najvažnija karakteristika upravo tvrdnja da se prijevoz i transport obavljaju između polazne i završne točke u skladu s unaprijed utvrđenim i objavljenim plovidbenom redu. Navedeni promet može biti direktni ili sa zaustavljanjima na usputnim pristaništima.⁶⁵ Isto tako, linijski putnički promet može biti javni, nacionalni, međunarodni i obavlja se prema njihovim važećim pravnim pravilima i pravnim aktima ovisno o kojoj se prometnoj grani radi.⁶⁶

⁶² Mrnjavac, E.: Promet i komunikacije PGŽ, preuzeto 12.07.2022., sa:

http://www.uniri.hr/gprt/f/POGLAVLJE_V_PROMET_I_KOMUNIKACIJE_PGZ.pdf p.150

⁶³ Ibidem

⁶⁴ Pomorski prijevoz, preuzeto 16.07.2022. sa. <http://hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a=b&page=tekst&id=1500>,

⁶⁵ Zelenika, R.: Prometni sustavi – tehnologija – organizacija – ekonomika – logistika – menadžment, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2001., p. 263

⁶⁶ Ibidem, p. 264.

5.1. VRSTE BRODOVA U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU

Linijски prijevoz uključuje putnike koji prijevoznu djelatnost shvaćaju kao pokazatelj koji im omogućuje da stignu do pojedine destinacije. Dvije su temeljne kategorije putnika u navedenom prometu:⁶⁷

- putnici koji upotrebljavaju linijski promet kao jedinu moguću opciju (npr. veza kopno-otok) ili zbog posebnosti broda kao prijevoznog sredstva (odmor, zabava tijekom putovanja i slično)
- putnici koji u određeno turističko odredište dolaze javnim prijevozom kako bi imali vlastiti prijevoz.

U odnosu na spomenute kategorije putnika u pomorsko putničkom brodarstvu, putnički brodovi mogu se svrstati u tri kategorije prema službi koju obavljaju i to kako slijedi:⁶⁸

- linijski putnički brod
- brod za krstarenje
- izletnički brod

Nadalje, namjena linijskih brodova je povezivati otoke s kopnom i otoke međusobno. Podjela brodova u linijskom putničkom prometu uglavnom se dijeli na:⁶⁹

- klasični putnički brod
- RO-RO putnički brod
- vrlo brzi putnički brod

Danas su najzastupljeniji RO-RO brodovi, točnije trajekti koji u isto vrijeme transportiraju putnike i vozila.⁷⁰ Međutim, svaka od prethodno spomenutih vrsta brodova biti će detaljnije objašnjena u nastavku jer su sve obuhvaćene u linijskom putničkom prometu Republike Hrvatske.

⁶⁷ Kesić, Jugović: „Menadžment pomorsko putničkih luka, Pomorski fakultet Rijeka, 2006., str. 24

⁶⁸ Ibidem str. 25

⁶⁹ Ibidem

⁷⁰ Ibidem

5.1.1. Klasični putnički brod

Standardni ili obični putnički brodovi namijenjeni su obalnoj plovidbi, dok je prekomorska plovidba sve manja zbog jeftinijeg prijevoza ljudi zrakoplovima. Putnički brodovi se prema broju putnika mogu podijeliti u dvije osnovne kategorije:

- brodovi za transport do 200 putnika
- brodovi za transport više od 200 putnika⁷¹

Slika 1. Klasični putnički brod



Izvor: Jadrolinija, preuzeto 13.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/tijat>

Za primjer klasičnog putničkog broda, može se uzeti brod Jadrolinije, Tijat koji sadrži kapacitet od 300 putnika. Njegov gaz iznosi 2,4 metara i ima brzinu od 12 čvorova.⁷²

⁷¹ Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, preuzeto 13.08.2022. sa: <https://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>

⁷² Jadrolinija, preuzeto 13.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/tijat>

5.1.2. RO-RO putnički brod

RO-RO putnički brodovi su brodovi namijenjeni prijevozu osobnih automobila, prikolica kamiona, autobusa, željezničkih vlakova i putnika. RO-RO sistem posjeduje velika pramčana odnosno krmena vrata pri čemu djeluju u funkciji rampe prilikom prekrcaja tereta.⁷³

Slika 2. RO-RO putnički brod



Izvor: RO-RO putnički brod, preuzeto 13.08.2022. sa: <https://www.divgroup.eu/data/public/gallery/14/m-t-biokovo-4.jpg>

RO-RO brodovi koriste se kao poveznice između kopna i otoka gdje je izgradnja odgovarajuće cestovne mreže otežana ili nedostatna. Iz tog razloga RO-RO putnički brodovi prometuju na fiksnim linijama na kojima plovi jedan ili više brodova, ovisno o obimu prometa. Prema Zakonu o redovitom i povremenom obalnom pomorskom prometu, to je putnički brod ovlašten za prijevoz više od 12 putnika, građen i opskrbljen upravo za tu namjenu, s jednom ili više paluba na trupu i nadgrađu te s kabinom ili bez nje za smještaj putnika. Trajekt ili RO-RO putnički brod projektiran je i opremljen kako bi omogućio ukrcaj ili iskrcaj cestovnih i željezničkih

⁷³ Komadina, P., Ro-Ro brodovi, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1987. str. 12

vozila na brod s više od 12 putnika, dok je brzi sukladan putnički brod onaj koji udovoljava međunarodnim pravilnicima o brzim plovilima.⁷⁴

5.1.3. Vrlo brzi putnički brod

Za vrlo brze putničke brodove karakteristično je da inače prevoze samo putnike, ali mogu prevoziti i vozila. Spomenuti brodovi postižu brzinu daleko veću od površine vodene linije. Ova kategorija uglavnom uključuje brodove s dvostrukim trupom ili katamarane i hidroglisere. Obično se koriste za povezivanje udaljene luke ili dvije s regionalnim središtem udaljenim 20 do 40 nautičkih milja, i to uglavnom u obalnoj ili otočnoj plovidbi.⁷⁵

Slika 3. Vrlo brzi putnički brod



Izvor: Jadrolinija Rijeka, preuzeto 13.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/katamarani/judita>

Za primjer vrlo brzog putničkog broda, može se uzeti brod Jadrolinije, Judita koji sadrži kapacitet od 316 putnika. Njegov gaz iznosi 1,4 metara i ima brzinu od 36 čvorova.⁷⁶

⁷⁴ Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, preuzeto 24.07.2022. sa: <https://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>

⁷⁵ Kesić, Jugović: „Menadžment pomorsko putničkih luka, Pomorski fakultet Rijeka, 2006., str. 30

⁷⁶ Jadrolinija, preuzeto 13.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/tijat>

5.2. PRAVNA REGULATIVNA POMORSKO PUTNIČKOG PROMETA

Prema Pomorskom zakoniku⁷⁷ pomorska plovidba je definirana kao plovidba morem i rijekama hrvatskog jadranskog sliva sve do barijere koje su transportne morskim dijelom. Pomorskim brodom smatra se brod pri čemu je duljina veća od 12 metara, nosivosti veće od 15 i može transportirati 12 ili više putnika. Dijeli se na putnički, teretni, ribarski, javni, znanstveni ili inženjerski brod.

Prijevoznik može biti osoba koja posjeduje brod, prijevoznik odnosno osoba koja sklopi ugovor s nalogodavcem prijevoza, a putnik je svaka osoba u pomorskom objektu. Djeca mlađa od jedne godine i zaposlenici na brodu ne smatraju se putnicima. Prijevoz ljudi i stvari obavlja se javnim prijevozom ako su uvjeti temeljeni na ugovoru jednako dostupni svima, a to može značiti i međunarodna plovidba brodom prema utvrđenom redu vožnje od hrvatske luke do strane luke i obrnuto.⁷⁸

Sa stajališta zakona i propisa, može se spomenuti da ovi propisi definiraju okvir za pomorski prijevoz putnika i odnose se na:

- Pomorski zakonik
- Zakon o redovnom i povremenom obalnom pomorskom prometu⁷⁹

Sukladno tome, putnički brod koji obavlja međunarodne redovne usluge mora ispunjavati određene uvjete:⁸⁰

1. Brod treba imati odgovarajuće pokazatelje početnog pregleda i prvog temeljnog pregleda, tj. periodičnog
2. Brod treba imati implementirani sustav za izmjenu u specifičnim situacijama
3. Brod treba ispunjavati posebne zahtjeve stabiliteta

Odgovornost brodovlasnika je pokazati sukladnost s ovim uvjetima. Na ovaj način se zakonom ostvaruje sustav javnog prijevoza temeljem kojeg će se osigurati kontinuirana povezanost napučenih otoka s kopnom, te napučenih otoka i kopnenih mjesta, uz primjeren broj dnevnih veza u oba smjera radi izgrađivanja kvalitetnijih životnih uvjeta na otocima i promicanju njihova razvoja.

⁷⁷ Pomorski zakonik, NN, preuzeto 26.07.2022. sa: <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/313782.html>

⁷⁸ Ibidem

⁷⁹ Ibidem

⁸⁰ Ministarstvo mora, turizma i razvitka, preuzeto 27.07.2022. sa: http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/Download/Pravilnik_o_uvjetima2.pdf

Sustavna provedba sustava javnih prijevoza bazira se na sljedećim načelima:⁸¹

1. poticanje ekonomskog razvitka otoka
2. kontinuitet i redovitost plovila određene nosivosti i kategorije te osiguranje prikladne prijevozne kvalitete
3. prijevozne usluge s već navedenim cijenama i drugim kriterijima, osobito za pojedine ciljne skupine putnika te za pojedine rute
4. pružanje podrške prijevoznicima bez kojih nije moguće osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na pojedinim linijama
5. prilagoditi javni prijevoz stvarnim potrebama
6. omogućiti dodatne usluge prijevoza

Sukladno važnosti trase, linije na kojima se obavlja javni prijevoz dijele se na nacionalne, regionalne i međuregionalne te prigradske. Državne linije su linije koje povezuju obalu s urbaniziranim otocima i njihovo međusobno povezivanje. Županijske i međužupanijske linije unaprjeđuju pomorska povezanost napučenih otoka i kopnenih naselja, između spojnih otoka ili kopnenih naselja na području jedne ili više županija. Lokalnim linijama unaprjeđuje se povezanost pomorskog prometa napučenih otoka i kopnenih mjesta, otoka međusobno ili povezanost kopnenih mjesta na području općine ili grada.⁸²

Javni prijevoz podrazumijeva godišnje i sezonske linije koje se odvijaju prema definiranom vremenu. Javni prijevoz koji se odvija tijekom cijele godine spada u kategoriju cjelogodišnjih linija za razliku od sezonskih linija na kojima javni prijevoz ne prometuje neprekidno tijekom cijele godine, već samo nekoliko mjeseci⁸³.

Što se tiče prijevoza, brodari se također suočavaju s pitanjem kabotaže. Kabotaža uključuje:⁸⁴

1. Prijevoz osoba ili robe morem između luka bez zadržavanja na otocima (kopnena kabotaža)
2. Transport osoba ili robe morem oko luka država članica Europske zajednice i ustanove ili strukture na epikontinentalnom pojasu te države članice (off-shore usluge)⁸⁵
3. Prijevoz osoba ili robe morem između luka na otocima države članice (otočna kabotaža)

⁸¹ Kaufman, J.P (2007).: Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Vol.57 No.4-5, str.789-820

⁸² Ibidem

⁸³ Ibidem

⁸⁴ Ibidem

⁸⁵ Pojas obalne države koji obuhvaća morsko dno i njegovo podzemlje izvan teritorijalnog mora do granice s otvorenim morem, odnosno do udaljenosti od 200 metara od polaznih crta od kojih se mjeri širina teritorijalnog mora

Osim izolacije prometa s pojedinih područja, otočna kabotaža ima važnu ulogu u osiguranju kontinuiranog razvoja i povećanju broja stanovnika. Iz navedenih razloga postavljaju se uvjeti brodarima ako žele nastaviti pružati usluge otočne kabotaže. Prometna potražnja raste tijekom ljetnih mjeseci, a opada s početkom zimskih mjeseci te samim time brodari nisu motivirani obavljati uslugu javnog prijevoza zbog smanjenja profitabilnosti. Kako bi spriječili prestanak poslovanja brodara na pojedinim linijama, država je od brodara zahtijevala da se tijekom zimskih mjeseci bave redovnom kabotažom, što u pravilu nije prihvatljivo brodarima.⁸⁶

⁸⁶ Kaufman, J.P (2007): Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Vol.57 No.4-5, str.789-820

6. LINIJSKA BRODSKA PODUZEĆA

Prije svega, važno je ponoviti najvažniji čimbenik u pomorsko putničkom prometu, a to je čovjek sa svim svojim karakteristikama koji se javlja zapravo u ulozi transportiranja i prometovanja. Isto tako, kao najosjetljiviji predmet putovanja navode se upravo putnici. Razlog spomenutog očituje se u njihovoj zahtjevnosti, očekivanjima poput udobnosti, sigurnosti, redovitosti, točnosti, učestalosti i brzine, a uz sve navedeno traže i ekonomičnost. Kako bi zadovoljili visoke zahtjeve putnika, brodarska poduzeća trebaju brodove i pristaništa unaprijediti, osuvremeniti i izgrađivati, unaprijediti organizacijsko upravljanje, promidžbu, tehnologijske sustave, i ostalo.⁸⁷ Osim toga, razlozi zbog kojih se putnici odlučuju za putovanje su raznovrsni, kao i odluka za korištenje brodova za krstarenje ili standardnih putničkih brodova.

Linijski putnički brod također vrlo često opslužuje redovne rute koje su od posebnog javnog značaja i stoga od posebnog nacionalnog interesa. U kabotažnom prijevozu putnika vrši se prijevoz na temelju ugovora o koncesiji ili ugovora o javnoj djelatnosti koje s brodarima sklapa Agencija za obalni pomorski promet. Cilj brodarima je održati samo onih putničkih linija koje uz stalan i redovit putnički prijevoz i vozila garantiraju potpuno pokrivanje svih rashoda održavanja linije i realnu dobit.⁸⁸

Dana 1. listopada 2006., na temelju Zakona o povremenom obalnom pomorskom prometu i Zakona o pomorskom prometu osniva se Agencija za obalni linijski pomorski promet. Navedena služba vodi se kao pravna osoba, a cilj njezina rada je stvaranje matičnog tijela Republike Hrvatske za sva pitanja vezana uz linijski prijevoz putnika na Jadranu. Najvažniji posao kojim se agencija bavi je raspisivanje koncesija i sklapanje ugovora o prijevozu na svim državnim linijama te njihov nadzor u pravilnom korištenju sredstava iz proračuna Republike Hrvatske. Bitno je napomenuti da se redovite putničke usluge mogu podijeliti na državne trajektne linije, državne pomorske linije i državne brze pomorske linije, navodi agencija.⁸⁹

Cjelokupnu organizaciju linijskog prijevoza putnika zapravo čine veliki brodari, od kojih je većina organizirana kao obveznička društva. U državama u kojima je održavanje pomorske povezanosti obale i otoka od strateškog interesa, brodari su u državnom vlasništvu, kao u Republici Hrvatskoj s tvrtkom „Jadrolinija“.

⁸⁷ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorsko putničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006. str 6.

⁸⁸ Domijan-Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014, p.69

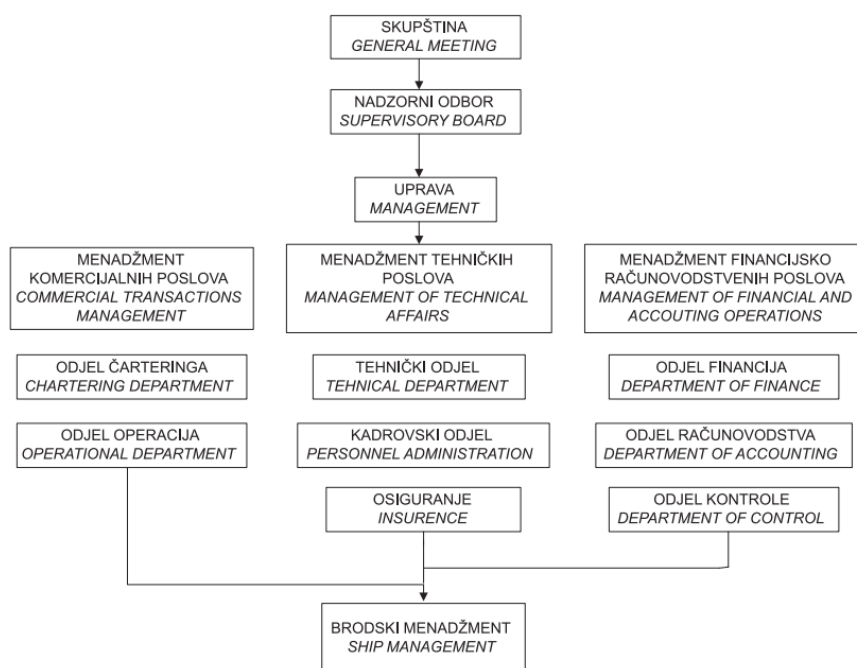
⁸⁹ Agencija za obalni linijski pomorski promet, preuzeto 16.8.2022. sa: <https://agencija-zolpp.hr/linije/>

Brodarske tvrtke također se razlikuju po veličini, u rasponu od onih koje posjeduju jedan brod do onih koje posjeduju nekoliko stotina brodova. Ustroj brodarskih tvrtki važan je za provedbu svih poslova, ovisno o vrsti organizacije i provedbe prijevoza. U većini slučajeva brodarskih kompanija postoji komercijalno upravljanje koje osigurava prihode brodara. Navedeno poslovanje sastoji se od ureda za iznajmljivanje i organizacijski ured.

Charter odjel uglavnom obavlja prodaju vezova za plovila. Voditelj charter odjela mora stalno pratiti sva relevantna kretanja na tržištu, dok je operativni odjel odgovoran za kontrolu prihoda od najma, izdavanje računa za štetu učinjenu na brodu i ostale zahtjeve kao što su komunikacija sa zapovjednikom broda, izdavanje uputa za charter, komunikacija s agentima i njihovo imenovanje, kontrola troškova, narudžbe bunkera, tj. goriva.

U nastavku rada, slijedi Slika 4. koja prikazuje cjelokupnu strukturu brodarskog poduzeća.⁹⁰

Slika 4. Struktura brodskog poduzeća



Izvor: Uloga brodskog menadžmenta u poslovanju brodskih poduzeća, preuzeto 16.08.2022. sa:

<https://hrcak.srce.hr/69633>

⁹⁰Bistričić A., Jugović, A.,Kuzman Z., Uloga brodskog menadžmenta u poslovanju brodskih poduzeća, pregledni rad, Pomorstvo, Vol. 25 No 1, 2011., preuzeto 16.08.2022. sa: <https://hrcak.srce.hr/69633>

Važno je istaknuti kako prema Slici 4., navedena organizacija linijskog brodarskog poduzeća nije univerzalna za sva brodarska poduzeća, već je promjenjiva. Promjene ovise prije svega o veličini brodarskog poduzeća i linijama kojima raspolaže.

U Tablici 1. prikazan je popis hrvatskih brodarskih poduzeća. U Republici Hrvatskoj na većini linija još uvijek posluju uglavnom hrvatski brodari, no s obzirom na ulazak u Europsku uniju, u skoroj budućnosti situacija na tržištu bi se mogla promijeniti.

Tablica 1. Popis hrvatskih brodarskih poduzeća

	NAZIV BRODARA
1.	JADROLINIJA
2.	RAPSKA PLOVIDBA
3.	KTD BILAN
4.	G&V LINE
5.	G&V LINE LADERA
6.	MB KAPETAN LUKA
7.	GRADSKI PARKING ŠIBENIK
8.	LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA
9.	RPZ VRGADA
10.	MIATRADE
11.	PORAT ILOVIK
12.	NC KOMIŽA
13.	BURA LINE
14.	CATAMARAN LINE

Izradio student prema: Agencija za obalni linijski pomorski promet, preuzeto 13.08.2022. sa: http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2022/02/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2020-2021.pdf

Prema navedenoj tablici 1., ističe se „Jadrolinija“ kao najveći putnički brodar, zatim “Rapska plovidba”, te “KTD Bilan”, “G&V Line” i ostali. U nastavku rada slijedi prikaz „Jadrolinije“.

6.1. JADROLINIJA

Jadrolinija je povijesno jedan od najstarijih hrvatskih brodara. Pravno gledano, osnovana je u siječnju 1947. godine sa sjedištem u Rijeci, naziva Jadranska linijska plovidba i ujedno je sljednica Jadranske plovidbe dd, dijela Dubrovačke plovidbe i ostatka Zetske plovidbe. Također, Jadransku plovidbu prije rata osnovalo je udruženje malih obalnih brodara nakon raspada Austro-Ugarske.⁹¹

Isto tako, sve spomenute brodarske tvrtke osnovale su druge udruge od 1872. nadalje. Te je godine, na inicijativu brodarske tvrtke Senj u Rijeci, od tadašnje tvornice torpeda Stabilimento tecnico naručen parobrod Hrvat, koji je kasnije postao torpedo. Navedeni brod je porinut i pušten u službu 13. srpnja 1872. i već 4. rujna poduzima svoju prvu probnu vožnju na relaciji Rijeka - Senj. Nedugo zatim brod Hrvat dobiva redovitu liniju između Senja i Rijeke, a pristanište između ova dva odredišta bili su Novi Vinodolski, Selce, Crikvenica, Voz, Kraljevica i Bakar. Još prije 1872. godine bilo je pokušaja osnivanja turističkih brodarskih i transportnih poduzeća.⁹²

Djelatnosti i zadaće Jadrolinije jasno su definirane Zakonom o Jadroliniji, Narodne novine 11/96. Prema zakonu, glavne zadaće Jadrolinije su „osiguranje kontinuiranog nesmetanog odvijanja linijskog prijevoza u teritorijalnim morskim vodama, kao i provođenje strategije napretka pomorstva Republike Hrvatske“. To je smjer koji je dogovorio Sabor Republike Hrvatske i dio je Strategije gospodarskog razvoja Republike Hrvatske kao i dio politike. U obavljanju svojih temeljnih funkcija, trgovačka društva dužna su bez odlaganja predlagati propise o brodarstvu na koje suglasnost daje ministar u skladu s prethodno donesenim propisima. Hrvatska Vlada, na godišnjoj razini dostavlja izvješće Saboru o stanju internetskog putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Tvrtka vrši djelatnost pomorstva na temelju zahtjeva, pod budnim okom opreznih trgovaca koji razumiju principe profitabilnog poslovanja. Na zahtjev ministra, trgovačka društva dužna su obavljati pomorski prijevoz na relacijama na kojima prihod ne može pokriti ukupne troškove prijevoza. Za prijevoz koji se obavlja prema odredbama spomenutog zakona, Republika Hrvatska će nadoknaditi razliku između ukupnih troškova prijevoza društva i prihoda ostvarenog u državnom proračunu za tu godinu.⁹³

⁹¹ Jadrolinija, preuzeto 9.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/iz-povijesti>

⁹² Ibidem

⁹³ Zakon o Jadroliniji, NN Republike Hrvatske, Zagreb, 11/96, preuzeto 9.08.2022. sa: <https://www.zakon.hr/z/1351/Zakon-o-Jadroliniji,-Rijeka>

Nadalje, u ovom trenutku Jadrolinija bilježi 55 brodova, a od toga 10 brzih putničkih brodova, 4 klasična putnička broda i 41 RO-RO putnički brod, od kojih tri za globalnu plovidbu. Na godišnjoj razini, baza Jadrolinije prevozi preko 80% putnika i vozila na području Republike Hrvatske.⁹⁴

Djelatnost Jadrolinije zasniva se na riječkom području, ali i na zadarskom, šibenskom i dubrovačkom okružju.

Jadrolinija u vlastitoj bazi posjeduje 41 trajekt. Od navedenog 38 trajekta su dostupna za regionalne linije, a 3 za europske. Trajekti regionalnih linija podrazumijevaju: Petar Hektorović, Lubenice, Brestova, Prizna, Sveti Juraj, Šoltanka, Vladimir Nator, Sis, Laslovo, Kijevo, Ston, Valun, Bartol Kašić, Hanibal Lucić, Lastovo, Lošinjanka, Mate Balota, Pelješčanka, Tin Ujević, Supetar, Sv. Krševan, Cres, Marjan, Hrvat, Juraj Dalmatinac, Bol, Ilovik, Korčula, Biokovo, Jadran, Kornati, Brač, Krk, Mljet, Ugljan, Faros, Lošinj, Otok Pašman. Trajekti za međunarodnu plovidbu su: Dubrovnik, Marko Polo, Zadar. Katamarani „Jadrolinije“ su: Olea, Silba, Adriana, Dubravka, Judita, Karolina, Novalja, Dora, Vida i Jelena.⁹⁵

6.2. CASE STUDY - POMORSKO PUTNIČKI PROMET PRIMORSKO GORANSKE ŽUPANIJE

Linijski pomorski prijevoz putnika organiziran je na ograničenim regionalnim tržištima i postoji stalna potražnja za prijevozom putnika i vozila na rutama duljine od nekoliko nautičkih milja do stotina nautičkih milja.⁹⁶

U ovom dijelu rada za primjer je uzeto područje Primorsko-goranske županije točnije Riječko područje na kojem posluje „Jadrolinija“ d.d., Rapska plovidba d.d. te Marinero Tours d.o.o. Na Slici 5. dan je prikaz linja na kojima brodari posluju.

⁹⁴ Jadrolinija, preuzeto 9.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-jadrolinije>

⁹⁵ Jadrolinija, preuzeto 9.08.2022. sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija>

⁹⁶ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Opatija, 2006.,p.135

Slika 5. Riječko okružje Jadrolinije



Izvor: <https://morski.hr/2020/12/16/donosimo-detaljan-red-plovidbe-jadrolinije-za-2021-godinu/>, preuzeto: 9.08.2022.

U Riječkom području brodari obavljaju uslužnu djelatnost prijevoza na 10 linija.

Da bi ispunili sve kriterije i zahtjeve korisnika pomorskog prometa, brodari na dijelu Primorsko-goranske županije realiziraju navedene linije:⁹⁷

⁹⁷ PGŽ, preuzeto 27.07.2022. sa: <https://www.pgz.hr/ustroj/upravna-tijela/upravni-odjel-za-pomorsko-dobro-promet-i-veze/promet/pomorski-promet/drzavne-linije/>

Tablica 2. Linije na području Primorsko-goranske županije

LINIJA	RELACIJA	PRIJEVOZNIK
Državna trajektna linija	Valbiska-Merag	Jadrolinija d.d.
Državna trajektna linija	Valbiska-Lopar	Jadrolinija d.d.
Državna trajektna linija	Stinica-Mišnjak	Rapska plovidba d.d.
Državna trajektna linija	Brestova-Porozina	Jadrolinija d.d.
Državna brodska linija	Mali Lošinj-Srakane.V-Unije-Ilovik-Susak	Jadrolinija d.d.
Državna brzobrodska linija	Mali Lošinj-Ilovik-Susak-Unije-Martinšćica-Cres-Rijeka	Jadrolinija d.d.
Državna brzobrodska linija	Novalja-Rab-Rijeka	Jadrolinija d.d.
Međužupanijska brodska linija	Mali Lošinj-Premuda-Silba-Olib-Ist-Zadar	Jadrolinija d.d.
Međužupanijska brodska linija	Rab (luka Rab) – Lun (Pag – luka Tovarnele)	Rapska plovidba d.d.
Županijska brodska linija	Crikvenica-Šilo	Marinero Tours d.o.o.

Izradio student prema: PGŽ, preuzeto 27.07.2022. sa: <https://www.pgz.hr/ustroj/upravna-tijela/upravni-odjel-za-pomorsko-dobro-promet-i-veze/promet/pomorski-promet/drzavne-linije/>

Iz navedene Tablice 2, vidljivo jest da „Jadrolinija“ d.d. predstavlja dominantnog broдача na području Primorsko goranske županije ali i Republike Hrvatske.

„Rapska plovidba“ d.d. je regionalni prijevoznik, čiji sjedište je u poduzetničkom centru Mali Palit u Rabu. Osnovna profesija centra je organiziranje trajektnih linija između kopna i otoka. Trajektna linija je kontinuirano u funkciji od 1963. godine. Rapska plovidba posjeduje pet trajekata i to Barbat, Sveti Marin, Sveti Kristofor, Rab i Četiri zvonika.⁹⁸

Rapska plovidba plovi na državnoj trajektnoj liniji Stinica-Mišnjak, a osim te trajektne linije, održava i putničku liniju Rab-Lun. Osim toga, Rapska plovidba d.d. Posjeduje dizalicu u luci Rab i suhu marinu u Palitu, oko 600 m od luke Rab. Suha luka može primiti više od 100 plovila.⁹⁹

Prometna koordinacija uređena je prema voznom redu koji se utvrđuje na duži vremenski period, uzimajući u obzir i ljetne promjene u prometnoj potražnji. Naravno, tijekom

⁹⁸ Rapska plovidba d.d., preuzeto 9.08.2022. sa: http://www.rapska-plovidba.hr/home_hr.html

⁹⁹ Ibidem

ljetne sezone, linijski promet je intenzivniji, a ključni cilj putničkog prijevoza je doći do određene turističke lokacije, uz minimalno zadržavanje u luci, odnosno vrijeme potrebno za ukrcaj putnika, iskrcaj i nastavak puta.¹⁰⁰

U nastavku slijedi prikaz i usporedba broja putnika 2020. i 2021. godine na linijama Primorsko goranskoj županiji.

Tablica 3. Usporedba broja putnika PGŽ 2020. i 2021. godine

RELACIJA	PRIJEVOZNIK	PUTNICI 2020.	PUTNICI 2021.
Valbiska-Merag	Jadrolinija d.d.	747.255	974.081
Valbiska-Lopar	Jadrolinija d.d.	87.958	125.715
Stinica-Mišnjak	Rapska plovidba d.d.	567.295	796.294
Brestova-Porozina	Jadrolinija d.d.	265.218	467.932
Mali Lošinj-Srakane.V- Unije-Ilovik-Susak	Jadrolinija d.d.	21.045	26.030
Mali Lošinj-Ilovik- Susak-Unije- Martinšćica-Cres-Rijeka	Jadrolinija d.d.	44.336	57.302
Novalja-Rab-Rijeka	Jadrolinija d.d.	42.764	53.982
Mali Lošinj-Premuda- Silba-Olib-Ist-Zadar	Jadrolinija d.d.	43.864	48.420
	UKUPNO:	1.819.735	2.549.756

Izradio student prema: Agencija za obalni linijski pomorski promet, preuzeto 12.08.2022. sa: http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2022/02/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2020-2021.pdf

Iz Tablice 3., najprometnija sezonska linija po broju putnika na području Primorsko goranske županije je na relaciji Valbiska-Merag. Navedena linija je najprometnija i u 2021. godini, a iza nje slijedi linija Stinica-Mišnjak, Rapske plovidbe d.d. Također, prema Tablici 3., najmanje je prometna cjelogodišnja linija na relaciji Mali Lošinj-Srakane. V-Unije-Ilovik-Susak, Jadrolinije d.d.

¹⁰⁰ Kesić, B., Jugović, A.: op. cit., str. 53.-54.

Grafikon 1. Jadrolinija-usporedba broja putnika PGŽ 2020./2021.

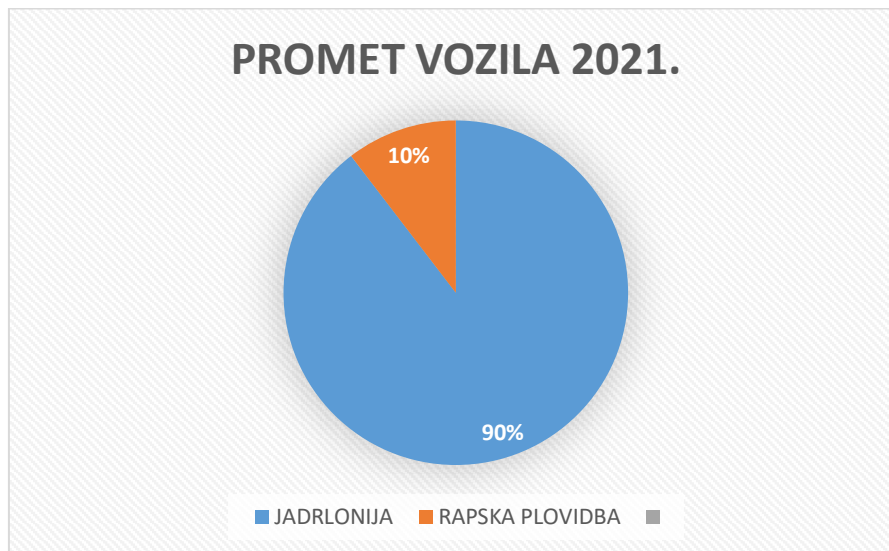


Izradio student prema: Agencija za obalni linijski pomorski promet, preuzeto 12.08.2022. sa: http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2022/02/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2020-2021.pdf

Iz navedene Tablice 3. i Grafikona 1., jasno je vidljivo da je 2020. godine broj putnika na području Primorsko-goranske županije iznosio 1.819,735 putnika odnosno 42%, dok je u 2021. godini iznosio 2.549,756 putnika odnosno 58%. U odnosu na 2020. godinu, vidljiv je porast broja putnika za 16% tijekom 2021. godine na linijama u Primorsko-goranskoj županiji. Jedan od mogućih zaključaka smanjenog broja putnika u 2020. godini, može biti povezan s pandemijom COVID 19.

U nastavku će se usporediti broj vozila koji su koristili linijski putnički promet tj. usporedit će se udio broja vozila koji su koristili usluge poduzeća Jadrolinija d.d. i Rapska plovidba d.d. Poduzeće Marinero Tours d.o.o. neće biti uzeto u analizu jer ne obavlja uslugu javnog prijevoza trajektom (koji je potreban za prijevoz vozila).

Grafikon 2. Udio brodara u prometu vozila 2021. godine



Izradio student prema: Agencija za obalni linijski pomorski promet, preuzeto 13.08.2022. sa: http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2022/02/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2020-2021.pdf

Iz Grafikona 2, vidljivo je kako je 2021. godine „Jadrolinija“ d.d. vodeće poduzeće koje je prevezlo čak 90% vozila, dok je „Rapska plovidba“ d.d. prevezla svega 10% vozila. Razlog tome je što „Jadrolinija“ u svom posjedu ima veliki broj trajekata i linija koji su rasprostranjeni duž cijelog Jadrana, dok „Rapska plovidba“ djeluje na malom području i sa malim brojem trajekata kojima raspolaže.

7. ZAKLJUČAK

Putnička plovidba obuhvaća specijalizirani pomorski prijevoz putnika posebnim brodovima, a veliki utjecaj na razvoj putničke plovidbe imaju turističke atrakcije i putevi.

Povijesno gledajući, pomorski putnički promet sam po sebi shvaćao se dosta nevažnim u odnosu na cestovni i zračni promet koji mu predstavljaju glavnu konkurenciju. No, kroz zadnjih dvadesetak godina bilježi se znatni porast pomorsko putničkog prometa i to ponajviše uz vidljivu pojavu trajekata te razvojem kružnog putovanja, a sve u cilju poboljšanje kvalitete turističke ponude.

Cjelokupni linijski pomorski promet predstavlja jedinstvenu vrstu linijskog brodarstva. Karakteristike koje najbolje opisuju linijski pomorsko putnički promet su unaprijed utvrđene linije plovidbe koje su vremenski određene kao i početne i završne luke brodova. Upravo takve linije su pretežno dužobalne i spajaju otoke i kopno, no također mogu povezivati i dvije susjedne države. Isto tako, u Hrvatskoj postoje trajektne linije, brzobrodске te klasične brodske linije. Trajekti prevoze prije svega vozila i teret, ali i putnike, dok klasične brodske linije prevoze primarno putnike. Brzobrodске linije imaju glavnu namjenu prijevoza putnika i to periodično kroz dan prema potrebi.

Povezivati otoke s kopnom i otocima međusobno, predstavlja najvažniju namjenu linijskih brodova, a oni se dijele na klasični putnički brod, RO-RO putnički brod te vrlo brzi putnički brod. Navedena namjena izuzetno je bitna za Republiku Hrvatsku koja je država izuzetno razvedene obale i velikog broja otoka.

Rad linijskog pomorsko putničkog prometa zapravo obuhvaćaju veliki broj brodarskih poduzeća koja se međusobno razlikuju i po veličini i samoj strukturi te linijama kojima raspolažu. Jedan od primjera velikog brodarskog poduzeća u Hrvatskoj je kompanija „Jadrolinija“ koja je pod državnim vlasništvom. Tvrtka „Jadrolinija“ u ovom trenutku bilježi 55 brodova i to 10 brzih putničkih brodova, 4 klasična putnička broda i 41 RO-RO putnički brod. Trajekti Marko Polo, Dubrovnik i Zadar realiziraju međunarodne linije s Italijom. Za poslovanje na obalnoj putničkoj liniji, brodari djeluju prema koncesijskim ugovorima ili ugovorima koji se sklapaju s Agencijom za obalni linijski za pomorski promet. Putnički pomorski promet u Hrvatskoj neprestano raste vodeći se svojim vlastitim ciljem pružanja što bolje kvalitete usluga. Agencija za obalni linijski promet služi kao regulatorno tijelo koje se bavi pitanjima vezanih za linijski pomorski prijevoz putnika Jadranskim morem.

Za područje Primorsko goranske županije da bi se ispunili svi kriteriji i potrebe korisnika koji su najvažniji, brodari održavaju deset linija i to trajektnih, brodskih i brzobrodskih linija. Na području Primorsko goranske županije, prevladavajući brodar je upravo „Jadrolinija“, a nakon nje slijedi „Rapska plovidba“.

Uspoređujući broj prijevoza putnika u Primorsko goranskoj županiji, vidljiva je razlika u 2020. i 2021. godini gdje je u 2020 godini vidljiv pad prijevoza putnika i to za 16%. Jedan od mogućih razloga smanjenog broja prijevoza putnika na području Primorsko goranske županije je pojava pandemije COVID-19. koja je zatekla cijelu Hrvatsku.

U Primorsko-goranskoj županiji jedno od potencijalnih poboljšanja i trenutnog povećanja putničkog prometa je podizanje razine njegove usluge, dok država i lokalna zajednica moraju razvijati luke izgradnjom novih, preuređenjem ili poboljšanjem postojećih. Potrebno ih je upotrijebiti elementima za što ugodniji posjet ljudi, da ovu prijevoznu opciju odaberu kao primarnu.

LITERATURA

1) KNJIGE

1. Domijan-Arneri, I.: *Poslovanje u morskom brodarstvu*, Web knjižara, Split, 2014.
2. Dundović, Č.: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Glosa, Rijeka, 2003.
3. Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
4. Glavan, B.: *Linijsko brodarstvo*, naklada Jugolinija i otokara Keršovanija, Rijeka, 1981.
5. Mencer, I.: *Tržište morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1990.
6. Mrnjavac, E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.
7. Dundović Č., Kesić, B. *Tehnologija i organizacija luka*, Rijeka, 2001.
8. Kesić, B. *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka 2003.
9. Zelenika, R.: *Prometni sustavi – tehnologija – organizacija – ekonomika – logistika – menadžment*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2001.
10. Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.

2) STRUČNI ČASOPISI/ČLANCI

1. Poletan Jugović, T. (2010) Svjetski pomorski robni tokovi, pregledni članak, preuzeto sa: <http://hrcak.srce.hr/59576>
2. Dundović, Č., Rudić, D.: Morske luke i morsko brodarstvo Primorsko-goranske županije – Postojeće stanje i razvojne koncepcije, „Naše more“ 52(3-4)/2005.
3. Lušić, Z. (2003) Razvoj svjetskog brodarstva. „Naše more“, Znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo, Vol. 50 No. 5-6, Prosinac 2003., preuzeto sa: <https://hrcak.srce.hr/8568>
4. Poletan Jugović, T. (2010) Svjetski pomorski robni tokovi, pregledni članak, preuzeto sa: <http://hrcak.srce.hr/59576>

5. Pupavac, D., Gržin, E.: Procjena potražnje za pomorskim putničkim prometom, preuzeto 20.07.2022. sa: <http://hrcak.srce.hr/file/79689>
6. Kaufman, J.P (2007).: Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Vol.57 No.4-5

3) INTERNET STRANICE

1. Pomorski promet, preuzeto 23.06.2022. sa:
<http://hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a=b&page=tekst&id=1500>
2. Pupavac, D., Gržin, E.: Procjena potražnje za pomorskim putničkim prometom, preuzeto 20.06.2022. sa: <http://hrcak.srce.hr/file/79689>
3. Pomorski promet, preuzeto 25.06.2022.sa:
<http://hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a=b&page=tekst&id=1500>
4. Prometni sustav, preuzeto 12.06.2022. sa: <http://www.step.hr/std-info/buduci-studenti/svi-faksovi/fakultet-prometnih-znanosti.shtml>
5. Mrnjavac, E.: Promet i komunikacije PGŽ, preuzeto 12.06.2022., sa:
http://www.uniri.hr/gprt/f/POGLAVLJE_V_PROMET_I_KOMUNIKACIJE_PGZ.pdf
6. Ministarstvo mora, turizma i razvitka, preuzeto 27.07.2022. sa: http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/Download/Pravilnik_o_uvjetima2.pdf
7. Pomorski prijevoz,preuzeto 16.07.2022.sa.
<http://hgk.biznet.hr/hgk/tekst.php?a=b&page=tekst&id=1500>
8. Pomorski zakonik, preuzeto 26.07.2022. sa: <http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/pomorskizakonik.pdf>
9. Registar otoka, preuzeto 2.09.2022. sa: <https://registar-otoka.gov.hr/site/index?IslandSearch%5B5%5D=&IslandSearch%5B999%5D=&IslandSearch%5B1%5D%5B0%5D=1&IslandSearch%5B9%5D%5B0%5D=1&IslandSearch%5B2%5D=&IslandSearch%5Bname%5D=&filter=opci&page=3>
10. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, preuzeto 24.07.2022. sa: <https://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>

POPISI ILUSTRACIJA

POPIS SLIKA

Slika 1. Klasični putnički brod.....	21
Slika 2. Klasični putnički brod.....	21
Slika 3. Vrlo brzi putnički brod.....	23
Slika 4. Struktura broskog poduzeća	28
Slika 5. Riječko okružje Jadrolinije	32

POPIS TABLICA

Tablica 1. Popis hrvatskih brodarskih poduzeća.....	29
Tablica 2. Linije na području Primorsko-goranske županije	33
Tablica 3. Usporedba broja putnika PGŽ 2020. i 2021. godine.....	34

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Jadrolinija-usporedba broja putnika PGŽ 2020./2021.....	35
Grafikon 2. Udio brodara u prometu vozila 2021. godine.....	36