

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**Barbara Toljanić**

**UPRAVLJANJE LINIJSKIM POMORSKOPUTNIČKIM PROMETOM U  
REPUBLICI HRVATSKOJ**

**DIPLOMSKI RAD**

**RIJEKA, 2013.**

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**UPRAVLJANJE LINIJSKIM POMORSKOPUTNIČKIM  
PROMETOM U REPUBLICI HRVATSKOJ**

**DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Pomorsko putnički promet

Mentor: Doc. dr. sc. Alen Jugović

Student: Barbara Toljanić

JMBAG: 0112035170

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, rujan, 2013.

## SADRŽAJ:

1. UVOD .....	1
1.1. PREDMET I CILJ RADA .....	1
1.2. IZVORI PODATAKA I METODE PRIKUPLANJA.....	1
1.3. SADRŽAJ I STRUKTURA RADA .....	2
2. OSNOVNE ZNAČAJKE POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA .....	3
2.1. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA.....	5
2.2. PODJELA POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA .....	6
2.2.1. Specifičnosti linijskog pomorskoputničkog brodarstva .....	7
2.2.1.1. <i>Putnički brodovi</i> .....	9
2.2.1.2. <i>RO-RO putnički brodovi</i> .....	10
2.2.1.3. <i>Putnički brodovi velikih brzina</i> .....	12
2.2.2. Specifičnosti turističkog brodarstva .....	14
2.3. GLAVNA OBILJEŽJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA .....	17
2.3.1. Luke za linijski prijevoz putnika .....	19
2.3.2. Luke za kružna putovanja.....	22
3. ANALIZA I OCIJENA STANJA LINIJSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA U EUROPI .....	25
3.1. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET ITALIJE.....	27
3.2. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET GRČKE.....	30
3.3. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET NORVEŠKE.....	33
3.4. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET DANSKE.....	35
4. ANALIZA I OCIJENA STANJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA U HRVATSKOJ.....	38
4.1. POMORSKOPUTNIČKE LUKE U HRVATSKOJ .....	39
4.2. ANALIZA LINIJA U HRVATSKOM POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU... 46	
4.3. KABOTAŽA U LINIJSKOM OBALNOM PRIJEVOZU .....	51
4.3.1. Sloboda pružanja usluga pomorske kabotaže.....	53
4.3.2. Javna obveza .....	54
4.3.3. Pomorska kabotaža u Hrvatskoj .....	55
4.4. KONCESIJE ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA.....	57

4.4.1.	Razvrstavanje linija .....	58
4.4.2.	Koncesije za javni linijski prijevoz .....	60
4.4.3.	Agencija za obalni linijski pomorski promet .....	62
5.	MEĐUOVISNOST LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PRIJEVOZA I TURIZMA	
	64	
5.1.	ULOGA PRIJEVOZNE USLUGE U TURISTIČKOM POVEZIVANJU OTOKA	65
5.2.	UTJECAJ TURISTIČKE SEZONE NA POMORSKOPUTNIČKI PROMET .....	69
6.	TENDENCIJE RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA U RH	
	73	
7.	ZAKLJUČAK .....	76
	LITERATURA .....	78
	POPIS TABLICA .....	81
	POPIS SLIKA .....	82
	POPIS GRAFIKONA .....	82

# **1. UVOD**

Pomorski promet je najvažnija pomorska djelatnost koja omogućuje globalno gospodarsko povezivanje. Putnički promet, kao dio pomorskog prometa obuhvaća specijalizirani prijevoz putnika morem koristeći se posebnim brodovima. Pomorski prijevoz putnika relativno je mlada djelatnost u suvremenom razvojnem trendu na čiji razvitak veliku ulogu imaju turističke znamenitosti i pomorski putovi.

Nadalje će se u uvodnom dijelu navesti predmet i cilj rada, metode prikupljanja podataka te izvori podataka, a zatim će se objasniti sadržaj i struktura samog rada.

## **1.1. PREDMET I CILJ RADA**

Temeljni predmet ovog rada je istražiti i utvrditi sve relevantne značajke i čimbenike linijskog pomorskoputničkog prijevoza, ponajprije na prostoru Republike Hrvatske, a zatim i na području Europske unije. Istraživanje će se izvršiti na način da će se najprije definirati pojmovi vezani za pomorskoputnički promet, odnosno linijsko i kružno brodarstvo, a zatim će se ući u srž samog linijskog pomorskoputničkog prometa i navesti glavne karakteristike i obilježja hrvatskog i europskog prostora, te pomorskoputničkih luka.

Cilj istraživanja je utvrđivanje trenutnog stanja linijskog pomorskoputničkog prometa u Republici Hrvatskoj i uočavanje problema na koje nailazi, kao i budućih tendencija razvoja kako bi se ova vrsta prometne usluge unaprijedila i bila još pristupačnija korisniku.

## **1.2. IZVORI PODATAKA I METODE PRIKUPLANJA**

Temeljni izvori podataka na kojima se zasniva istraživanje su stručne knjige Menadžment pomorskoputničkih luka autora Kesić, B. i Jugović, A. i Promet u turizmu autora Baričević, H., kao i rezultati brojnih prethodnih istraživanja kao što su članci Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja i autora Opačića, Public tendering of ferry services in Europe autora Baird, A. J., Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu autora Manidć, N. i Lovirić, I., Pomorska kabotaža u

pravu Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa auotrice Pecotić Kuafman J. te mnogi drugi.

Pri istraživanju i formuliranju rezultata istraživanja u odgovarajućoj kombinaciji korištene su sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda deskripcije, te metoda eksplanacije.

### 1.3. SADRŽAJ I STRUKTURA RADA

Rad se sastoji od sedam međusobno povezanih cjelina putem kojih je razdrađena problematika rada. U prvom dijelu, *Uvodu*, objašnjena je tematika i struktura rada, te su definirani predmet i cilj rada, te izvori i metode prikupljanja podataka.

Druga cjelina naziva *Osnovne značajke pomorskoputničkog brodarstva* sastoji se od tri podnaslova pomoću kojih je opisan povijesni razvoj pomorskoputničkog brodarstva, objašnjena je podjela pomorskoputničkog brodarstva i definiran je pojam i podjela pomorskoputničkih luka.

U trećem dijelu s naslovom *Analiza i ocijena stanja linijskog putničkog brodarstva u Europi* analizirano je trenutačno stanje europskog linijskog pomorskoputničkog prometa, na način da su posebno analizirane zemlje s intenzivnijim trajektnim prometom Italija, Grčka, Norveška i Danska.

Četvrta cjelina nosi naslov *Analiza i ocijena stanja linijskog pomorskoputničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj* gdje su u četiri potpoglavlja definirani, razrađeni i analizirane pomorskoputničke luke, putničke linije te kabotaža i koncesije na pomorskoputničkim linijama u Republici Hrvatskoj.

U petoj cjelini, *Međuovisnost linijskog pomorskoputničkog prijevoza i turizma*, objašnjena je međuovisnost prijevozne usluge i turizma u dva zasebna podnaslova.

Šesta cjelina pod naslovom *Tendencije razvoja linijskog pomorskoputničkog prometa*, kao što i sam naziv kaže, definira buduće smjernice razvoja i ukazuje na trenutne probleme ovog sektora.

Posljednji naslov *Zaključak* sjedinio je ove cjeline i izdvaja potrebu za linijskim prijevozom putnika te njegov odraz na cjelokupno stanovništvo i gospodarstvo otoka, ali i cijele Republike Hrvatske.

## 2. OSNOVNE ZNAČAJKE POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA

Strukturalna podjela morskog brodarstva u vezi s prijevozom ljudi (putnika) i prijevozom stvari (tereta) uvijek je postojala. Ipak, može se reći da se posebno organiziran prijevoz putnika morem u većem opsegu pojavljuje tek u novije vrijeme. Prema tome, putničko brodarstvo kao posebna vrsta morskog brodarstva koja kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika relativno je mlađa organizacija u razvojnom smislu.<sup>1</sup>

Pomorsko-putnički promet u svijetu u posljednjem je desetljeću u značajnoj ekspanziji. Suvremeni putnički terminali preduvjet su optimalnog odvijanja i razvijanja linijskog pomorsko-putničkog prometa i kružnih putovanja. Odgovarajuće dimenzioniran i organiziran pomorsko-putnički terminal je i preduvjet razvijanja brojnih komplementarnih djelatnosti vezanih uz pomorsko-putnički promet, prvenstveno je promotor oplemenjivanja turističke ponude i razvitka turizma.<sup>2</sup>

Nakon Drugoga svjetskog rata zbog velike konkurencije ostalih prijevoznih grana u prijevozu putnika, posebno cestovnog i zračnog, prijevoz putnika morem desetak je godina bio zanemarivan. Nestali su klasični putnički brodovi, a novi oblici prijevoza putnika još nisu bili afirmirani. Međutim, pojavom trajekata, a poslije razvojem kružnog putovanja u funkciji oplemenjivanja turističke ponude, pomorski prijevoz putnika postaje značajan segment pomorskog prometa i turizma.<sup>3</sup>

Iako je pomorsko-putnički promet nekada bio najznačajnija prometna grana, pomoću koje su putnici imali mogućnost prijevoza do prekomorskih destinacija, danas ona zauzima vrlo skroman udio u putničkim tokovima.

U tablici 1 prikazan je broj putnika po vrstama prijevoza iz koje se zaključuje prije navedena tvrdnja. Razdoblje na koje se odnose podaci je u rasponu od 2007.-2011. godine. Željeznički i cestovni prijevoz vodeći su u prijevozu putnika te zauzimaju najveći udio u putničkom prijevozu.

---

<sup>1</sup> [http://www.pfst.hr/old/data/materijali/Ek\\_brod.pdf](http://www.pfst.hr/old/data/materijali/Ek_brod.pdf) (02.07.2013.)

<sup>2</sup> Jugović A., Kesić B., Jakomin I.: "Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka", **Informatologia**, Zagreb, 2007., 40/2, str. 146-152,

<sup>3</sup> Kesić, B., Jugović, A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006. str. 21.

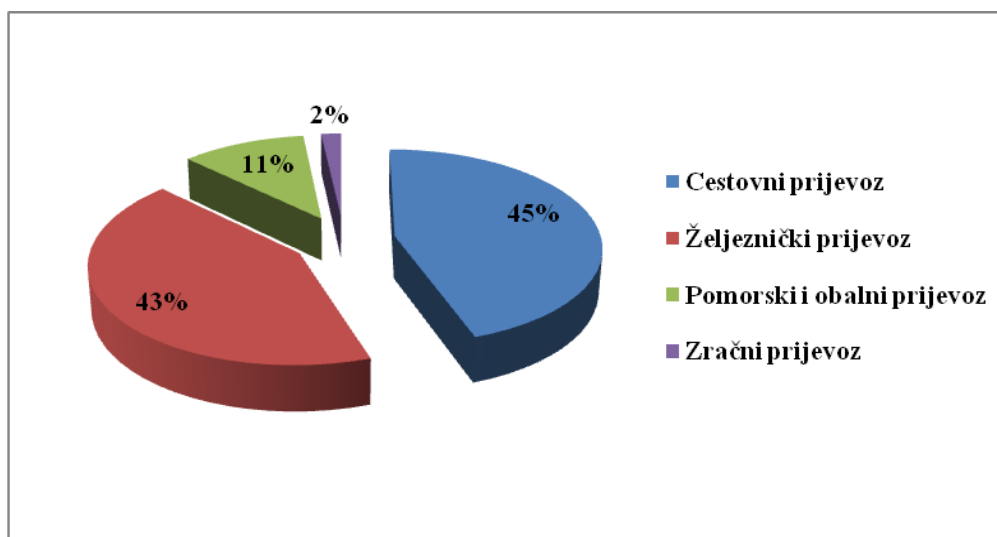
**Tablica 1. Prijevoz putnika po različitim granama prijevoza**

Godina	Cestovni prijevoz	Željeznički prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz
2007.	63.144	63.131	12.723	2.288
2008.	62.064	70.961	12.861	2.329
2009.	58.493	73.545	12.550	2.053
2010.	56.419	69.564	12.506	1.861
2011.	52.561	49.983	12.926	2.078

Izvor: [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/CroInFig/croinfig\\_2012.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/CroInFig/croinfig_2012.pdf) (01.07.2013)

Na grafikonu 1 vidi se i udio putnika u postocima po vrstama prijevoza u 2011. godini u RH. Kao što se zaključuje i na temelju podataka iz tabele 1, vodeće prometne grane u prijevozu putnika su cestovni prijevoz s visokih 45%, te željeznički prijevoz s 43%. Slijedi ih pomorski i obalni prijevoz s 11% i zračni prijevoz s udjelom od 2%.

**Grafikon 1. Udio putnika u različitim granama prijevoza, 2011.**



Izvor: Modificirao diplomant, prema:

[http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/CroInFig/croinfig\\_2012.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/CroInFig/croinfig_2012.pdf) (01.07.2013.)



## 2.1. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA

Povijesni razvoj morskog brodarstva i morskih luka ujedno je i povijest razvoja pomorskog prometa. Povijest luka je usko povezana s povijesti civilizacija.

Na prve podatke o lukama nailazi se 3500. g. prije nove ere. Prvi pomorci – Egipćani, Feničani i Grci – svoja su skromna plovila nakon dnevne plovidbe izvlačili noću ili danju na žal u slučaju nevremena. Zbog toga su za luke birali uvale, estuarije, delte ili ušća rijeka koja su svojim prirodnim oblikom pružala zaštitu od vjetrova i valova.<sup>4</sup>

Bržim razvojem pomorskog prometa i trgovine, brodovi su postali veći, zbog čega je bilo potrebno proširivati i produbljivati luke. Tada se po prvi puta počinju graditi umjetno zaštićene, kamene luke; u to vrijeme najčešće u blizini grada, s kojim su se razvijale i postale centri trgovine i jaka gospodarska središta.

Ekspanzijom Rimskog Carstva na prijelazu iz stare u novu eru, Rim postaje središtem pomorstva, te osvaja i druge pomorske države što dovodi do monopola u plovidbi po Sredozemnom moru. Tada luke imaju uređene brodske vezove i lukobrane, te se po prvi puta pojavljuju lučki radnici kao samostalno zanimanje.

Razdoblje od 5-12. stoljeća, kada razvoj ljudskog društva nazaduje, obilježeno je padom pomorske trgovine i plovidbe i smanjenjem prometa. Ponovni razvoj pomorske trgovine počinje tek u 12. st., kada je započela izgradnja većih i jačih brodova, te se razvijaju nova središta pomorske trgovine (npr. Venecija na Jadranu).

U 15. stoljeću promet postaje samostalno gospodarsko područje s obzirom da je do tada bio u sklopu trgovine, tj. trgovci su gradili brodove koji su postali instrument trgovine. Tada se javljaju brodovlasnici čija je glavna djelatnost prijevoz, iznajmljivanje brodske prostora i pružanje prijevoznih usluga.<sup>5</sup>

Na razvoj pomorske trgovine i plovidbe snažno je utjecalo otkriće Amerike i put oko Afrike, te druga geografska otkrića. Počinje izgradnja mnogih luka, kao npr. Antwerpen, London, Liverpool u Europi, a kasnije, u 18. st., Quebec, New York, Boston, Philadelphia, Baltimore i New Orleans u Sjevernoj Americi.

Prve brodske linije održavale su plovidbeni red u pogledu vremena i pristajanja u određenim lukama pa su vrlo brzo, uz teret, počele prevoziti i sve više putnika. U početnom razdoblju djelovanja parobrodskih mješovitih (putničko-teretnih) linija u trgovačkoj se

---

<sup>4</sup> Ibid., str. 9.

<sup>5</sup> Ibid., str. 11.

mornarici razvijaju i posebni tipovi brodova, građeni isključivo za prijevoz putnika. Pojavom tih parobroda brodarstvo se vrlo brzo dijeli na linijsko putničko i linijsko teretno brodarstvo.<sup>6</sup>

Sve veća potreba za pomorskim prijevozom putnika, koja raste do sredine 20. stoljeća, dovodi do razvoja posebnih putničkih brodara i posebnih linijskih putničkih brodova. Nadalje, razvijaju se i specijalizirani terminali za pomorsko-putnički promet, čija je funkcija kvalitetan prihvat putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu i efikasan prihvat sredstava drugih prometnih grana.

Nakon Drugog svjetskog rata mijenja se trend razvoja putničkog brodarstva. Grade se veliki luksuzni putnički preoceanski brodovi, pa se tako u SAD-u gradi luksuzni putnički brod „United States“ – najveći poslijeratni putnički brod. Druge pomorske države grade brze preoceanske putničke brodove (Velika Britanija, Francuska, Italija, Nizozemska, Švedska).

Razdoblje od 1959. do 1970. godine doba je jačanja konkurencije drugih prometnih grana (cestovni, željeznički promet i zračni promet), te opadanja broja linijskih putničkih brodova. Također, više se ne grade klasični linijski putnički brodovi, već se u preoceanskom prometu pojavljuju putnički brodovi za kružna putovanja, a u kabotaži trajekti, odnosno RO-RO putnički brodovi. Ove promjene rezultirale su i profiliranjem luka u specijalizirane terminale čija funkcija više nije samo prihvat broda, već i ponuda ostalih usluga, kao što su hoteli, čekaonice, ugostiteljski objekti i trgovine, zdravstvene ustanove, turističke agencije i mnoge druge.

Krajem 20. stoljeća povećava se bruto tonaža brodova (s ciljem pružanja većeg komfora putnicima na duljim pomorskim putovima), zbog čega se smanjuje broj trajekata i putničkih brodova. Idućih godina ponovne raste i broj brodova, a najveće promjene u putničkom brodarstvu uvode veliki brodovi za kružna putovanja.

## **2.2. PODJELA POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA**

Suvremeni pomorskoputnički promet razlikuje dvije osnovne vrste brodarstva:<sup>7</sup>

1. linijsko putničko brodarstvo
2. kružna putovanja, tj. turističke pomorskoprijevozne usluge.

---

<sup>6</sup> Ibid., str. 11.

<sup>7</sup> Ibid., str. 23.

Linijsko putničko brodarstvo nekad je bilo jedina mogućnost međukontinentalnog prijevoza ljudi, a danas je vrlo važno za razvitak priobalnog gospodarstva, ponajprije turizma, trgovine, te za sprječavanje odljeva stanovništva s otoka.

Kružna putovanja su drugi segment podsustava putničkog brodarstva. Za razliku od klasične turističke i/ili prijevozne usluge, kružna putovanja predstavljaju obje usluge istodobno. Ovakva su putovanja danas sve zastupljenija i sve traženija, te čine najveći dio ponude u segmentu putničkog brodarstva.

### **2.2.1. Specifičnosti linijskog pomorskoputničkog brodarstva**

Govoreći o linijskom putničkom brodarstvu, potrebno je napomenuti da je njegova glavna karakteristika prevoženje predmeta prometovanja između dvije pomorske luke, početne i završne, prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Predmet prometovanja mogu biti prtljaga, putnici, žive životinje, automobili ili kamioni, po čemu se razlikuje od turističkog prijevoza, gdje su predmet prijevoza putnici, odnosno turisti.

Ova vrsta transporta može se odvijati:

- direktno, te
- sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima.

Direktni linijski transport odnosi se na prevoženje predmeta prijevoza od početne do završne luke bez zaustavljanja na usputnim stajalištima, a po unaprijed utvrđenom plovidbenom redu. Linijski 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).

Kod linijskog putničkog brodarstva bitnu stavku također čini plovidbeni red. On mora redom sadržavati: liniju, tj. rutu, put po kojem brod plovi, vrstu linije, početno i završno mjesto (luka, pristanište i terminal), te usputna stajališta (ako postoje), vrijeme polaska i dolaska, udaljenost između određenih mjesta, razdoblje za koje se odnosi vozni red i njegov rok, i sl.

Linijski pomorskoputnički promet može se podijeliti na javni, nacionalni i međunarodni, te se obavlja prema važećim međunarodnim i nacionalnim pravnim propisima i aktima.

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je 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.<sup>8</sup>

Međunarodni linijski pomorski promet obuhvaća putničke RO-RO i brzobrodске linije koje povezuju luke jedne države s inozemnim lukama. Uvjete koje moraju ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnoga linijskoga pomorskog prometa propisuje ministar nadležan za poslove pomorstva.

Nacionalne linije su linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno, kao i dužobalne linije.

Obavljanjem javnoga prijevoza na državnim linijama osigurava se trajno i redovito povezivanje i održivi razvitak naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru. Odluka o određivanju državnih linija sadrži relaciju na kojoj se obavlja prijevoz, minimalnu učestalost prijevoza, vrstu i kapacitet broda, te vrstu prijevoza.<sup>9</sup> Uspostava sustava javnog prijevoza temelji se na načelima:<sup>10</sup>

- poticanja gospodarskog razvoja otoka,
- 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.

Linijski pomorskoputnički promet čine klasični putnički brodovi, RO-RO putnički brodovi i putnički brodovi velikih brzina, odnosno katamarani.

---

<sup>8</sup> Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu »Narodne novine«, broj 33/06, 38/09, 87/09 i 18/11

<sup>9</sup> Ibidem

<sup>10</sup> Ibidem

### 2.2.1.1. *Putnički brodovi*

Osnovna namjena putničkih brodova je prijevoz putnika, a spada u vrstu trgovačkog broda. Ova kategorija ne uključuje teretne brodove koji ponekad raspolažu i s određenim kapacitetom za ukrcaj i prijevoz putnika, kao i teretnjake sa smještajem za dvanaest putnika, nekada opće prisutne na morima, gdje je prijevoz putnika bio sporedan u odnosu na prijevoz tereta.

Donedavno su svi preookeanski brodovi, osim onih za prijevoz putnika, obavljali i transport pošte, pakiranog tereta i drugih tereta zajedno s prtljagom putnika, te su bili opremljeni brodskim skladištima, dizalicama i samaricama i drugom opremom za ukrcaj i iskrcaj tereta. Tek je u najnovijim preookeanskim brodovima i u brodovima za kružna putovanja mogućnost prijevoza tereta ukinuta.

Danas su klasični putnički brodovi koji se koriste u linijskom putničkom brodarstvu u prvom redu namijenjeni obalnoj plovidbi; a kao posljedica jačanja konkurencije zračnih prijevoznika, prekomorski prijevoz putnika sve se više smanjuje. Upravo iz tih razloga danas postoji vrlo mali broj brodara koji su specijalizirani samo za prekomorski linijski prijevoz putnika, već ih se većina uz putnički prijevoz bavi još i prijevozom tereta i organizacijom kružnih putovanja.

Putnički brodovi razlikuju se s obzirom na veličinu, stoga ih se može svrstati u dvije osnovne skupine:<sup>11</sup>

- brodovi za prijevoz do 200 putnika
- brodovi za prijevoz više od 200 putnika.

Danas se najviše koriste brodovi manjih kapaciteta, dok se oni većeg kapaciteta koriste uglavnom na prugama gdje je otežan prilaz RO-RO putničkim brodovima. Također, danas putnički brodovi više skoro i nemaju mogućnost ukrcaja manjih količina tereta zbog toga što je koncept suvremenih putničkih brodova takav da se brod u luci zadržava čim kraće, osim ako se radi o matičnoj luci.

Slika 1 prikazuje klasični putnički brod „Tijat“ hrvatske broderske kompanije Jadrolinija, čiji je kapacitet 300 putnika, a maksimalna brzina 12 čvorova, što ga svrstava u drugu skupinu putničkih brodova (u brodove za prijevoz preko 200 putnika).

---

<sup>11</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 27.

**Slika 1. Putnički brod „Tijat“, Jadrolinija**



Izvor: [http://www.fleetmon.com/en/vessels/Tijat\\_36008](http://www.fleetmon.com/en/vessels/Tijat_36008) (04.07.2013.)

Najveći problem putničkim brodovima predstavlja izražena sezonalnost, odnosno mala potražnja u zimskim mjesecima, uglavnom za potrebe lokalnog stanovništva, te velika potražnja u ljetnim mjesecima, za potrebe turista. Stoga se, zbog štednje, brzina brodova mora prilagođavati broju putnika koje prevoze.

U budućem razdoblju očekuje se gradnja brodova manje težine i veće brzine, tako da će brodovi brzine od otprilike 20 čvorova postati uobičajeni, a troškovi iskorištavanja broda i potrošnja goriva ostat će ista.<sup>12</sup>

### ***2.2.1.2. RO-RO putnički brodovi***

RO-RO putnički brodovi su brodovi koji imaju mogućnost istodobnog prevoženja putnika i cestovnih vozila (osobna vozila, kamionske prikolice, autobusi, željezničke kompozicije). RO-RO putnički brodovi najčešće se koriste na stalnim brodskim prugama kao prirodni nastavak cestovne prometne mreže u pojednoj državi ili, rjeđe, između dviju država. Temeljna zadaća RO-RO putničkog prometa je ponajprije povezivanje obale i otoka, dok je povezivanje kopna s drugim kopnom znatno rjeđe, a odvija se u slučajevima kada je izgradnja ceste otežana ili neprimjerena.

---

<sup>12</sup> Ibid., str. 27.

Zbog navedenih razloga, RO-RO putnički brodovi u pravilu se upošljavaju na stalnim prugama na kojima, ovisno o prometnoj potražnji, plovi jedan ili više brodova. Također, nije rijetkost da se brodovi namjenski grade za pojedinu liniju, pri čemu se maritimna obilježja broda, poput gaza, visine voznih paluba, broja i svojstva porivnika, putničkih prostora, itd., prilagođavaju toj pruzi.<sup>13</sup>

Današnji RO-RO putnički brodovi mogu se podijeliti u 3 osnovne skupine, ovisno o duljini pruge koju opslužuju.<sup>14</sup>

- manji RO-RO putnički brodovi namijenjeni plovidbi do najviše nekoliko nautičkih milja;
- RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni za održavanje pruga između luka udaljenih i do 50 nautičkih milja;
- veći RO-RO putnički brodovi namijenjeni povezivanju luka na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja.

Manji RO-RO putnički brodovi u prvom redu se 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 (do 50 nautičkih milja) namijenjeni su za plovidbu na udaljenostima gdje vrijeme plovidbe iznosi više od 15 minuta, no u pravilu ne duže od jedan sat.<sup>15</sup> Ova skupina RO-RO brodova ima veći prijevozni kapacitet, zbog čega često opslužuju više pruga istodobno, a također pomažu u opsluživanju pruga is prethodne skupine. Najveće izvedbe ovakvih brodova mogu biti duže i od 60 metara te šire od 20 metara, a kapacitet im seže preko 80 vozila i 600 putnika.<sup>16</sup> Također, zbog povećane potražnje u ljetnim mjesecima na određenim prugama, ovi brodovi su često opremljeni i dvostrukim voznim rampama.

U zadnju skupinu spadaju RO-RO putnički brodovi namijenjeni za povezivanje luka udaljenih preko 50 nautičkih milja. Grade se s obzirom na relaciju koju će opsluživati, stoga im o tome ovise i svojstva. Osim glavne funkcije prijevoza putnika i vozila, često imaju i

---

<sup>13</sup> Zec, D., "Optimalna veličina RO-RO putničkog broda u obalnoj plovidbi", **Pomorski zbornik**, Rijeka, 2002., br.40, str. 35-49

<sup>14</sup> Ibidem

<sup>15</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 29.

<sup>16</sup> Zec, D., op. cit., str. 35-49

druge sadržaje ovisno o relaciji koju održavaju. Obično su to sadržaji za zabavu putnika, poput bogato opremljenih prostora namijenjenih putnicima.

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.<sup>17</sup>

### **Slika 2. RO-RO putnički brod „Dubrovnik“, Jadrolinija**



Izvor: <http://www.jadrolinija.hr/default.aspx?dpid=1299> (04.07.2013.)

Na slici 2 prikazan je RO-RO putnički brod „Dubrovnik“ koji spada u flotu hrvatskog broderskog poduzeća Jadrolinija. Brzina ovog broda je 20 čvorova, kapacitet vozila je 300 automobila, a kapacitet putnika 1300 osoba.

#### **2.2.1.3. Putnički brodovi velikih brzina**

Putnički brodovi velikih brzina grade se u posljednje vrijeme, i to po uzoru na druge prometne grane, pa stoga svojim unutrašnjim uređenjem i kvalitetom usluge podsjećaju na zrakoplove.<sup>18</sup> U ovu skupinu spadaju svi putnički brodovi čije putovanje ne traje duže od četiri sata, a uglavnom se koriste za povezivanje luka s regionalnim središtima na udaljenostima od 20 do 40 nautičkih milja (obalna i međuotočna plovidba).

<sup>17</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 30.

<sup>18</sup> Ibid., str. 30.



Glavne karakteristike putničkih brodova velikih brzina je da se grade od laganih materijala, pogon im je plinska ili jet-propulzija, najčešće prevoze samo putnike, iako mogu prevoziti i vozila, a to su uglavnom brodovi dvotrupci, tzv. katamarani.

Vrlo brzi RO-RO putnički brodovi koji imaju mogućnost prijevoza i putnika i vozila se rijetko koriste iz razloga što postoji mali broj linija čija prometna potražnja omogućava ekonomsku isplativost, dok putnički brodovi velikih brzina koji prevoze samo putnike posljednjih godina preuzimaju tržište dužobalnih i međutočnih pruga koje su prije održavali klasični putnički brodovi.<sup>19</sup>

U skorije vrijeme može se očekivati pojava sve većeg broja brodova velikih brzina za prijevoz putnika, a nasuprot tome, brodovi velikih brzina koji mogu prevoziti i putnike i vozila, neće se pojavljivati u većoj mjeri.

**Tablica 2. Analiza flote putničkih brodova upisanih u Registar brodova RH**

	Putnički brodovi				Ro-Ro putnički brodovi	Brzi putnički brodovi		Ukupno
	Drveni	Čelični	Aluminijski Staklo-plastični	Ukupno		Aluminijski	Staklo-plastični	
<b>Broj</b>	370	88	67	525	49	20	5	599
<b>Kapacitet putnika (prosjeak)</b>	60	101	57	67	471	234	234	107
<b>BT</b>	18.646	21.989	1.914	42.549	104.650	5.827	1.188	154.214
<b>Prosjeak starosti (god)</b>	54	21,9	16,9	-	25,4	21,8	16,4	42,5

Izvor: Frančić, V., Njegovan, M., Maglić, L.: „Analiza sigurnosti putničkih brodova“, **Pomorstvo**, god. 23, br. 2, 2009., str. 539-555

U tablici 2 analizirana je flota putničkih brodova prema vrsti broda, prosječnom kapacitetu putnika, bruto tonaži i prosjeku starosti. Prema podacima iz Registra pomorskih brodova u Hrvatskoj ima ukupno 599 putničkih brodova ukupnog kapaciteta 63.985 putnika, s ukupnom bruto tonažom od 154.214. Najzastupljenija kategorija brodova su klasični putnički brodovi s ukupno 87,6 %, zatim slijede Ro-Ro putnički sa 8,2 % i naposljetku brzi putnički brodovi s ukupno 4,2 %.

<sup>19</sup> Ibidem

## 2.2.2. Specifičnosti turističkog brodarstva

Turističko brodarstvo, odnosno kružna putovanja druga je vrsta putničkog brodarstva, a odnosi se na vrlo velike i luksuzne brodove, koji turistima, tj. putnicima nude raznovrsne sadržaje i usluge kako bi zadovoljili njihove potrebe. Stoga, kružna putovanja predstavljaju i prijevozu i turističku uslugu.

Kruzing turizam se u svijetu pojavio relativno kasno u odnosu na druge vrste, odnosno oblike turizma. Tako je prvi brod izgrađen isključivo za kružna putovanja (po Sjevernoj Americi), Oceanic, porinut u more 1965. godine, za kompaniju Home Lines, neki kroničari to smatraju početkom modernog kruzinga. Drugi, pak, navode datum 19.12.1966., kad je Norwegian Caribbean Line postala prva kompanija koja je nudila cjelogodišnji raspored kružnih putovanja brodom Sunward, namijenjen širem tržištu. Nakon šezdesetih godina prošlog stoljeća započinje pravi razvoj kruzinga kao proizvoda za masovno tržište. Tada započinju i prva kružna putovanja Karibima, s putnicima iz SAD-a i Kanade. Devedesetih godina prošlog stoljeća trend krstarenja je zahvatio Europu, prvenstveno Veliku Britaniju, te potom i azijsko-pacifičku regiju.<sup>20</sup>

Kod kružnih putovanja razlikuju se ona međunarodnog karaktera i kružna putovanja unutar teritorijalnih voda države. S obzirom na ovu podjelu razlikuju se i brodovi koji ih opslužuju. Tako, brodovi namijenjeni za međunarodna kružna putovanja imaju veliki kapacitet, i to do 3.000 putnika, brzina im je do 30 čvorova, odlikuju ih izrazita finoća broskog trupa, te uređaji za smanjivanje posrtanja i ljuljanja.<sup>21</sup> Osim prostora za smještaj putnika (kabine), ovakvi brodovi nude i razne sadržaje za razonodu putnika, poput ugostiteljskih sadržaja, zabavnih i sportsko-rekreacijskih sadržaja, sadržaja za djecu, bazena i sl. Također, kod brodova za kružna putovanja, bitan je interijer kojemu se pridaje velika pozornost, zbog čega su to jedni od najskupljih brodova na svijetu.

Iako je brod sam za sebe već i destinacija, ipak je geografsko područje kojim brod plovi od velike važnosti. Osim utjecaja geografskog područja, vremenske prilike i zone, koje uz prirodne ljepote te kulturne i povijesne znamenitosti čine jedan od osnovnih obilježja svake destinacije, predstavljaju drugi presudan čimbenik. Tako su glavne receptivne regije kružnih putovanja:<sup>22</sup>

---

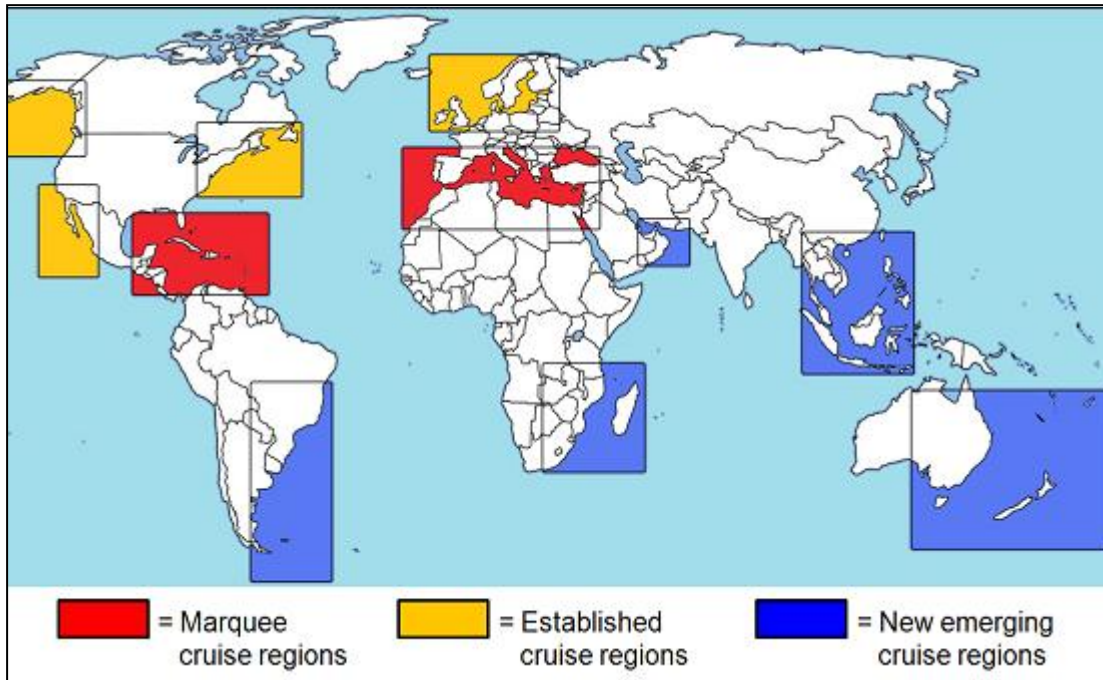
<sup>20</sup> <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr#2> (04.07.2013.)

<sup>21</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 33.

<sup>22</sup> Ibid., str. 51.

- Karibi,
- Mediteran, i
- Aljaska.

**Slika 3. Glavna odredišta za kružna putovanja u svijetu**



Izvor: Gui, L.: „Širenje i jačanje sustava kružnih putovanja po čitavom svijetu“, **Pomorstvo**, god. 24, br. 2, 2010., str. 261-278

Slika 3 prikazuje glavna svjetska kruzina odredišta, ona najpopularnija, ona koja su već utemeljena i ustanovljena, te ona odredišta koja tek nastaju.

Karibi privlače više putnika nego bilo koja kruzina-destinacija u svijetu. Zanimanje putnika sa sjevernoameričkog područja za Karibe je velik zbog njihove blizine. Poglavitito izraženo je to nakon 11. rujna 2001. kako bi bili što bliže kući jer se na taj način osjećaju sigurnije. To područje s više od 7.000 otoka može se podijeliti na Istočne, Zapadne i Južne Karibe, prema čemu se formiraju i itinerari. Bahami i Bermudsko otočje su geografski izvan tog područja, ali su uključeni u karipske itinerare.<sup>23</sup>

Sredozemlje je u zadnje vrijeme također jako popularna destinacija. Tržište sredozemnog kruzina možemo podijeliti na istočno i zapadno tržište koje prostorno dijeli Apeninski poluotok. Širom geografskom podjelom uz ovo područje vežu se Crno more,

<sup>23</sup> Benić, I.: „Analiza najpoznatijih kruzina destinacija u svijetu“, <http://hrcak.srce.hr/file/74929>, str. 301-348 (05.07.2013.)

Crveno more i Atlantski otoci. Uz to se još može spomenuti jadranski itinerar, koji je, kao i sve ostale, nekad teško odijeliti jer se međusobno isprepleću.

Sezona kružnih putovanja na Aljasci je ograničena zbog vremenskih prilika, stoga počinje tijekom svibnja, a završava krajem rujna ili početkom listopada. Zbog svojega ekološkog područja i regulacija povezanih s tim, teško da se može usporediti s bilo kojom drugom destinacijom.

**Tablica 3. Glavne destinacije za kružna putovanja prema raspodjeli svijetske flote kruzera, 2009.**

Pozicija	Destinacija	Udio (%)
1.	Karibi	40,5
2.	Sredozemlje	21,5
3.	Meksiko	6,4
4.	Sjeverna Europa	6,4
5.	Azija/Pacifik	6
6.	Aljaska	5,7
7.	Južna Amerika	2,7
8.	Ostali	10,8
	Ukupno	100

Izvor: Benić, I.: „Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu“, <http://hrcak.srce.hr/file/74929>, str. 301-348 (05.07.2013)

Tablica 3 prikazuje udio glavnih kruzing destinacija u svijetu prema kapacitetu brodova u određenoj regiji. Iz tablice se jasno vidi da Karibi imaju najveći udio, i to od 40,5%, a slijedi ih Sredozemlje sa 21,5%.

Iz navedenih podataka zaključuje se da je glavno emitivno tržište kruzing putovanja tržište Sjeverne Amerike (SAD i Kanada). To tržište je 2010. godine generiralo oko 11,7 milijuna putnika ili 65% ukupne potražnje u kruzingu. Tržište Sjeverne Amerike je u razdoblju od 1980. do 2010. godine raslo s prosječnom godišnjom stopom od 8,4%, a u 2004. i 2005. godini porast potražnje u odnosu na prethodnu godinu iznosio je 8,5%, odnosno 5,6%. Europsko tržište, na kojem je dominantno tržište Velike Britanije, drugo je prema

zastupljenosti u svijetu, s oko 3,9 milijuna putnika i udjelom od oko 22% ukupne svjetske kruzing potražnje u 2010. godini.<sup>24</sup>

### **2.3. GLAVNA OBILJEŽJA POMORSKOPUTNIČKIH LUKA**

Luka<sup>25</sup> se općenito može definirati kao zaštićeni prostor na obali mora gdje brodovi mogu nesmetano uploviti kako bi pronašli zaklon od nevremena ili kako bi ukrkali, odnosno ukrkali robu ili ljude ili kako bi obavili potrebne prepravke.

Najčešća podjela luka prema funkciji koju obavljaju dijeli luke na:<sup>26</sup>

- putničke,
- teretne,
- mješovite,
- ribarske,
- turističke,
- trgovačke, te
- industrijske.

Pomorsko-putničke luke jedan su od bitnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba putnika za transportom.<sup>27</sup> Putnička luka obavlja operacije ukrcaja i iskrcaja putnika, njihove prtljage i automobila.

Karakteristike, prometni kapacitet, namjena i izgled putničke luke ovise o brodovima koji se očekuju na terminalima. Stoga je potrebno razlikovati luke, odnosno terminale namijenjene za:<sup>28</sup>

- brodove u linijskom prijevozu,
- brodove za kružna putovanja.

Osim ove osnovne dvije vrste luka, postoji još jedna podvrsta, a to je nautička luka, odnosno marina. Luke se još mogu podijeliti i prema vrsti prometa, domaćem (nacionalnom) i međunarodnom, s obzirom da luke za međunarodni promet moraju udovoljiti složenijim zahtjevima, poput policijske i carinske kontrole.

---

<sup>24</sup> <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr#2> (06.07.2013.)

<sup>25</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 6.

<sup>26</sup> Ibid., str. 7.

<sup>27</sup> Jugović, A., Kesić, B., Jakomin I., op. cit., str. 146-152

<sup>28</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 37.

**Tablica 4. Top 20 europskih putničkih luka, razdoblje od 1997.-2011. (u 000 putnika)**

RANG	LUKA	2007	2008	2009	2010	2011
1	Dover	14.433	14.066	13.265	13.361	6.493
2	Paloukia Salaminas	13.066	13.063	12.821	12.705	5.732
3	Perama	13.066	13.063	12.821	12.705	5.931
4	Helsinki	8.561	8.976	9.085	9.849	5.110
5	Calais	11.519	11.002	10.158	10.237	5.023
6	Stockholm	8.127	8.677	9.089	9.147	4.506
7	Piraeus	11.063	11.079	10.444	10.944	4.719
8	Helsinki	10.966	10.911	9.415	8.540	4.175
9	Helsingor	10.966	10.912	9.415	8.534	4.164
10	Messina	10.603	10.380	10.441	10.765	3.994
11	Talinn	6.220	6.870	6.841	7.523	4.035
12	Napoli	6.598	6.185	6.932	8.356	3.936
13	Reggio Di Calabria	10.336	10.116	11.047	9.891	3.887
14	Capri	5.421	7.169	6.944	6.517	3.286
15	Puttgarden	7.069	6.768	6.305	6.261	3.062
16	Rodby	7.058	6.756	6.305	6.261	3.014
17	Palma de Mallorca	5.275	5.048	4.692	4.496	2.296
18	Algeciras	5.227	4.988	4.608	4.663	2.322
19	Santa Cruz de Tenerife	4.343	4.592	4.191	3.887	2.150
20	Cirkewwa	3.795	3.942	3.792	4.031	2.104
Ukupno top 20 luka		173.712	174.563	168.611	168.673	79.939
Ukupno sve luke			445290	436904	432041	210288

Izvor: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics) (06.07.2013.)

Tablica 4 prikazuje 20 najprometnijih luka u razdoblju od 1997. do 2011. godine na temelju broja ukranih i iskranih putnika. Godine 2011. najviše putnika imala je engleska luka Dover, zatim grčke luke Paloukia Salaminas i Perama, finska luka Helsinki te francuska luka Calais.

Potrebno je napomenuti da se rast prosječne veličine putničkog broda odrazio i na pomorskoputničke luke na način da su se one morale prilagoditi u smislu izmjene fizionomije i načina ponašanja. Tako su od prvobitnih klasičnih putničkih luka nastali suvremeni putnički terminali koji moraju s jedne strane zadovoljiti potrebe brodara, a s druge strane potrebe putnika. Takvi terminali pružaju, osim prihvata brodova, i kvalitetan prihvrat putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu te efikasan prihvrat sredstava drugih prometnih grana.

Također, putnički terminali raspolažu i raznovrsnim suprastrukturnim kapacitetima. Suprastrukturni kapaciteti na suvremenom putničkom terminalu (trajektnom ili za kružna

putovanja) moraju biti tako dimenzionirani i profilirani da omogućavaju brzu protočnost putnika i vozila te da se u njima osigura potreban komfor za putnike, a to su:<sup>29</sup>

- ponuda (usluge) u lukama: protočnost, rasprostranjenost, popratni sadržaji, sadržaji ponude i pristupačnost;
- ljubaznost osoblja, gostoljubivost i srdačnost poslužitelja različitih usluga;
- sposobnost i organiziranost ljudi zaposlenih na radnim mjestima (carina, policija);
- usluge i servisi (usluge popravka, mehaničarske usluge, benzinske crpke);
- ugostiteljski objekti i restorani;
- stajališta za osvježenje i odmor, odmarališta, moteli, hoteli, mjenjačnice;
- dobro opskrbljene prodavaonice, trgovine, samoposluge;
- javni WC-i i sanitarni čvorovi uz prometnice;
- parkirališta (veličina, dovoljan broj mjesta, pristupačna cijena);
- dodatni sadržaji za putnike (kina, zabavne igre).

Kroz sljedeća dva potpoglavlja navest će se glavne karakteristike luka za linijski prijevoz putnika i luka za kružna putovanja.

### **2.3.1. Luke za linijski prijevoz putnika**

Već je spomenuto da se linijski putnički promet dijeli na klasične putničke brodove, RO-RO putničke brodove i vrlo brze putničke brodove. Prema tome se i definira i organizira luka za linijski prijevoz putnika, sa svim potrebnim objektima i sadržajima. Glavni predmet prijevoza kod linijskog pomorskoputničkog prometa su putnici i vozila (automobili, kamioni, motori, itd.), iako se to zanemaruje gledajući na organizaciju ovakve luke, tako da se one grade kao višenamjenski terminali. Do ove pojave dolazi zbog velikih troškova izgradnje putničke luke, te ubrzanog razvoja putničkih brodova. Tako se u jednoj luci izgrađuju rampe i mostovi spremni odgovoriti na sve potrebe putničkog prijevoza, uz izgradnju potrebnih kapaciteta.

Kod luka za linijski prijevoz putnika, veliki značaj imaju površine za smještaj cestovnih vozila, pristupne ceste, te rampe pomoću kojih se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda te

---

<sup>29</sup> Jugović, A., Kesić, B., Jakomin I., op. cit., str. 146-152

kontakt sa sredstvima drugih prometnih grana. Zbog tih razloga u prednosti su lokacije u blizini grada, odnosno u blizini terminala ostalih prometnih grana.

Najznačajnija je komunikacija s cestovnim prometom jer je koncepcija RO-RO putničkih brodova (trajekata) zasnovana na mogućnosti raspolaganja putnika automobilom tijekom čitavog putovanja. Kako bi se pojednostavio ukrcaj/iskrcaj, tj. komunikacija putnika koji putuju bez vozila između pomorskih i kopnenih terminala, u suvremenim putničkim lukama postavljeni su putnički (natkriveni) pokretni mostovi (slično kao na aerodromima). Njima je omogućen izravan protok putnika iz terminala u brod i obrnuto. Ovakav režim rada posebno je učinkovit u lukama za međunarodni promet radi lakše i brže policijske i carinske kontrole.<sup>30</sup>

Putnički terminal za RO-RO brodove treba raspolagati s:<sup>31</sup>

- 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.).

Podjela linijskog pomorskoputničkog prometa na nacionalni i međunarodni promet o velike je važnosti jer se po tome razlikuje i sama organizacija luka.

Kod luka za međunarodni linijski prijevoz putnika organizacija poslovanja razlikuje se ponajprije zbog potrebe čekanja, prilikom ukrcaja/iskrcaja putnika na terminalu, na pograničnu i carinsku kontrolu. To je nametnulo lukama potrebu za većim parkirališnim prostorima, koji se zbog uštede prostora najčešće grade dvoetažno. Kako ovo nije slučaj kod domaćih putničkih luka, one su najčešće odvojene.

U slučajevima kada su putničke luke u funkciji i za nacionalni i za međunarodni promet organizirane su tako da imaju mogućnost prihvata manjih RO-RO putničkih brodova, odnosno za lokalni promet, zatim većih RO-RO putničkih brodova za srednje udaljenosti, RO-RO putničkih brodova za međunarodni promet, te vrlo brzih putničkih brodova, odnosno katamarana i hidroglišera.

Kako RO-RO brodovi imaju specifičan način ukrcaja i iskrcaja vozila, kod ovakvih je luka potrebno organizirati posebne trake za parkiranje vozila dok čekaju na ukrcaj. Također, problem predstavlja izražena sezonalnost zbog čega se u ljetnim mjesecima treba predvidjeti više prostora za parkiranje. Radi pojednostavljenja cijelog procesa danas suvremene putničke

---

<sup>30</sup> Ibidem

<sup>31</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 38.



luke raspolažu pokretnim mostovima koji omogućavaju putnicima izravan protok iz terminala u brod, te iz broda na terminal.

Nositelji linijskog putničkog prometa su u pravilu velika broderska poduzeća, najčešće ustrojena kao dionička društva koja raspolažu velikim brojem zaposlenih te s velikim mogućnostima financijskog ulaganja. Takva poduzeća mogu biti privatna ili državna, s time da ona koja su u privatnom vlasništvu uglavnom obavljaju prijevoz na prometnim linijama, za koje postoji velika potražnja, bez naglašene sezonalnosti, dok poduzeća u državnom vlasništvu najčešće, osim linija s velikom potražnjom, opslužuju i linije s niskom potražnjom, a radi ostvarivanja javnog interesa. To se uglavnom odnosi na linije koje povezuju kopno s otocima radi mobilnosti lokalnog stanovništva i koje su često subvencionirane od strane države.

#### Slika 4. Nova trajektna i putnička luka Zadar



Izvor: [http://www.port-authority-zadar.hr/i\\_hr\\_nova.html](http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html) (08.07.2013.)

Slika 4 prikazuje novu trajektnu i putničku luku Zadar, te se može vidjeti organizacija same luke. Odvojeni su međunarodni, dužobalni i domaći trajektni terminal, kao što je to i inače slučaj kod današnjih suvremenih svjetskih terminala. Na slici se također vidi dvoetažna garaža koja je spomenuta u prijašnjem tekstu. Nova luka Zadar opsluživat će šest trajekata na lokalnim linijama, tri broda u međunarodnoj plovidbi, te tri broda na kružnim putovanjima, a ima i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima.

### 2.3.2. Luke za kružna putovanja

Zbog sve bržeg razvoja kruzing turizma i sve veće potražnje za ovakvim putovanjima, razvili su se i specijalizirani terminali za ovu vrstu prometa. Bez terminala za kružna putovanja nebi bilo moguće iskorištavanje određenog prostora u svrhu kruzing turizma, odnosno terminal ove vrste je uvjet za ostvarivanje kružnih putovanja.

Luke za kružna putovanja razlikuju se ovisno o tome radi li se o polaznoj luci za kružna putovanja (eng. home port) ili o luci ticanja (eng. port of call). Najveća razlika postoji kod sadržaja koje luka nudi jer polazna luka mora zadovoljiti više zahtjeva, koji su općenito mnogobrojni, neovisno o tome radi li se o polaznoj luci ili o luci ticanja.

Luke ticanja su destinacije koje brod na kružnim putovanjima posjećuje, a ta je destinacija (luka) dio njegovog programa putovanja, odnosno itinerara. Kako bi određena luka mogla obavljacki funkciju luke ticanja, mora ispunjavati određene zahtjeve, poput odgovarajuće infrastrukture i operativne obale za prihvat brodova za kružna putovanja, mora osigurati carinske i policijske formalnosti, prostor za komunikaciju luke i unutrašnjosti (grada), mogućnost organizacije izleta, razgledavanja grada ili privlačnih lokacija, mora nuditi usluge i servise za popravak, benzinske crpke, mjenjačnice, restorane i druge ugostiteljske objekte, te ostale sadržaje za razonodu, npr. prodavaonice, trgovine, odmarališta i sl.

Polazna luka, osim svih prethodno navedenih zahtjeva, mora ispunjavati i neke dodatne zahtjeve pošto turisti u njima provode nešto više vremena nego u luci ticanja. To se ponajprije odnosi na dobru povezanost sa drugim prometnim granama, parkirne prostore za automobile i autobuse, blizina zračne luke jer putnici često do polazne luke dolaze zrakoplovom, a također i na ponudu raznih sadržaja za putnike koji dolaze prije početka samog putovanja, odnosno ukrcaja na brod, kako bi već i taj boravak na terminalu doživljavali kao dio putovanja, zbog čega je poželjno i da terminal bude u blizini centra grada, koji će upotpuniti ponudu samog terminala, te je učiniti raznovrsnijom i kvalitetnijom.

Već je spomenuto da kružna putovanja predstavljaju i prijevoznu i turističku uslugu. Pod turističkom uslugom tu se prije svega podrazumijevaju sportsko-rekreacijski sadržaji, trgovine, banke, kockarnice, muzeji, kulturne znamenitosti, i sl.<sup>32</sup> Stoga su se mnoge turističke agencije specijalizirale za organizaciju ovakvog oblika putovanja. Zadatak turističke agencije je napraviti atraktivnu ponudu i prodaja aranžmana, a zadatak brodaru je staviti na raspolaganje brod i posadu.

---

<sup>32</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 43.

## Slika 5. Polazna luka za mnoga kružna putovanja - Venecija



Izvor: <http://www.italylogue.com/planning-a-trip/venice-cruise-terminal-where-it-is-how-to-get-there.html>  
(08.07.2013.)

Kružna putovanja su jedan kompleksan proizvod brodarstva, lučkih djelatnosti, kopnenog i zračnog prometa, opskrbljivača brodova, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih objekata, trgovine, turističkih i pomorskih agencija i drugih poduzetnika. Organizacija kružnih putovanja predstavlja međuovisnost i interakciju pomorskog prometa (brodovi i luke) i turizma (turistička destinacija i zabava).<sup>33</sup>

Kružna putovanja u svijetu su u stalnom porastu, a tako će ostati i ubuduće. Može eventualno doći do oscilacija, što je razumljivo iz razloga što su i kružna putovanja pod utjecajem cikličkih kretanja, no ipak će trend biti uzlazan.

Svi sudionici kružnih putovanja (lučke vlasti, brodari, turistički agenti, ponuđači usluga, lokalna zajednica) moraju se prilagoditi, međusobno surađivati i ponašati kao partneri u zajedničkom poslu kako bi namirili sve veće potrebe i zahtjeve putnika na kružnim putovanjima. Propusti samo jednog partnera mogu ostaviti loš dojam na turističku destinaciju, dok uspješno realizirana kružna putovanja mogu prerasti u biznis koji može postati pokretačka snaga gospodarskog i društvenog razvoja konkretne turističke destinacije i svih subjekata u proizvodnji usluge kružnih putovanja.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Ibid., str. 44.

<sup>34</sup> Jugović, A., Kesić, B., Jakomin I., op. cit., str. 146-152

**Tablica 5. Najprometnije jadranske luke prema MedCruise statističkim podacima (2010.)**

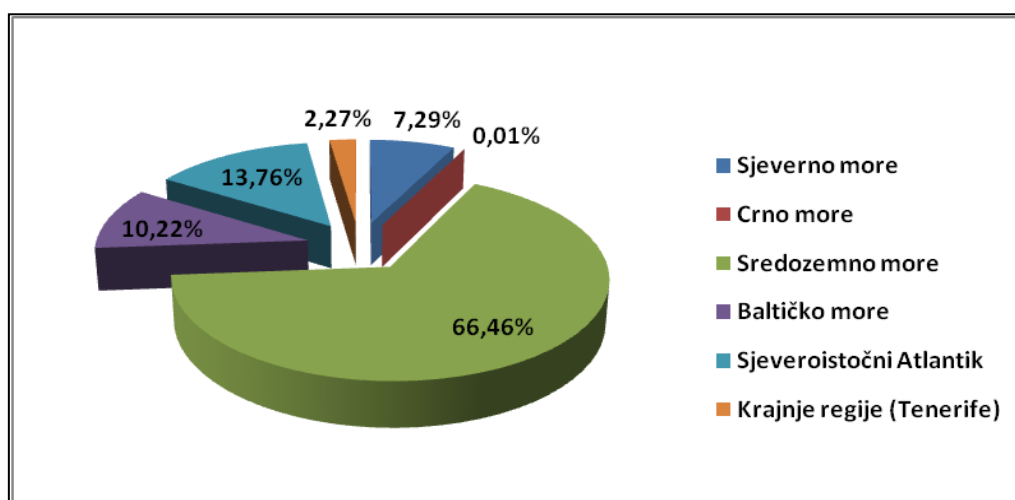
DRŽAVA	LUKA	UKRCANIH PUTNIKA	ISKRCANIH PUTNIKA	UKUPNO
ITALIJA	VENECIJA	659.587	653.308	1.312.895
HRVATSKA	DUBROVNIK	10.013	10.013	20.026
ITALIJA	BARI	98.786	104.359	203.145
SLOVENIJA	KOPER	3.183	3.226	6.409

Izvor: Modificirao diplomant prema:

[http://www.costabracruiseports.com/wpcontent/uploads/2012/09/MedCruise\\_Statistic-Report-2011\\_Port-of-Palamos.pdf](http://www.costabracruiseports.com/wpcontent/uploads/2012/09/MedCruise_Statistic-Report-2011_Port-of-Palamos.pdf) (12.07.2013.)

Tablica 5 prikazuje najprometnije luke Jadrana prema statističkim podacima MedCruise-a iz 2010. godine, po broju ukrcanih i iskrcanih putnika. Iz tablice se jasno vidi veliko vodstvo luke Venecija u usporedbi s ostalim lukama, i to sa ukupno 1.312.895 putnika, a slijede je luka Bari sa 203.145 putnika, zatim Dubrovnik (podaci za luku Dubrovnik uključuju Korčulu) sa 20.026 putnika te luka Koper sa 6.409 putnika.

**Grafikon 2. Broj putnika na kružnim putovanjima u EU po regijama, 2010.**



Izvor: Modificirao diplomant prema:

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php?title=File:Cruise\\_passengers\\_in\\_the\\_EU,\\_by\\_basin\\_%281%29.png&filetimestamp=20120509092423](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Cruise_passengers_in_the_EU,_by_basin_%281%29.png&filetimestamp=20120509092423) (12.07.2013.)

Grafikon 2 prikazuje broj putnika na kružnim putovanjima u 2010. godini po regijama unutar EU. Može se zaključiti da je Mediteran najatraktivnija regija Europe s udjelom od 66,46%, odnosno 6.010.000 putnika. Slijede ga Sjeveroistočni Atlantik s 13,76%, Baltičko more s 10,22%, Sjeverno more s 7,29% i drugi.

### 3. ANALIZA I OCIJENA STANJA LINIJSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA U EUROPI

Linijski pomorskoputnički promet, a posebice trajektni kao dio linijskog prometa, važan je način putovanja u mnogim regijama svijeta. Tako je ukupan broj trajekata u svijetu 1. siječnja 2006. godine bio 1.162, ukupnog kapaciteta od 1,15 milijuna putnika i 226.210 automobila ili 769.210 metara „staze“ ili „trake“ (eng. lane meter)<sup>35</sup> za komercijalna vozila, a prosječna starost flote bila je 21 godina.

Prometno povezivanje kopnenih cjelina odvojenih morem tradicionalno se povezuje pomorskim putem. 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).<sup>36</sup> Linijski trajektni promet općenito je organiziran kako bi bio u funkciji produžetka cestovnoga prometa preko prirodnih morskih zapreka (duboko uvučeni zaljevi, morski prolazi itd.).

Pomorskoputnički promet u Europi od velike je važnosti, kako za normalno odvijanje svakodnevnog života, tako i za turizam. Upravo to potvrđuje i broj putničkih luka smještenih u Europi, od dvadeset najvećih na svijetu, čak trinaest se nalazi u Europi.<sup>37</sup> U europskom pomorskoputničkom prometu prevladava linijski promet, ponajprije trajektni, koji nerijetko predstavlja jedini način povezivanja kopna i otoka. Trajektni promet je jedan od ključnih čimbenika koji utječu na razvoj mnogih perifernih područja Europe, ponajprije se to odnosi na otoke (grčki otoci, Škotska), te na poluotoke (Skandinavski poluotok).

Postoje mnoge prednosti ovakvog načina povezivanja perifernih regija Europe, odnosno otoka i poluotoka, počevši od nižih transportnih troškova u odnosu na cestovni prijevoz, preko manje štetnog utjecaja na okoliš, itd. Nerijetko se koristi i kombinacija kopnenog i trajektnog prometa, pa se korisnicima pušta na izbor odabir duže ili kraće trajektne rute. Tako se omogućava korisnicima veći izbor na način da se kombiniraju dvije, inače konkurentne grane prijevoza koje se na ovaj način nadopunjuju te ujedno smanjuju razvojna ograničenja ovih regija, pružajući mogućnosti ravnomjernijeg regionalnog razvoja.

---

<sup>35</sup> Lane meter označava jedinicu površine palube za RO-RO brodove. „Lane“ je oznaka za traku palube širine dva metra.

<sup>36</sup> Opačić, V. T.: „Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja“, **Geoadria**, Zadar, 2002., vol 7/2, str. 95-109

<sup>37</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 68.

U pogledu oblika organizacije putničkih luka Europe, lukama za linijski prijevoz putnika, pošto predstavljaju općedruštveni interes, najčešće upravlja država. Organizacija ovih luka je takva i zbog činjenice da je oscilacija između prometa ljeti i zimi izrazito velika, pa se često poslovanje na određenim lukama ne može ostvariti po tržišnim uvjetima.

Područja najintenzivnijeg trajektnog prometa u Europi su:<sup>38</sup>

1. Skandinavske države (najizraženije u Norveškoj – plovni put duljine od cca. 2.500 Nm, dodirujući 34 luke)
2. Engleska i Francuska (La Manche kanal)
3. Italija (veza između otoka Elbe i Sicilije, te trajektne veze s Grčkom)
4. Grčka i Hrvatska (veliki broj trajektnih veza sa svrhom povezivanja otoka s kopnom i obrnuto, poradi izrazito dugačke i razvedene obale).

Očekivalo se da će se upravo na ovim područjima razviti i najznačajnije putničke luke, poput luke Calais u Francuskoj – najveće putničke luke na svijetu, luke Pirej u Grčkoj – najveće europske trajektne luke, švedske luke Stockholm kao najveće putničke luke na Baltiku, te luke Genova – najveće talijanske trajektne i putničke luke.

Najprometniji pomorski pravac u svijetu je Engleski kanal, odnosno La Manche koji povezuje Veliku Britaniju s kopnenim dijelom Europe, a plovi uglavnom do francuskih luka, kao što su prije spomenuta luka Calais, Boulogne, Dunkirk, Dieppe, Cherbourg-Octeville, Caen, St. Malo i Le Havre. Trajekti iz Velike Britanije plove također i prema Belgiji, Danskoj, Nizozemskoj, Norveškoj, Španjolskoj i Irskoj. Najprometnija trajektna ruta je Øresund, koja povezuje Helsingborg u Švedskoj i Elsinore u Danskoj. Trajekti voze iz svake luke svakih petnaest minuta, a vožnja traje 22 minute. Unatoč tome, trajekti su opremljeni restoranima, kafićima, kioscima i WC-ima. U daljnjem tekstu će se kroz nekoliko naslova analizirati par zemalja Europe s najintenzivnijim trajektnim prometom.

Prema podacima za 2010. i 2011. godinu promet putnika u europskim lukama pao je za 4,7% u odnosu na 2009. godinu. Do pada prometa došlo je ponajprije iz razloga što je u zadnjih nekoliko godina smanjen promet putnika u lukama najjačih i najvećih pomorskih država Europe, Italiji, Grčkoj, Velikoj Britaniji i Francuskoj. Broj prevezenih putnika morem od/do glavnih luka u Italiji pao je za 8%, odnosno na 41 milijun putnika u 2011. godini, a u Grčkoj je broj putnika pao za 7,1%, na 39 milijuna putnika. Francuska je pretrpjela smanjenje

---

<sup>38</sup> Ibid., str. 68.

broja putnika od 5,9%, a Velika Britanija za 3,2. Druge jače pomorske zemlje su u suprotnosti od ovih četiri ili imale rast prometa putnika ili je broj ostao isti.<sup>39</sup>

Više od polovice pomorskog prijevoza putnika odnosi se na nacionalni promet, odnosno između luka unutar određene države, tako da države s puno otoka i s velikim brojem trajektnih linija uvijek održavaju veliki opseg pomorskoputničkog prometa. Upravo su iz tih razloga dvije vodeće države u pomorskom prijevozu putnika i dalje Italija i Grčka, a slijede ih Malta i Portugal.

Iako je u razdoblju do 2011. godine trajektni promet bio u opadanju, ponajprije zbog zračnog prijevoza koji je nudio niskobudžetne letove, situacija se počela mijenjati u korist trajektnih prijevoznika. Mišljenje je da je to uglavnom zbog beskončnih restrikcija u zračnom prometu zbog čega su putnici zasićeni aerodroma i zračnog prijevoza, a što doprinosi trajektnom prometu gdje mogu putovati i vlastitim automobilom. Tako da se može zaključiti da je ponovno došlo vrijeme trajekata i putovanja morem, a tome su pripomogle i same trajektne kompanije ulažući mnogo novaca u promociju svojih zemalja te u marketinškim kampanjama.

### **3.1. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET ITALIJE**

Italija ima ukupno oko 8.490 kilometara dugu obalu, uključujući sam poluotok i sve brojne otoke u morima diljem zemlje. Osnovni način povezivanja otoka i kopna je trajektnim linijama i hidrogliserima, a glavne i najprometnije talijanske luke (posebno za otoke Siciliju i Sardiniju) su: Genova, Livorno, Civitavecchia, Fiumicino, Napulj i Villa San Giovanni. U nastavku će se analizirati dvije najprometnije luke Genova i Livorno.

*Luka Genova* nalazi se u središtu važnog industrijskog i komercijalnog područja sjeverne Italije i južne Europe, a to može zahvaliti svojem iznimno dobrom prirodnom geografskom položaju. Luka istovremeno nudi kvalitetne pomorskoputničke usluge te pristajanje i prekrcaj teretnih brodova. Luka Genova proteže se neprekidno duž 22 km obale. Predstavlja višenamjensku i multifunkcionalnu luku opremljenu s više od dvadeset privatnih terminala s mogućnošću prihvata svih vrsta brodova koji prevoze različite vrste tereta: kontejnere, generalni teret, metal, proizvode šumarstva, čvrste, tekuće i rasute terete, derivate

---

<sup>39</sup>[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics#Most\\_passengers\\_are\\_ferried\\_in\\_Italy\\_and\\_Greece](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics#Most_passengers_are_ferried_in_Italy_and_Greece) (14.07.2013.)

i, naravno putnike. Luka također u svom okruženju ima nekoliko tvrtki koje nude širok spektar komplementarnih usluga koje na taj način nadopunjuju samu ponudu luke. Područje luke i svih lučkih objekata proteže se na ukupno sedam milijuna četvornih metara, kojem se može pristupiti preko glavnih prometnih pravaca.<sup>40</sup>

Pristaništa putničkih terminala luke Genova prostiru se na površini od 250 tisuća četvornih metara, sa 5 opremljenih vezova za cruisere i 13 vezova za trajekte, sa godišnjim kapacitetom od 4 milijuna trajektnih putnika, 1,5 milijuna automobila i 250.000 kamiona.<sup>41</sup> Trajektni terminal luke Genova otvoren je 1999. godine, s imenom Terminal Traghetti di Calata Chiappella. Ovaj je terminal jedan od najmodernijih i tehnološki najrazvijenijih trajektnih terminala u Europi. Struktura terminala osmišljena je tako da odgovori na povećanu potražnju trajektnog prometa. Trajekti koji plove iz Genove, održavaju linije sa svim većim gradovima Sredozemlja, te sa španjolskom lukom Barcelona, i sjevernom afričkom obalom. Svake godine terminal bilježi porast prometa od 10%.

Od luke Genova kreću i dolaze mnogi trajekti svijetski poznatih kompanija poput: CTN Tunis Ferries, COMANAV, marokansko plovodbeno poduzeće, Grandi Navi Veloci - GNV (talijanska kompanija koja održava veze s Barcelonom, Tangeri, lukom Torres, Olbion, Tunisom i Palermom), zatim talijansko poduzeće Grimaldi Lines, koje povezuje Genovu s Catanijom i Maltom, te za kraj Tirrenia di Navigazione, s rutom prema lukama Torres, Olbiji, Arbatraxu i Tunisu.<sup>42</sup>

Na tablici 6 koja se nalazi na sljedećoj stranici prikazan je trajektni promet luke Genova po mjesecima u 2012. godini. Utjecaj sezone na količinu prometa vrlo je primjetan, pa je tako najviše ukrcanih, odnosno iskrcanih putnika bilo u ljetnim mjesecima, i to ukupno 214.199 putnika u lipnju, 368.129 u srpnju, te 505.086 u kolovozu i 264.762 putnika u rujnu. Zimski mjeseci više su od upola slabiji po broju putnika od ljetnih, pa je tako primjerice u studenom bilo 55.715 putnika, u prosincu je bilo 77.479 putnika, a u siječnju 73.544 putnika. Najslabija je veljača sa samo 38.564 putnika.

---

<sup>40</sup> <http://www.porto.genova.it/index.php/en/the-genoa-port> (19.07.2013.)

<sup>41</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_of\\_Genoa#Passenger\\_Terminals](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Genoa#Passenger_Terminals) (19.07.2013.)

<sup>42</sup> <http://www.porto.genova.it/index.php/en/the-genoa-port/port-today/the-structure/terminal-and-port-operators/services/services-of-general-interest/maritime-stations> (19.07.2013.)



**Tablica 6. Broj ukrcanih i iskrcanih putnika na trajektnom terminalu luke Genova, 2012.**

TRAJEKTI		BROJ PUTNIKA		
MJESEC	UKRCANO	ISKRCANO	UKUPNO	
Siječanj	45.322	28.222	73.544	
Veljača	18.315	20.249	38.564	
Ožujak	28.933	34.147	63.080	
Travanj	43.654	55.004	98.658	
Svibanj	45.301	61.275	106.576	
Lipanj	72.559	141.640	214.199	
Srpanj	132.548	235.581	368.129	
Kolovoz	261.220	243.866	505.086	
Rujan	191.386	73.376	264.762	
Listopad	58.891	50.040	108.931	
Studeni	32.788	22.927	55.715	
Prosinac	25.815	51.664	77.479	
<b>UKUPNO</b>	<b>956.732</b>	<b>1.017.991</b>	<b>1.974.723</b>	

Izvor: Izradio diplomant prema:

[http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/traffico\\_porto.aspx](http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/traffico_porto.aspx) (21.07.2013.)

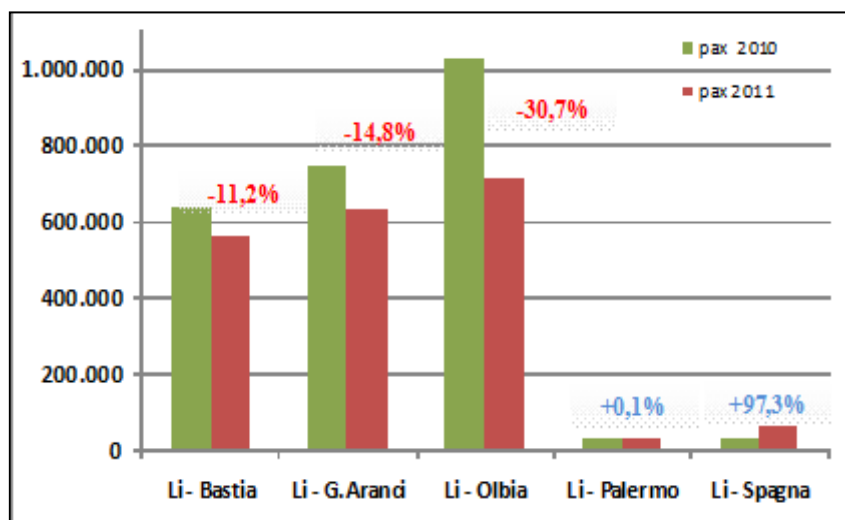
*Luka Livorno* jedna je od najvećih talijanskih pomorskih luka i jedna od najvećih morskih luka u Tirenskom moru. Luka je također važan doprinos u gospodarstvu tog područja, s više od 15.000 zaposlenika koji pružaju usluge na više od 7500 brodova godišnje. Luka se proteže na površinu od oko 1.600.000 četvornih kilometara na morskoj strani, te na još 2 500 000 kilometara kvadratnih na kopnenoj strani.

Luka Livorno raspolaže s 90 vezova za brodove, a samo za putnički promet rezervirano je 3 000 četvornih kilometara sa sadržajima za putnike poput čekaonica, banke, restorana, prodavaonica, hitne pomoći, te dodatnih 15 000 četvornih kilometara rezervirano je za parkirališta.<sup>43</sup>

Trajektni promet luke tiče destinacije poput Golfo Arancie i Bastiae, Porto Vecchio, otoka Capraia, Olbie, Barcelone i Tunisa, a kompanije koje održavaju ove linije su redom Corsica Ferries i Sardinia Ferries, Moby Lines, Grimaldi Lines, te kompanija Medmar.

<sup>43</sup> [http://www.porto.livorno.it/Info\\_porto.shtm](http://www.porto.livorno.it/Info_porto.shtm) (21.07.2013.)

**Grafikon 3. Trajekttni promet putnika u luci Livorno, 2010. i 2011. godina**



Izvor: [http://www.porto.livorno.it/dati\\_andamento.shtm](http://www.porto.livorno.it/dati_andamento.shtm) (21.07.2013.)

Grafikon 3 prikazuje trajekttni promet luke Livorno, te je napravljena usporedba između prometa 2010. i 2011. godine po destinacijama. Destinacija Livorno - Olbia je zabilježila najgori rezultat u broju ukranih/iskranih putnika (pad od 30,7%), a negativni podaci vidljivi su i na relaciji Livorno - Golfo Aranci s padom od 14,8% i Livorno - Bastia s padom od 11,2%. Relacija Livorno-Sicilija održala je stabilnost s rastom od 0,1%, dok je snažan rast ostvarila relacija do Španjolske, koja se gotovo udvostručila po broju putnika (rast od 97,3%).

### **3.2. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET GRČKE**

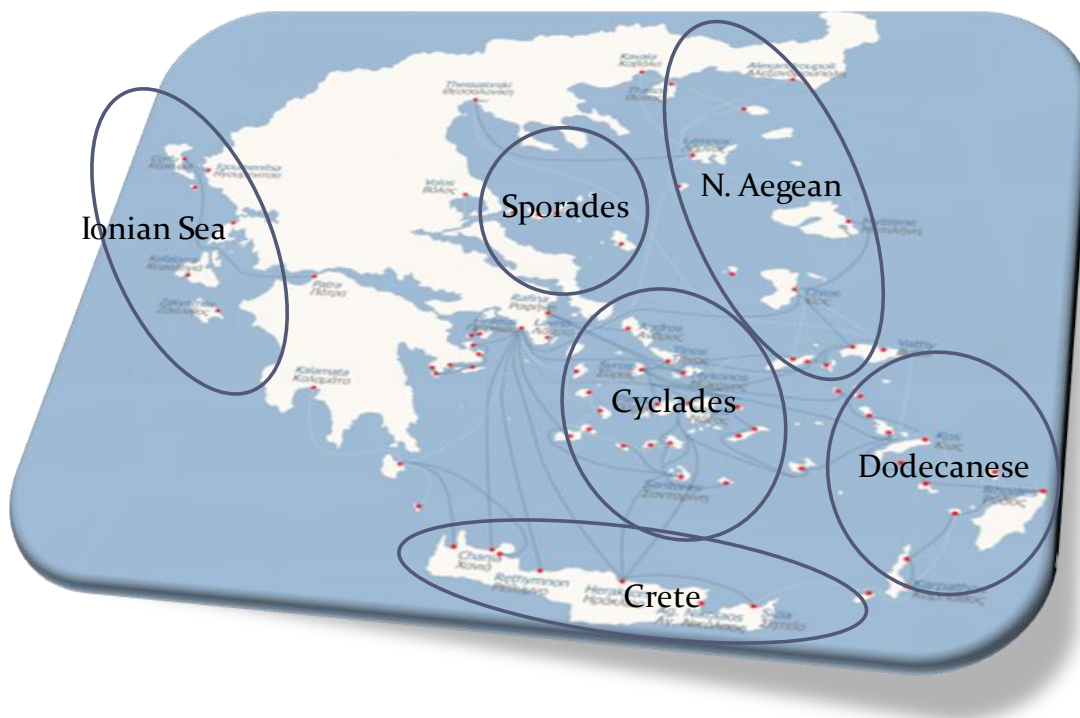
Grčka se nalazi na obali Egejskog, Jonskog i Sredozemnog mora, s dužinom obalne granice od 1.288 km, a dužina obale joj je 13.676 km. Grčka ima veoma razvedenu obalu (treću u Europi, poslije Norveške i Hrvatske) s mnoštvom otoka i poluotoka u Jonskom, Egejskom i Kretskom moru zbog čega je danas vrlo atraktivna i jedna od najvažnijih turističkih destinacija svijeta. najveći gradovi Grčke su Atena i Pirej, koji je ujedno i najveća luka u ovoj zemlji.

Pošto ima 114 naseljenih otoka, nacionalni trajekti povezuju gospodarstva tih otoka s kopnom. Grčka raspolaže s oko 150 luka, te ostvaruje oko tisuću trajektnih veza dnevno. Grčko trajekttno tržište sastoji se od sedam regija i 58 trajektnih operatera koji opslužuju 365 itinerara, od čega su 84 rute subvencionirane od strane grčke države, 30 kratkih staza/linija

koje pokrivaju udaljenosti do 15 nautičkih milja, te 242 slobodnih itinerara koji posluju u konkurentnim uvjetima (tj. bez dodjeljivanja subvencija). Važno je napomenuti da su na grčkom tržištu sve trajektne kompanije u privatnom vlasništvu, a država ne posjeduje niti jednu od njih, kao niti jedan trajekt; jedino su luke u javnom vlasništvu.<sup>44</sup>

Oko 70% linijskih putničkih brodova koji djeluju u Grčkoj raspoređeni su u Egejskom moru. Ta tzv. Egejska mreža usmjerena je na luku Pirej, a osim toga, 70% od nacionalnog prijevoza putnika potražnja se obavlja kroz Egejsku mrežu. U zadnjih desetak godina započelo je restrukturiranje i modernizacija flote, tako da sada neke linije sa velikim obujmom prometa opslužuju brzi trajekti, s brzinom od 24 čvorova, a na nekim su pravcima i osjetno smanjili vrijeme putovanja, primjerice s 18 na 10 sati između Pireja i Rodosa i s 10 na 5 sati iz Pireja do Chanie.

**Slika 6. Organizacija trajektnog prometa Grčke**



Izvor: Baird A., J., Wilmsmeier, G., „Public tendering of ferry services in Europe“, [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D\\_BairdWilmsmeier.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D_BairdWilmsmeier.pdf), str. 90-111 (22.07.2013.)

Najveće kompanije koje opslužuju ovo tržište su Hellenic Seaways, Blue Star, ANEK, Minoan, te NEL. Potražnja za trajektnom uslugom je, kao što se i očekuje, izrazito sezonskog karaktera. Razlog tome je ponajprije turizam, ali i razlika u naseljenosti otoka, odnosno broju

<sup>44</sup> Baird A., J., Wilmsmeier, G., „Public tendering of ferry services in Europe“, [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D\\_BairdWilmsmeier.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D_BairdWilmsmeier.pdf), str. 90-111, 22.07.2013.

stanovnika na pojedinim otocima, pa tako primjerice Kreta ima milijun stanovnika, a manji otoci oko stotine. Također, veći otoci imaju aerodrome, pa nude alternativni način prijevoza putnicima.

Kao što je već spomenuto luka Pirej je najveća grčka luka, s godišnjim prometom od 19 milijuna putnika, što je svrstava na prvo mjesto u Europi, te na treće mjesto u svijetu. Ona je centralna luka od koje polaze trajekti za većinu grčkih otoka. Luka opslužuje trajektne linije prema Kreti, Cikladima, Dodekaneskom otočju, istočnom djelu Grčke i veliki dio sjevernog i istočnog Egejskog mora.

**Tablica 7. Promet luke Pirej u razdoblju od 2009.-2012. godine**

	2009	2010	Godišnja promjena u %	2011	Godišnja promjena u %	2012	Godišnja promjena u %
<b>NACIONALNI</b>	<b>10.695.228</b>	<b>10.100.697</b>	<b>-5,56%</b>	<b>9.351.135</b>	<b>-7,42%</b>	<b>7.729.778</b>	<b>-17,34%</b>
KABOTAŽA	7.478.729	7.233.328	-3,28%	6.883.249	-4,84%	5.778.688	-16,05%
SARONSKI ZALJEV	3.216.499	2.867.369	-10,85%	2.467.886	-13,93%	1.951.090	-20,94%

Izvor: <http://www.olp.gr/en/stats> (25.07.2013.)

Tablica 7 prikazuje broj putnika u luci Pirej u razdoblju od 2009.-2012. godine. Promet se odnosi samo na nacionalni dio prometa, dakle putnici na kruzerima su isključeni, a nacionalni promet je dalje podijeljen na kabotažu i Saronski zaljev. Vidljivo je da od 2009. godine nacionalni promet opada, a najveća stopa pada je u 2012. godini kada je iznosila čak 17,34%, odnosno u usporedbi s 2009. kada je nacionalni promet iznosio 10.695.228 putnika, broj putnika u 2012. bio je 7.729.778, što predstavlja razliku od 2.965.450 putnika.

Što se tiče subvencioniranih linija, ukupne subvencije bilježe prosječni godišnji porast od 8%. Iako potpore godišnje rastu, činjenica je da država ne plaća sama cijeli iznos potpora, već je to osmišljeno na način da svaka prodana karta na profitabilnim i konkurentnim linijama uključuje u cijenu 3% dodatne naknade/pristojbe kako bi se na taj način pripomoglo linijama koje ne posluju ekonomično. No, općenito gledajući, većina trajektnih linija u Grčkoj nije uključeno u državne potpore.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Ibidem

### 3.3. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET NORVEŠKE

Norveška je najzapadnija, najsjevernija i najistočnija zemlja od triju skandinavskih zemalja. Država je Nordijske regije Sjeverne Europe koja obuhvaća zapadni dio Skandinavskog poluotoka, kao i otok Jan Mayen te arktičko otočje Svalbard.

Najpoznatija je po svojim složenim i dubokim fjordovima koji se protežu duž njene zapadne obale zbog čega je zovu i "zemljom 1000 fjordova" (drugi po redu najduži fjord se nalazi u Norveškoj, naziva se Sognefjorden i dužine je 205 kilometara). Također, Norveška ima najnepristupačniju i najrazvedeniju obalu na svijetu, te ima, što većih, što manjih, oko 50000 otoka.<sup>46</sup>

Zbog prirodnih geografskih obilježja zemlje, cestovne je prometnice bili teško izgraditi u brojnim njenim dijelovima, posebice na onima gdje fjordovi prodiru duboko u zemlju, zbog čega je Norveška razvila trajektni promet kako bi omogućila normalno funkcioniranje svog stanovništva, kao i za potrebe turizma. Stoga su trajekti sastavni dio cestovne mreže u obalnim regijama. Na glavnim prometnicama trajekti su učestali, te uglavnom kreću svakih pola sata tokom dana. U regijama s mnogo fjordova i otoka, duž obale od grada Stavangera do Tromsø-a, razgranata je mreža katamaranskih express brodova koji vrše prijevoz između gradova i mjesta, te povezuju inače teško dostupne otoke.

Najveće norveške luke su Oslo, Tønsberg, Porsgrunn, Stravanger, Bergen, Trondheim, Mo i Rana, Narvik, i Krikenesa.

Jedna od atraktivnijih ponuda za turiste, u zadnje vrijeme i vrlo popularna je Hurtigruten – trajektna linija duž obale koja ide iz Bergena pa sve do Kirkenesa (usput dodiruje luke kao što su Florø, Måløy, Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim, Ørnes, Sortland, Finnsnes, Øksfjord, Berlevåg, Båtsfjord, Vadsø), a cjelokupno putovanje traje šest do sedam dana. Osim Hurtigrutena, brojni manji trajekti povezuju obale dubokih fjordova i otoke s kontinentom, a veliki trajekti Norvešku s Danskom (Kristiansand-Hirtshals, Frederikshavn-Oslo) i Velikom Britanijom (Newcastle-Stavanger).

Iako Norveška nije članica Europske unije, zemlja ima tendenciju i teži ka usvajanju sličnih pristupa u pogledu javnih usluga kao i države članice. Procjenjuje se da u Norveškoj danas posluje oko 300 trajekata od kojih većinom upravljaju i u vlasništvu su privatnih tvrtki.

No, kao i kod većine drugih oblika javnog prijevoza, mnoge službe posluju s gubitkom zbog čega zahtijevaju subvenciju. Ukupna godišnja subvencija za trajekte u Norveškoj prelazi

---

<sup>46</sup> <http://hr.wikipedia.org/wiki/Norve%C5%A1ka> (25.07.2013.)

iznos od 73.800.000 €. <sup>47</sup> Pošto se trajektne linije smatraju dijelom glavnog norveškog cestovnog sustava predviđen je tradicionalni model potpore u svrhu poboljšanja usluga (npr. frekvencije prijevoza, broj radnih sati i sl.), pa makar to značilo i sve veći trošak. Kako se ovaj sustav potpora nije pokazao dostatan u pružanju poticaja za postizanje troškovne učinkovitosti, 2009. godine uvedeni su javni natječaji zbog mišljenja da će upravo raspisivanje javnih natječaja dovesti do ušteda u javnom sektoru.

Trajektne usluge pružaju privatne trajektne tvrtke, a svaka ima koncesiju na jednoj ruti ili na relativno maloj grupi trajektnih ruta unutar određene regije, odnosno područja. Skupine tih ruta su se u tu svrhu grupirale prema zemljopisnom položaju. Ključna razlika je u tome što je većina trajektnih linija koje su u koncesiji linije na nacionalnoj razini, dok su lokalne trajektne linije, koje obično povezuju glavne gradove regije s udaljenim područjima, upravljane od strane lokalnih vlasti ili lokalnih prijevoznih agencija. Iako su koncesije uglavnom dane za pojedine rute, neke su koncesije uključile 2-5 ruta koje povezuju udaljena područja i otoke s većim regionalnim gradovima koji su bitni zbog dostupnosti zdravstvenih, rekreacijskih, edukacijskih, poslovnih i drugih usluga. Rok na koji se daje koncesija varira između pet do osam godina.

### Slika 7. Trajektne linije Norveške



Izvor: <http://www.aferry.com/ferries-to-norway.htm> (26.07.2013.)

<sup>47</sup> Baird A., J., Wilmsmeier, G., „Public tendering of ferry services in Europe“, [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D\\_BairdWilmsmeier.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D_BairdWilmsmeier.pdf), str. 90-111, 22.07.2013.

Vodeća norveška luka je Oslo koji je ujedno i glavni grad države. Osim što je vodeća trajektna luka, ona je i vodeća teretna norveška luka. Kroz luku Oslo godišnje prođe oko 6 milijuna putnika, kako na trajektima koji povezuju Norvešku s Danskom i Njemačkom, tako i na cruiserima te lokalnim trajektima. Na međunarodnim trajektima godišnje putuje skoro 3 milijuna putnika, a rute koje opslužuje luka su Oslo-Kopenhagen (Danska) kojom upravlja kompanija DFDS Seaways, zatim Oslo-Kiel (Njemačka) kojom upravlja kompanija Color Line te ruta Oslo-Fredrikshavn (Danska) kompanije Stena Line.<sup>48</sup> Na lokalnim linijama svake godine plovi skoro 3 milijuna putnika, od kojih najviše prema Slemmestadu, a trajekt koji opslužuje ovu liniju je ujedno i najprometniji putnički trajekt u Norveškoj.

Tablica 8 prikazuje trajektni promet na međunarodnim, međugradskim i lokalnim linijama u luci Oslo u razdoblju od 2008.-2011. godine. Najviše putnika općenito ima na međugradskim linijama, i to u svim datim godinama broj prelazi 2.500.000 putnika, a najuspješnija godina je bila 2008. osim u pogledu prijevoza na lokalnim linijama, gdje je najveći obim putnika bio u 2010. godini.

**Tablica 8. Broj putnika u luci Oslo u razdoblju od 2008.-2011. godine**

	2008	2009	2010	2011
<b>Međunarodne linije</b>	2.409.395	2.259.554	2.287.624	2.340.733
<b>Međugradске linije</b>	2.853.732	2.781.774	2.597.608	2.794.678
<b>Lokalne linije</b>	1.000.798	1.021.097	1.052.823	996.909
<b>Sveukupno</b>	6.263.925	6.062.425	5.938.055	6.132.320

Izvor: <http://www.ohv.oslo.no/filestore/PDF/2012/AnnualstatisticsPortofOslo2011.pdf> (26.07.2013.)

### 3.4. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET DANSKE

Danska je najmanja nordijska zemlja, te je dio Skandinavije. Sastoji od poluotoka Jutlanda i 406 otoka. Od njih 406, 108 je nastanjeno, a najveći su Zeland i Fyn. Mnogi veći otoci spojeni su mostovima, tako primjerice Most Øresund spaja Zeland sa Švedskom, most

<sup>48</sup> <http://www.ohv.oslo.no/?module=Articles&action=Article.publicOpen&id=396> (26.07.2013.)



Storebæltsbroen spaja Fyn sa Zelandom. Osim mostova, Danska osigurava povezanost otoka međusobno i otoka s kopnom trajektima.

Kako je najbrži način od Norveške do kontinenta preko danskih autocesta, Danska je osigurala česte trajektne veze s Norveškom, pa je tako najprometnija luka postala Hirtshals, odakle putovanje do Norveške traje samo 3 i pol sata. Od drugih ruta prometne su i Rødby-Puttgarden - trajektna ruta koja predstavlja najbrži put između Švedske i Kopenhagena do kontinentalne Europe. Ova je ruta i dalje jedna od najprometnijih trajektnih prijelaza u svijetu. Također, iako već godinama opada broj putnika zbog sve veće konkurencije niskotarifnih prijevoznika, Danska opslužuje jedinu postojeću trajektnu rutu između Velike Britanije i Skandinavije. To se odnosi na prijevoz od luke Harwich do luke Esbjerg u trajanju od 19 sati, a prevozi se i teret i automobili i putnici. Danski trajekti su općenito vrlo visokog standarda, te se strogo pridržavaju sigurnosnih propisa. Trajektno rute prikazane su na slici 8.

**Slika 8. Danska mreža trajekata**



Izvor: Baird A., J., Wilmsmeier, G., „Public tendering of ferry services in Europe“, [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D\\_BairdWilmsmeier.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D_BairdWilmsmeier.pdf), str. 90-111 (27.07.2013)

Već je rečeno da Danska ima više od 400 otoka, od kojih su neki povezani preko mostova s kopnom ili s drugim otocima, dok su ostali povezani dobrim trajektnim vezama. Postoji ukupno 65 domaćih trajektnih linija i oko 20 međunarodnih ruta. Među najvažnije



pomorskoputničke danske luke spadaju: Helsingør s 10.966 putnika godišnje, Rødbyhavn s 7.058 putnika, Frederikshavn s 2,894 putnika, te luke Sjællands Odde, Esbjerg, itd.<sup>49</sup>

Uprava javnog prijevoza, odnosno Trafikstyrelsen, Agencija danskog Ministarstva prometa bavi se nacionalnim i međunarodnim obvezama. Ovlasti Agencije su administracije koje se tiču natječaja za javni prijevoz željeznicom i trajektnim prometom, odnosno Agencija je zadužena za organizaciju javnih natječaja i sklapanje operativnih ugovora u skladu s odlukama Vlade. Natječaji se izvode sukladno propisima Europske unije.

Mnogim trajektima u Danskoj je do 2005. godine upravljala država. Većina trajektnih linija je bila u vlasništvu lokalnih vlasti koje su njima i upravljale. Kao posljedica, mnoge trajektne kopmanije su se razdvojile u 2 entiteta, od kojih je jedna kompanija, najčešće u vlasništvu države i to na gradskoj ili lokalnoj razini, posjedovala trajekt ili više njih te vezove, a druga kompanija pokreće i izvodi usluge. U praksi je, međutim bilo ruta gdje je izvođač također posjedovao i trajekte.

Javni natječaji koriste se kao sredstvo osiguranja troškovno dostupnih a učinkovitih usluga prijevoza za građane u svim sektorima javnog prijevoza Danske, tj. u slučaju autobusa, vlakova, zrakoplova i trajekata.

---

<sup>49</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Transport\\_in\\_Denmark#Sea](http://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_Denmark#Sea) (28.07.2013.)

#### 4. ANALIZA I OCIJENA STANJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA U HRVATSKOJ

Republika Hrvatska je zemlja sa 718 otoka te 467 hridi i grebena. Ukupna duljina hrvatske obale iznosi 5.790,1 km, od čega 1.777,7 km (30,7%) pripada kopnenom obalnom području, a 4.012,4 km (69,3%) otočnom obalnom području. Svega 33.200 km<sup>2</sup> područja Jadranskog mora pripada Hrvatskoj. Od 718 otoka, 66 ih je nastanjeno, a 652 nenastanjeno, a na njima živi 25% ukupnog stanovništva države. Prema podacima iz 2001. otoci s najvećim brojem stanovnika su Krk (17 860 stanovnika), Korčula (16 182), Brač (14 031) i Hvar (11 103). Najveći otok je Cres, a slijedi ga Krk, zatim Brač, Hvar, Pag i Korčula.<sup>50</sup>

Iz prethodno navedenih podataka zaključuje se kako je uloga putničkog linijskog brodarstva za pomorsku zemlju kao što je Hrvatska iznimno važna. Prvenstveno se pritom misli na osiguravanje čim boljeg povezivanja otoka s kopnom te dužobalnog povezivanja obalnih područja s ciljem poticanja razvoja turizma i razvoja otoka. Stoga je obavezno prometovanje ovih linija tokom cijele godine. Linijsko brodarstvo, zapravo ima gospodarsko i općedruštveno značenje, te na njega utječu socijalno-kulturološki i gospodarski elementi. Socijalni elementi odnose se na potrebu državne pomoći za pokrivanje operativnih troškova, dok gospodarski utjecaji omogućuju ostvarivanje prihoda te pokriće troškova.<sup>51</sup>

Kvaliteta pristupnih cesta do trajektnih pristaništa bitan je čimbenik za protočnost prometa, te udobnost i sigurnost putnika na brodskim i trajektnim linijama. Zastarjela lučka i pristanišna infrastruktura često uvjetuju uporabu manjih brodova, a to može postati jedan od ograničavajućih čimbenika u kvaliteti i razvoju linijskog putničkog brodarstava.<sup>52</sup>

Glavninu linija, osobito onih nerentabilnih održava nacionalni brodar „Jadrolinija“, a osim ove kompanije prijevoz putnika i vozila obavljaju i drugi prijevoznici: „Meditranska plovidba“, „Rapska plovidba“, „Linijska nacionalna plovidba“, „G&V Line“, „Kapetan Luka“, „Miatrade“, „Mankul“, „Bura Line“, RPZ „Vrgada“, „Grad Šibenik, te PZ/NC „Komiža“.

Gledajući na hrvatsko tržište linijskog putničkog brodarstva vidljivo je da postoji određeni stupanj konkurencije budući da uz „Jadroliniju“ u organiziranu djelatnost linijske plovidbe

<sup>50</sup> Stupalo, V., Jolić, N., Žgaljić, D.: „Maritime cabotage of passenger liner transport in Croatia after EU accession“, **Book of proceedings of 4th IMSC**, Pomorski fakultet u Splitu, 2012., str. 8-18

<sup>51</sup> Kesić, B., Jugović, A., op.cit. str. 100

<sup>52</sup> Dundović, Č., Rudić, D.: „Morske luke i morsko brodarstvo Primorsko-goranske županije - postojeće stanje i razvojne koncepcije“, **Naše more**, god. 52, br. 3-4, 2005., str. 133-143

obavlja još desetak prijevoznika zbog čega se ne može govoriti o isključivom monopolu jednog broдача.

Temeljne odrednice koje se tiču razvitka putničke linijske plovidbe utvrđene su Nacionalnim programom razvitka otoka, Zakonom o otocima i Zakonom o javnom prijevozu u linijskom pomorskom prometu. Skrb o zaštiti državnog kapitala uloženoga u «Jadroliniju» našla je svoj izraz i u posebnom Zakonu o Jadroliniji.<sup>53</sup> S obzirom da se trajekt najčešće smatra nastavkom ceste, ulaganja u razvoj trajektnih linija u razvijenim pomorskim zemljama tretiraju se s istom važnošću kao i izgradnja i nastavak cestovnih prometnica.

#### **4.1. POMORSKOPUTNIČKE LUKE U HRVATSKOJ**

Hrvatske pomorskoputničke luke bilježe stalan porast u prijevozu putnika još od 1995. godine. Ovakvo stanje posljedica je sređivanja političkih i gospodarskih prilika u Hrvatskoj, jačanja turističkog sektora kao jednog od najznačajnijih djelatnosti Republike Hrvatske, zatim postupne primjene zakonskih odredbi koje se tiču preustrojenja i privatizacije lučkog sustava, kao i razvrstavanje luka na putničke i teretne, te kao posljedica povezivanja luka suvremenim cestovnim prometnicama u njihovom zaleđu.

Glavnim hrvatskim lukama, koje su otvorene za javni promet i od osobitoga su gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, upravljaju, izgrađuju i održavaju lučke uprave, i to redom lučke uprave Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik i Ploče, te 19 lučkih uprava za luke od županijskog i lokalnog značaja.

Promet putnika i vozila na linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu u 2012. bio je na razini ostvarenja iz 2011. godine, što je svakako razlog zadovoljstva jer je ostvaren u uvjetima gospodarske krize. Sveukupno je na brodskim, brzobrodskim i trajektnim linijama lani prevezeno 11.185.726 putnika i 2.764.073 vozila.

Podaci Agencije za obalni linijski pomorski promet pokazuju da je do značajnijeg pada prometa došlo samo na brzobrodskim linijama, gdje je u 2012. godini zaustavljen trend stalnoga rasta, te je prevezeno 1.070.024 putnika ili 4.6 posto manje nego u 2011. godini.<sup>54</sup> Trajekti su na 26 linija prevezli 9.149.478 putnika i 2.764.073, što je na razini 2011. godine. Po broju vozila i dalje je najprometnija linija Valbiska-Merag (369.431), a slijede je Stinica-

---

<sup>53</sup> Ibidem

<sup>54</sup> <http://www.agencija-zolpp.hr/tabid/1534/articleType/ArticleView/articleId/1104/PROMET-NA-JADRANU-ZAOBIAO-KRIZU.aspx> (01.08.2013.)

Mišnjak (340.370), Split-Supetar (314.198) i Prizna-Žigljen (295.408). Po broju putnika tradicionalno su najprometnije linije Zadar-Preko (1.606.123) i Split-Supetar (1.534.340).

Tijekom 2012. godine u Hrvatskoj je prevezeno ukupno 93,9 milijuna putnika, objavio je Državni zavod za statistiku (DZS). U strukturi prijevoza putnika tijekom prošle godine, željeznica ima udio od 29 posto, cestovni prijevoz 55,6 posto, pomorski i obalni prijevoz 13,3 posto, a zračni prijevoz 2 posto.

**Tablica 9. Promet putnika u hrvatskim lukama, 2006.-2010.**

Godina	Unutarnji promet				Međunarodni promet		
	Ukupan promet	Ukupno	Doputovali	Otputovali	Ukupno	Doputovali	Otputovali
2006.	24.535	22.462	11.248	11.214	2.073	1.037	1.036
2007.	26.296	23.913	11.943	11.970	2.383	1.183	1.200
2008.	28.282	25.541	12.793	12.748	2.741	1.373	1.368
2009.	28.257	25.509	12.746	12.763	2.748	1.343	1.405
2010.	27.565	24.495	12.244	12.251	3.071	1.529	1.542

Izvor: Modificirao diplomant prema:

[http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/Other/morske-luke\\_2006-2010.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/morske-luke_2006-2010.pdf) (01.08.2013.)

U 2010. u morskim lukama Republike Hrvatske ukrcalo se i iskrcalo ukupno 27.565 tisuća putnika (tablica 9). Od ukupnog broja putnika u unutarnjem prometu ukrcalo se i iskrcalo ukupno 24.495 tisuća putnika (88,9%), a u međunarodnom 3.071 tisuća putnika (11,1%). U odnosu na 2009., u kojoj je ukupan broj putnika iznosio 28.257 tisuća, podaci za 2010. pokazuju pad od 2,4%. Unutarnji promet bilježi pad prometa putnika za 4,0%, a međunarodni promet bilježi porast od 11,8%.

Glavne putničke luke u Republici Hrvatskoj su Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik i Ploče. Najprometnija luka po broju putnika je luka Split s ukupnim brojem putnika od oko 3,5 milijuna u 2010. godini. Osim luke Split, u vodeće putničke luke spadaju i Zadar te Dubrovnik. U daljnjem tekstu obradit će se netom navedene luke.

**Luka Rijeka** se po broju putnika ne ističe posebno u odnosu na druge luke s obzirom da je ona prvenstveno teretna luka, a putnički je promet u ovoj luci zanemaren posljednjih pedeset godina. Putnički promet riječke luke odnosi se gotovo u cjelosti na promet dužobalnih putničkih brodskih linija koje tijekom godine povezuju Rijeku sa Splitom i Dubrovnikom te brzobrodskim linijama prema otocima Pagu i Malom Lošinju.<sup>55</sup>

Putnička luka opremljena za uplovljavanje putničkih i turističkih brodova prostorno zauzima središnji dio luke i smještena je u najužem centru grada, a terminal je otvoren 2009. godine. Za vrijeme ljetne sezone u luku dolazi veliki broj turističkih brodova - jedrenjaka kojima riječka luka predstavlja polaznu luku za kružna putovanja po Jadranu. Dodatna prednost putničkoj luci je neposredna blizina željezničkog i autobusnog kolodvora.

**Tablica 10. Broj putnika u lukama na području Lučke uprave Rijeka, 2006.-2010.**

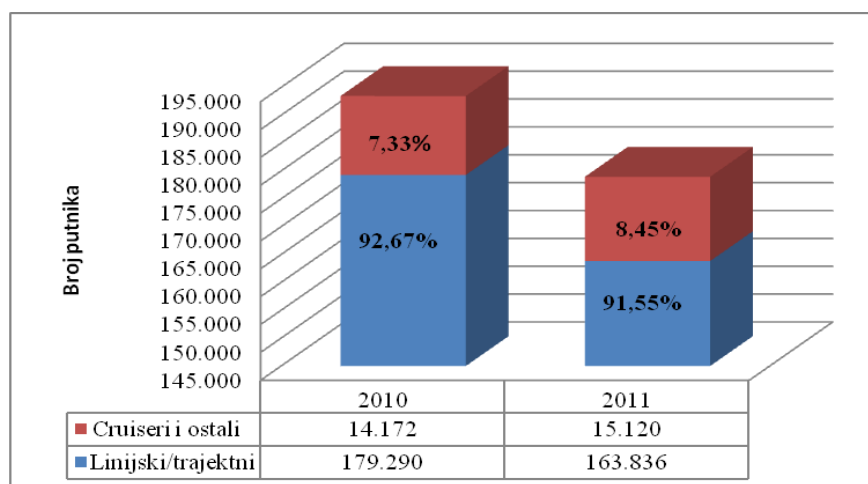
	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Baška	82.491	96.751	32.117	19.696	18.068
Cres	1.421.617	1.451.056	1.465.011	1.559.449	1.415.538
Crikvenica	44.041	55.687	47.861	55.071	62.019
Krk	722.213	775.375	862.523	976.204	902.118
Mali Lošinj	142.163	139.788	148.458	155.963	146.233
Malinska	6.114	7.666	11.821	3.004	9.894
Novi Vinodolski	3.450	2.381	3.996	1.771	1.741
Omišalj	5.293	4.875	6.737	5.963	4.350
Opatija	24.398	26.314	25.416	20.189	21.210
Punat	77.257	80.565	86.054	82.608	66.688
Rab	880.756	945.846	991.320	986.810	960.931
Rijeka	223.689	214.622	219.811	204.025	186.673
Susak	76.373	65.118	63.238	60.427	50.096
Šilo	10.008	16.135	24.083	25.250	31.053
Lučka kapetanija Rijeka	3.719.863	3.882.179	3.988.446	4.156.430	3.876.612

Izvor: [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/Other/morske-luke\\_2006-2010.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/morske-luke_2006-2010.pdf) (01.08.2013.)

Tablica 10 prikazuje broj putnika u lukama na području lučke kapetanije Rijeka u razdoblju od 2006.-2010. godine. Najprometnija luka u svim godinama bila je luka Cres, a najveći broj od 1.559.449 putnika ostvarila je u 2009. godini. Slijede Rab s najvećim brojem putnika od 991.320 ostvarenim u 2008. godini, zatim Krk s 976.204 putnika u 2009. godini, te onda i sama luka Rijeka koja je u ovom razdoblju najprometnija bila 2006. godina s 223.689 putnika.

<sup>55</sup> [http://www.portauthority.hr/infrastruktura/terminali/pomorski\\_putnicki\\_terminal](http://www.portauthority.hr/infrastruktura/terminali/pomorski_putnicki_terminal) (01.08.2013.)

**Grafikon 4. Broj putnika u luci Rijeka, 2010. i 2011. godina**



Izvor: Modificirao diplomant prema:

<http://www.portauthority.hr/docs/portauthorityHR/documents/64/Original.pdf> (01.08.2013.)

Broj putnika u luci Rijeka u 2010. i 2011. godini prikazan je grafikonom 4. Promet je razdijeljen na linijski, odnosno trajektni promet i na cruiserima i ostale. Ukupan promet 2010. godine iznosio je 193.462 putnika, od čega je u trajektnom prometu prevezno 179.290 putnika ili 92,67%, a na cruiserima 14.172 putnika, odnosno 7,33 %. 2011. godina bila je malo slabija, pa je ukupan promet putnika bio 178.956, što je u odnosu na 2010. godinu razlika od 14.506 putnika ili 3,9%. U trajektnom prometu prevezno je 163.836 putnika (91,55%), a na cruiserima 15.120 putnika(8,45%).

**Luka Zadar** nalazi se na drugom mjestu po broju prevezenih putnika, od čega najveći dio opada upravo na trajektni promet iz Zadra prema susjednim otocima. Trajektna luka, kao i nova turistička luka za brodove na kružnim putovanjima smještene su na samom Poluotoku, odnosno u starom dijelu grada. Trajektne ili brodske linije spajaju Zadar sa Prekom, Zaglavom, Malim Lošinjem, Pulom, Ankonom te Riminijem.

Prometno gledano, Zadar je središte regije u kojoj se spaja sjever s jugom Hrvatske najsuvremenijom mrežom autocesta u Europi. Smješten na pola puta između Venecije i Dubrovnika, oduvijek je bio važna tranzitna luka te je i danas, sa godišnjim prometom od 2,4 milijuna putnika i 350.000 vozila, među najprometnijim lukama na Mediteranu.<sup>56</sup> Kako luka već ostvaruje promet s Italijom, i to lokalni, dužobalni i međunarodni, u posljednjih nekoliko godina bilježi i sve češće posjete brodova na kružnim putovanjima.

<sup>56</sup> [http://www.port-authority-zadar.hr/i\\_hr\\_karakteristike.html](http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_karakteristike.html) (01.08.2013.)

**Tablica 11. Putnički promet luke Zadar (cruiseri su isključeni)**

Godina	Domaći promet		Međunarodni promet	
	Putnici	Vozila	Putnici	Vozila
2006.	2.164.896	300.628	88.591	21.920
2007.	2.253.487	332.639	89.492	19.331
2008.	2.392.364	349.342	83.641	17.872
2009.	2.333.544	332.052	75.028	17.370
2010.	2.362.054	312.939	73.880*	14.319*
2011.	2.349.575	314.828	61.112*	15.174*
2012.	2.321.836	312.908	47.434*	9.623*

Izvor: Modificirao diplomant prema: [http://www.port-authority-zadar.hr/i\\_hr\\_stat.html](http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_stat.html) (01.08.2013.)

\* prva tri mjeseca linija Zadar-Ancona nije prometovala

Intenzitet domaćeg i međunarodnog prometa prikazan je tablicom 11. Logično je da će domaći promet biti intenzivniji i brojevno veći od međunarodnog zbog potrebe povezivanja mnogobrojnih otoka koji se nalaze u blizini luke Zadar. Tako domaći promet u razdoblju od 2006.-2012. godine uvijek prelazi 2.000.000 putnika, a najveći broj prevezenih putnika zabilježen je 2008. godine kada ih je prevezeno ukupno 2.392.364. Naravno, te iste godine prevezen je i najveći broj vozila, njih 349.342. Međunarodni promet bio je najintenzivniji 2007. godine kada je prevezeno 89.492 putnika i 19.331 vozilo. Ipak, valja napomenuti kako u razdoblju od 2010.-2012. linija Zadar-Ancona nije prometovala u prva tri mjeseca zbog čega je vidljiv manji broj putnika u odnosu na preostale godine.

**Luka Split** najveća je hrvatska putnička luka, te ostvaruje najveći broj prevezenih putnika. Split je također drugi grad po veličini u Hrvatskoj koji predstavlja važno kulturno, turističko, industrijsko, trgovačko i sportsko središte Dalmacije. Luka je smještena na izuzetnoj geografskoj poziciji na Mediteranu te predstavlja jedno od najvažnijih središta za lokalni i međunarodni pomorski promet. Sa godišnjim prometom od 3,5 milijuna putnika i 650 000 vozila, splitska luka je treća luka na Mediteranu (poslije Napulja i Pireja).<sup>57</sup>

Osim linijskog pomorskoputničkog prometa luka Split je zbog izuzetnog povijesnog nasljeđa i 1700 godina tradicije, postala neizbježna destinacija brodova koji krstare Mediteranom.

<sup>57</sup> <http://portsplit.com/luka-split/> (02.08.2013.)

**Tablica 12. Sveukupni putnički promet Luke Split za 2011. i 2012. godinu**

Vrsta prijevoza	2011		2012		Indeks	
	Putnici	Vozila	Putnici	Vozila	Putnici	Vozila
Trajektne veze s otocima	2.843.011	605.429	2.849.023	598.424	100	99
Promet hidroglisera	10.391					0
Promet katamarana	606.841		724.297		119	
Promet malih linijskih brodica	68.620		83.496		122	
Promet izletničkih brodica	53.336		61.436		115	
LOKALNI PROMET	3.582.199	605.429	3.718.252	598.424	104	99
UZDUŽOBALNI PROMET	12.850	1.893	10.620	1.775	83	94
UKUPNO DOMAĆI PROMET	3.595.049	607.322	3.728.872	600.199	104	99
Međunarodni trajektni promet	260.426	38.857	238.025	36.037	91	93
Međ. katamaranski promet	48.093	7.483	40.787	5.867	85	78
Kružna putovanja	181.963		245.451		135	90
MEĐUNARODNI PROMET	490.482	46.340	524.263	41.904	107	98
SVEUKUPNI PROMET	4.085.531	653.662	4.253.135	642.103	104	98

Izvor: <http://portsplit.com/novo/wp-content/uploads/Sveukupni-putni%C4%8Dki-promet-splitske-luke-za-I-XII-2012-godine.pdf> (02.08.2013.)

Tablica 12 prikazuje putnički promet splitske luke u 2011. i 2012. godini. Lokalni je promet u 2011. iznosio 3.582.199 putnika i 605.429 vozila. Od toga je najveći broj putnika prevezeno na trajektnim vezama s otocima i to njih 2.843.044, pa katamaranima 606.841 putnika. U 2012. godini lokalni je promet porastao na 3.718.252 putnika, a broj vozila se smanjio na 598.424 putnika. Najveći broj putnika je i ove godine prevezeno trajektima prema otocima, i to 2.849.023 putnika, te katamaranima 724.297 putnika. Dužobalni promet je u 2011. godini brojio 12.850 putnika i 1.893 vozila, a u 2012. 10.620 putnika i 1.775 vozila, te je nacionalni promet u 2011. godini iznosio ukupno 3.595 putnika, a u 2012. 3.728.872 putnika. Međunarodni promet brojao je 490.482 putnika i 46.340 vozila u 2011., te 524.263 putnika i 41.904 vozila u 2012. godini (uključujući putnike na kružnim putovanjima).

**Luka Dubrovnik** ima bitnu ulogu u sustavu hrvatskih putničkih luka koja se ogleda u longitudinalnom povezivanju hrvatske obale te u pogledu kružnih putovanja. Dubrovnik predstavlja najznačajniju destinaciju na Jadranu, a po posjećenosti je na samom vrhu mediteranskih destinacija. Luka Dubrovnik, prvenstveno kao luka za kružna putovanja zauzima peto mjesto po posjećenosti kružnih putovanja na Mediteranu, a trenutno je u fazi brzog rasta i razvoja, zbog bogatih i prepoznatljivih resursa koje nudi na tržištu kružnih



putovanja. Putnička luka se sastoji od luke u Gružu i sidrišta ispred Starog grada. Osim kružnih putovanja luka opslužuje trajektne linije s otocima, te međunarodne linije s lukom Bari u Italiji.

**Tablica 13. Promet putnika u luci Dubrovnik (isključena kružna putovanja)**

	2008.	2009.	2010.	2011.
<b>Domaći promet</b>				
Dubrovnik-Rijeka	24.200	21.614	15.650	8.428
Rijeka-Dubrovnik	22.794	18.473	16.777	7.743
Elafiti	215.408	194.236	194.217	159.716
Mljet	99.268	96.604	77.930	60.765
Ukupno domaći promet	361.670	330.927	304.574	236.652
<b>Međunarodni promet</b>				
Dubrovnik-Bari	38.202	42.613	48.554	46.727
Bari-Dubrovnik	34.984	39.575	48.893	44.785
Ukupno međunarodni promet	73.186	82.188	97.447	91.512
Sveukupno	434.856	413.115	402.021	328.164

Izvor: Modificirao diplomant prema:

<http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=24&lan=hr> (04.08.2013.)

Ukupni domaći i međunarodni promet luke Dubrovnik prikazan je u tablici 13. U domaćem prometu na linijama Dubrovnik-Rijeka i obrnuto, te na Elafitima i Mljetu najveći broj putnika ostvaren je 2008. godine kada je prevezeno 361.670 putnika. Međunarodni promet uključuje linije Dubrovnik-Bari i Bari-Dubrovnik. Najviše putnika na ovim linijama prevezeno je 2010. godine, njih 97.447. Gledajući na sveukupni broj prevezenih putnika najintenzivniji promet bio je 2008. godine kada je prevezeno 434.856 putnika.

**Luka Ploče** prvenstveno je teretna luka, te je njezin budući razvoj upravo na to i usmjeren. Luka je tijekom rata doživjela značajan pad prometa, koji se može uočiti u statistici luke. Luka održava trajektnu liniju Ploče-Trpanj (Pelješac) koju opslužuje nacionalni brodar Jadrolinija. Trajekt u ljetnim mjesecima vozi svakodnevno u osam navrata, a u zimskim mjesecima vozi također svakodnevno ali u tri navrata. Na toj liniji 2012. godine prevezeno je 189.194 putnika i 70.540 vozila.

Osim glavnih luka Republike Hrvatske od bitnijeg su značaja i županijske putničke luke Šibenik i Pula iako ostvaruju manji putnički promet od vodećih luka Split i Zadar. Međutim, luka Šibenik s brojem putnika premašuje luke Rijeka i Ploče, no s obzirom i s obzirom da je promet uglavnom sačinjen od lokalnih linija, daljnji razvoj ove luke je ograničen.

## 4.2. ANALIZA LINIJA U HRVATSKOM POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU

Linijsko putničko brodarstvo u Hrvatskoj sastoji se od nacionalnog linijskog brodarstva i međunarodnog linijskog brodarstva.

**Nacionalno linijsko brodarstvo** obuhvaća dužobalne RO-RO putničke pruge i RO-RO putničke i brzobrodske pruge koje održava nacionalni brodar i neki manji brodari na pojedinim linijama. On je najvažniji za povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, te predstavlja preduvjet za normalno funkcioniranje gospodarskog života na otocima. Nacionalni linijski pomorskoputnički promet u Hrvatskoj opslužuju RO-RO putnički brodovi (trajektne linije) i putnički brodovi (klasične brodske linije i brzobrodske linije). RO-RO nacionalne linije dijele se na dužjadranske linije i na one koje povezuju otoke s obalom.

Prema podacima Agencije za obalni linijski pomorski promet 2012. godine na državnim linijama prevezeno je ukupno 11.185.726 putnika i 2.764.073 vozila. Najprometnija trajektna linija bila je Zadar-Preko (Jadrolinija) sa 1.606.123 putnika i 244.473 vozila. Slijedeća najprometnija trajektna linija je Split-Supetar (Jadrolinija) s 1.534.340 putnika i 314.198 vozila, zatim Valbiska-Merag (Jadrolinija) sa 763.515 putnika i 369.431 vozila, što ujedno predstavlja i relaciju s najvećim brojem prevezenih vozila u 2012. godini, nadalje Jablanac-Mišnjak/Stinica (Rapska plovidba) sa 701.912 putnika i 340.370 vozila, pa Prizna-Žigljen (Jadrolinija) sa 673.017 putnika i 295.408 vozila, te Split-Stari Grad (Jadrolinija) sa 601.445 putnika i 138.678 vozila. Dužobalna trajektna linija Rijeka-Split-Stari Grad-Korčula-Dubrovnik 2012. godine brojala je 41.350 putnika i 7.044 vozila. Liniju održava Jadrolinija a frekvencija joj je dva do pet puta tjedno izvan sezone, te jednom dnevno u trajanju sezone, a ako je potrebno i osam do devet puta tjedno.

Većina hrvatskih otoka povezana je s kopnom tijekom cijele godine. Broj linija koji se odvija izvan turističke sezone ovisan je o potražnji za prijevozom, a uvjetovan je gospodarskim razvitkom otoka, njegovom naseljenošću i blizinom kopna. Primjerice, linija Zadar-Ugljan je intenzivna tijekom cijele godine jer ima obilježje prigradskog prijevoza. Drugi veći i naseljeniji otoci kao npr. Cres, Brač, Dugi Otok, Hvar također su povezani tijekom cijele godine s više linija čime je osigurano da tijekom nepovoljnih vremenskih prilika barem jedna linija osigurava vezu otoka s kopnom.

Na sljedećoj tablici (14) prikazan je državni trajektni promet brodara Jadrolinija po linijama u razdoblju od 2011.-2013. godine, koji uključuje sve prethodne najprometnije linije osim linije Jablanac-Mišnjak.

**Tablica 14. Promet putnika i vozila na državnim trajektnim linijama brodar  
„Jadrolinija“**

Linija	PUTNICI			VOZILA		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
			I - VI			I - VI
Valbiska-Merag	769.177	763.515	270.587	371.109	369.431	139.549
Brestova-Porozina	584.695	568.769	158.425	251.679	243.288	74.028
Prizna-Žigljen	697.943	673.017	172.266	306.756	295.408	84.844
<b>Ukupno Rijeka</b>	<b>2.051.815</b>	<b>2.005.301</b>	<b>601.278</b>	<b>929.544</b>	<b>908.127</b>	<b>298.421</b>
Zadar-Premuda-M.Lošinj	24.707	25.696	5.766	6.130	6.451	2.043
Zadar-Sestr.-Zver.-Molat	17.497	15.865	4.954	5.116	4.151	1.491
Zadar-Preko	1.617.167	1.606.123	684.276	247.624	244.473	99.514
Biograd-Tkon	448.198	441.862	158.733	102.848	99.201	34.343
Brbinj – Zadar	141.480	141.555	45.680	47.709	49.265	17.196
Zadar- Bršanj- Rava	21.043	23.852	8.972	8.249	8.568	3.325
Vodice-Šibenik	41.644	39.992	66.764	5.477	5.218	
Šibenik – Žirje	214.461	201.869	13.729			2.286
<b>Ukupno Zadar</b>	<b>2.526.197</b>	<b>2.496.814</b>	<b>988.874</b>	<b>423.153</b>	<b>417.327</b>	<b>160.198</b>
Vis-Split	184.631	184.787	64.299	41.309	39.630	14.148
Ubli-V.Luka-Hvar-Split	165.932	168.991	60.663	42.960	42.237	14.441
Drvenik Veli-Drvenik Mali-Trogir-Spl.	87.375	89.462	31.830	8.308	8.504	3.068
Split-Supetar	1.538.513	1.534.340	609.615	316.024	314.198	120.044
Drvenik-Sučuraj	272.886	269.693	72.596	102.836	100.451	32.190
Ploče-Trpanj	182.871	189.194	54.206	68.239	70.540	23.159
Orebić-Dominče	477.227	486.225	174.707	222.926	216.210	82.609
Split-Stari Grad	593.634	601.445	210.447	141.292	138.678	48.817
Split-Rogač	272.926	269.728	106.010	55.536	55.173	21.701
Makarska-Sumartin	78.354	90.897	26.116	24.799	24.766	7.443
Šipan-Dubrovnik	10.955	14.293	5.553	4.144	4.746	3.348
Sobra-Prapratno	103.217	100.957	32.277	40.773	40.316	13.783
<b>Ukupno Split</b>	<b>3.968.521</b>	<b>4.000.012</b>	<b>1.448.319</b>	<b>1.069.146</b>	<b>1.055.449</b>	<b>384.751</b>
<b>SVEGA</b>	<b>8.546.533</b>	<b>8.502.127</b>	<b>3.038.471</b>	<b>2.421.843</b>	<b>2.380.903</b>	<b>843.370</b>

Izvor: Modificirao diplomant prema podacima dobivenim od Jadrolinije

Kod većine brzobrodskih linija, za razliku od trajektnih linija, potrebno je zadržati istu razinu frekvencije tijekom cijele godine, izuzev 3 linija: linija Dubrovnik-Šipanska Luka-Sobra (Polače-Korčula-Lastovo), kod koje je potrebno povećati frekvenciju, odnosno učestalost za 100% tijekom sezone u odnosu na razdoblje izvan sezone, zatim linija Žirje-Kaprije-Šibenik, gdje je potrebno povećati frekvenciju za 55.56%, te linija Olib-Premuda-Silba-Zadar, gdje je potrebno povećati frekvenciju za 14,29%. Linije Pula-(Unije)-Mali Lošinj-(Ilovik)-Zadar-Split i (Milna)-Hvar dužni su pružati usluge samo tijekom predsezone, posezone i visoke sezone.<sup>58</sup>

<sup>58</sup> Stupalo, V., Jolić, N., Žgaljić, D., op. cit., str 8-18

Prema podacima Agencije najprometnija brzobrodaska linija 2012. godine bila je Korčula-Prigradica-Hvar-Split sa 149.523 putnika, zatim Lastovo-Vela Luka-Hvar-Split sa 130.941 putnika, pa Zadar-Sali-Zaglav sa 89.496 putnika, te Novalja-Rab-Rijeka sa 87.698 putnika (tablica 15).

**Tablica 15. Promet putnika na državnim brzobrodskim linijama, 2012.**

<b>RELACIJA</b>	<b>BRODAR</b>	<b>BR. PUTNIKA</b>
<b>Pula-Unije-Mali Lošinj-Ilovik-Zadar</b>	LNP	34.294
<b>Mali Lošinj-Ilovik-Susak-Unije-Martinšćica-Cres-Rijeka</b>	Jadrolinija	68.802
<b>Novalja-Rab-Rijeka</b>	Jadrolinija	87.698
<b>Olib-Silba-Premuda-Zadar</b>	Miatrade	60.110
<b>Ist-Molat-Zadar</b>	Jadrolinija	42.197
<b>Zverinac-Božava-Sestrunj-Rivanj-Zadar</b>	G&V Line	32.886
<b>Zadar-Iž-Rava</b>	G&V Line	36.384
<b>Zadar-Sali-Zaglav</b>	Jadrolinija	89.496
<b>Žirje-Kaprije-Šibenik</b>	Mankul	27.723
<b>Split-Rogač-Stomorska</b>	LNP/Kapetan Luka	35.044
<b>Vis-Hvar-Split</b>	Jadrolinija	49.535
<b>Jelsa-Bol-Split</b>	Jadrolinija	79.629
<b>Split-Milna-Hvar</b>	Jadrolinija	65.366
<b>Lastovo-Vela Luka-Hvar-Split</b>	Jadrolinija	130.941
<b>Korčula-Prigradica-Hvar-Split</b>	Kapetan Luka	149.523
<b>Dubrovnik-Šipanska luka-Sobra-Polače-Korčula-Lastovo</b>	G&V Line	80.396
<b>UKUPNO</b>		<b>1.070.024</b>

Izvor: [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet\\_putnika\\_i\\_vozila.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet_putnika_i_vozila.pdf) (06.08.2013.)

Brzobrodске linije se općenito mogu sgledati s obzirom na području u kojem se obavljaju:

- riječko područje - linije koje povezuju Mali Lošinj, Sušak, Unije, Cres i Rijeku te Mali Lošinj, Ilovik, Novalju na otoku Pagu, Rab i Rijeku;
- zadarsko-šibensko područje - linije koje povezuju Zadar i Šibenik s otocima i mjestima: Sali, Božava, Žverinac, Sestrunj, Rivanj, Rava, Iž i Kaprije;
- splitsko-dubrovačko područje - linije koje povezuju Split i Dubrovnik s otocima i mjestima: Rogač, Vis, Jelsa, Bol, Vela Luka, Hvar, Mljet, Šipan, Lopud, Koločep i Korčula.

Klasičnih brodskih linija u Hrvatskoj trenutno ima jedanaest. Klasični brodovi, osim putnika, dopremaju i razne potrepštine za stanovnike otoka. Međutim, promet putnika je, osim u razdoblju sezone, relativno slab, kao posljedica malog broja stanovnika i posjetitelja ovih otoka zimi te zbog slabe gospodarske djelatnosti na određenim otocima.

Prema podacima Agencije u 2012. godini najviše putnika plovilo je na brodskoj liniji Šipan-Lopud-Koločep-Dubrovnik u broju od 215.260, zatim na liniji Vodice-Prvić-Zlarice-Šibenik bilo je 201.869 putnika, nadalje slijedi linija Orebić-Korčula sa 166.165 putnika, pa Brodarica-Krapanj sa 99.440 putnika, i drugi (tablica 16).

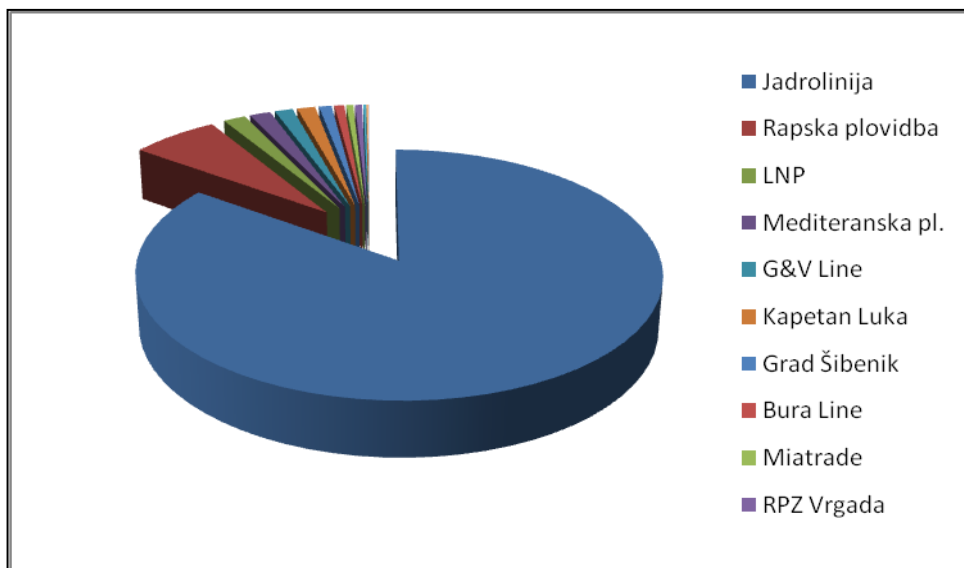
**Tablica 16. Putnici na klasičnim brodskim linijama, 2012.**

Broj linije		Brodar	Putnici 2011	Putnici 2012	INDEKS 2012/11
310	Unije-Srakane-Susak-Mali Lošinj	Jadrolinija	33.679	29.703	88,2
311	Ilovik-Mrtvaška	Mec	1.047	14.798	0,0
405	Rava-Iž-Zadar	Jadrolinija	48.240	44.642	92,5
405a	Sali-Zaglav-Zadar	Jadrolinija	27.705	28.717	103,7
415	Vrgada-Pakoštane-Biograd	RPZ Vrgada	41.316	50.837	123,0
501	Brodarica-Krapanj	Grad Šibenik	81.200	99.440	122,5
505	Vodice-Prvić-Zlarin-Jadrolinija Šibenik		214.461	201.869	94,1
612	Komiža-Biševo	PZ/NC Komiža	4.625	5.865	126,8
614	Orebić-Korčula	Mediteranska pl.	175.725	166.165	94,6
616	Trogir-Slatine-Split	Bura Line	65.678	80.211	122,1
807	Šipan-Lopud-Koločep-Dubrovnik	Jadrolinija	213.149	215.260	101,0
<b>Ukupno brodske (klasične)</b>			<b>906.825</b>	<b>937.507</b>	<b>103,4</b>

Izvor: [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet\\_putnika\\_i\\_vozila.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet_putnika_i_vozila.pdf) (06.08.2013.)

Na grafikonu 5 na sljedećoj stranici može se vidjeti udio brodarica u ukupnom nacionalnom putničkom prometu. Najznačajniji udio ima Jadrolinija, i to 84,9%, zatim Rapska plovidba 6,3%, nadalje LNP s udjelom od 1,6%, pa Mediteranska plovidba s 1,5%, G&V Line i Kapetan Luka, oboje s udjelom od 1,3% i tako dalje.

## Grafikon 5. Udio brodara u nacionalnom putničkom prometu



Izvor: Modificirao diplomant prema:

[http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet\\_putnika\\_i\\_vozila.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet_putnika_i_vozila.pdf) (07.08.2013.)

**Međunarodni linijski promet** na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i RO-RO putničkih brodova koje povezuju dvije jadranske obale (istočnu i zapadnu).<sup>59</sup>Ove linije održavaju hrvatski, talijanski i ostali brodari čiji se brodovi po prometnim svojstvima bitno ne razlikuju, pošto su namijenjeni istoj klijenteli i tržišnoj ponudi, ponajprije individualnim putnicima i turistima koji posjećuju hrvatsku ili Bosnu i Hercegovinu. Hrvatske luke uključeni u međunarodni promet su Zadar, Split i Dubrovnik, a povezani su s talijanskim lukama Bari i Ancona.

Tablica 17 prikazuje međunarodni linijski promet kompanije Jadrolinija u razdoblju od 2010.-2013. godine, s time da se podaci za 2013. odnose samo na razdoblje od siječnja do lipnja. Podaci u gornjem dijelu tablice odnose se na putnike, a u donjem dijelu tablice na vozila. Linija Dubrovnik-Bari u cjelokupnom prikazanom razdoblju opslužuje najveći broj putnika (zauzima udio od 45,62% u 2011. godini), a najveća potražnja bila je 2011. godine, kada je prevezeno 275.238 putnika i 14.819 vozila. Linija Split-Ancona (udio od 32,69%) bila je najprometnija također 2011. godine s ukupno prevezenih 89.966 putnika i 18.374 vozila. Linija Zadar-Ancona (najmanji udio od 21,69%) 2011. godine bilježi promet od 59.703 putnika i 16.301 vozila.

<sup>59</sup> Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 101.

**Tablica 17. Međunarodni linijski promet Jadrolinije**

		2010	2011	2012	2013
<b>Putnici</b>					<i>I - VI</i>
<b>51</b>	<i>Zadar-Ancona</i>	55.379	59.703	46.464	2.237
<b>53</b>	<i>Split-Ancona</i>	83.471	89.966	82.999	21.679
<b>54</b>	<i>Dubrovnik-Bari</i>	85.321	125.569	109.988	24.534
<b>Ukupno</b>		<b>224.171</b>	<b>275.238</b>	<b>239.451</b>	<b>48.450</b>
<b>Vozila</b>					
	<i>Zadar-Ancona</i>	15.480	16.301	10.548	539
	<i>Split-Ancona</i>	17.418	18.374	16.631	5.117
	<i>Dubrovnik-Bari</i>	11.026	14.819	12.896	2.878
<b>Ukupno</b>		<b>43.924</b>	<b>49.494</b>	<b>40.075</b>	<b>8.534</b>

Izvor: Modificirao diplomant prema podacima dobivenim od Jadrolinije

Po svemu sudeći od najvećeg značaja za Republiku Hrvatsku je trajektni promet koji povezuje otoke s kopnom i otoke međusobno kao prirodni nastavci cestovnih prometnica koji zadovoljavaju osnovne potrebe otočnog stanovništva, kao i otočnog gospodarstva.

#### 4.3. KABOTAŽA U LINIJSKOM OBALNOM PRIJEVOZU

Javni obalni linijski prijevoz podrazumijeva prijevoz putnika, vozila i robe na određenim relacijama u unutarnjoj plovidbi po unaprijed objavljenom redu plovidbe i uz unaprijed određene cijene. Obveza prevoženja po objavljenom redu plovidbe i uz unaprijed određene cijene, odnosno tarife daje ovoj djelatnosti karakter službe.<sup>60</sup>

Javni obalni linijski prijevoz po svojim karakteristikama bliži je kopnenim prijevoznicima nego ostalim segmentima morskog brodarstva. Služi za povezivanje kopna s otocima i otoka međusobno, zbog čega mu se pridodaje veliki značaj, ponajprije iz razloga što predstavlja preduvjet normalnog funkcioniranja lokalnog stanovništva, odnosno gospodarskog života na otocima, te njihov razvoj.

Pojam pomorske kabotaže podrazumijeva prijevoz stvari i putnika između točaka koje se nalaze u jednoj državi.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Baričević, H.: **Promet u turizmu**, Visoka škola za turistički menadžment, Šibenik, 2003., str. 77.

<sup>61</sup> Pecotić Kaufman, J.: "Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa", **Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu**, 2007., str. 789-820

Tržište kabotaže nekad je bilo rezervirano samo za domaće brodare, ponajprije se to odnosilo na otočnu kabotažu (pružanje usluge prijevoza između kopna i otoka te među otocima), pošto je ono predstavljalo vrlo osjetljivo pitanje budući da se područjima koja su prometno izolirana želi osigurati kontinuirani razvitak te zadržati njihova naseljenost.

Iako je nekada i u državama EU pomorska kabotaža bila rezervirana za domaće brodare, to se mijenja donošenjem Uredbe (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama članicama (pomorska kabotaža), kojom se liberalizira pružanje usluga pomorske kabotaže, a svi pružatelji usluga s poslovnim nastanom u nekoj od država članica mogu obavljati kabotažu na cijelom teritoriju Europske unije.<sup>62</sup> Do potpune liberalizacije tržišta pomorske kabotaže dolazi 2004. godine, odnosno istekom svih prijelaznih razdoblja za otvaranje tržišta određena tom uredbom.

Odkad je Republika Hrvatska 1. srpnja postala članica Europske unije i stekla status punopravne države članice Uredba 3577/92 počela se primjenjivati i u Hrvatskoj, pa će usluge pomorske kabotaže pod uvjetima iz Uredbe moći obavljati i brodari koji imaju poslovni nastan u drugim državama članicama.

Otočna kabotaža i njeno uređivanje je posebno važno iz razloga koji su prije navedeni. Stoga je logično da država želi u nekoj određenoj mjeri utjecati na tržište otočnog pomorskog prijevoza, što konkretno znači osiguravanje kontinuirane usluge prijevoza, čak i ako ne postoji interes brodarica za održavanje takvih linija zbog slabe ili nikakve isplativosti. Tako se s jedne strane brodarima određuju uvjeti koje moraju ispunjavati ako žele pružati usluge otočne kabotaže. Primjerice, poznato je da potražnja za uslugama pomorskog prijevoza znatno fluktuirala tijekom godine, s vrhuncem potražnje tijekom ljetnih mjeseci i “mrtvom” sezonom tijekom zimskih mjeseci. Kako država želi osigurati kontinuiranu uslugu tijekom cijele godine, što se brodarima u većini slučajeva ne isplati, pravni režim otočne kabotaže uključuje odredbe prema kojima, primjerice, brodar koji želi obavljati usluge otočne kabotaže mora takve usluge pružati najmanje četiri mjeseca tijekom sezone. Takvim reguliranjem tržišta, odnosno nametanjem određenih uvjeta za pružanje usluge, država povjerava poduzetnicima obavljanje javne usluge. S druge strane, ispunjavanje takvih obveza brodarica kompenzira se davanjem potpore iz državnog proračuna za obavljanje usluga koje nisu profitabilne.<sup>63</sup>

Pomorska kabotaža se općenito svrstava u prometnu politiku EU, a jednim od instrumenata uspostavljanja zajedničke prometne politike EU smatra se Uredba 3577/92

---

<sup>62</sup> Ibidem

<sup>63</sup> Ibidem



kojom se je liberaliziralo tržište pomorske kabotaže. Uredba uvodi načelo slobodnog pružanja usluga u sektor pomorske kabotaže zbog čega je veoma bitna jer naznačuje da pružatelji usluga koji imaju adresu poslovnog objekta u jednoj državi članici mogu obavljati pomorsku kabotažu u drugoj državi članici a pri tome ne smiju biti izvrgnuti diskriminaciji s obzirom na domaće osobe koje pružaju takve usluge. Međutim, države članice mogu ograničiti slobodu pružanja usluga u ova tri slučaja:<sup>64</sup>

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

#### **4.3.1. Sloboda pružanja usluga pomorske kabotaže**

Sloboda pružanja usluge pomorskog prometa unutar zemalja članica postoji već više od petnaest godina tako da su sve usluge pomorske kabotaže praktički liberalizirane. Općenito, načela odredbi Europske unije odnose se prvenstveno na:

- slobodu upravljanja pomorskih usluga između dvije luke u istoj državi članici. Pravo na pružanje usluga imaju svi brodovlasnici Unije koji u njoj imaju registrirane svoje brodove i plove pod zastavom zemlje članice, podrazumijevajući da ti brodovi ispunjavaju sve uvjete za vršenje kabotaže u toj zemlji članici.
- cilj odredbe ukazuje na to da se Uredba odnosi na usluge pomorskog prometa (prijenos dobara ili prijevoz putnika morem) unutar zemlje članice. Vrste usluga kabotaže koje Uredba pokriva jesu: brodovi za zabavu, usluge krstarenja (ako ih nudi zemlja članica, te ako su putnici ukrcani i iskrcani u zemlji članici), pomorske usluge naprema lučkim uslugama, usluge opskrbljivanja (usluge gdje nosač iskrcava dobra iz plovila koje je krenulo s jedne polazišne točke kako bi prenijelo dobra na drugo plovilo koje nastavlja put do odredišne luke).

Pomorska kabotaža liberalizirana je u državama članicama Uredbom 3577/92<sup>65</sup>; do donošenja Uredbe kabotaža je bila rezervirana samo za nacionalne prijevoznike. Sada svi

---

<sup>64</sup> Ibidem

<sup>65</sup> Ibidem

brodari iz Europske zajednice imaju pravo obavljati prijevoz između dviju luka u istoj državi članici. Uredba pod pojmom pomorske kabotaže podrazumijeva kopnenu kabotažu, odnosno pomorski prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu ili na glavnom teritoriju jedne države članice bez zaustavljanja na otocima, zatim pomorski prijevoz putnika ili robe između bilo koje luke u državi članici i postrojenja ili struktura koje se nalaze u epikontinentalnom pojasu te države članice, te otočnu kabotažu, tj. pomorski prijevoz putnika ili robe između luka koje se nalaze na kopnu i jednog ili više otoka u jednoj državi članici odnosno između luka koje se nalaze na otocima u jednoj državi članici.

Treba napomenuti da s jedne strane država članica ne smije ograničiti slobodu pružanja usluga u pomorskoj kabotaži obvezom ishoda prethodnog odobrenja za obavljanje te usluge, ali može s druge strane ograničiti slobodu pružanja te usluge donošenjem nacionalnih propisa koji se odnose na posadu broda te na obavljanje javne usluge. Nadalje, zabranjeno je zahtijevati da brodar ima predstavnika na teritoriju države članice u kojoj obavlja ili će obavljati kabotažu. Države članice ne smiju uvoditi ograničenja slobodnom pružanju usluga koja nisu postojala prije stupanja na snagu ove Uredbe.

Gledajući na pružanje usluge pomorske kabotaže, to mogu činiti brodari iz Zajednice, zatim brodovi koji su registrirani u jednoj od država članica i viju zastavu neke od države članice, u slučaju da zadovoljavaju sve uvjete za obavljanje kabotaže u državi u kojoj žele obavljati tu djelatnost. Uredbom je zapravo definirano kako djelatnost mogu obavljati samo oni brodovi koji zadovoljavaju uvjete za obavljanje kabotaže u državi članici u kojoj su registrirani.

#### **4.3.2. Javna obveza**

Država članica može intervenirati na tržište pomorske kabotaže tako da brodarima koji pružaju redovitu uslugu (*regular service*) kod otočne kabotaže odredi obvezu javne usluge (*public service obligations*) ili sklapanje ugovora o javnoj usluzi (*public service contracts*) kao uvjeta za obavljanje pomorske kabotaže.<sup>66</sup>

Kako bi se osigurala redovita usluga prijevoza prema otocima i između otoka uvodi se javna usluga. Na taj način se brodarima daju određena prava i obveze, ali pod uvjetom da ne

---

<sup>66</sup> Ibidem

dolazi do diskriminacije bilo na temelju državljanstva ili boravišta. Ovdje ne spadaju sezonske linije pošto se one ne smatraju redovitim linijama.

U smislu javne obveze razlikuju se ugovor o javnoj obvezi i obveza javne usluge. Ugovor o javnoj obvezi je pravni akt koji sklapa nadležno tijelo države članice s brodarom iz Zajednice u cilju osiguravanja potrebne usluge prijevoza. S druge strane, obveza javne usluge je obveza koju brodar iz Zajednice nebi uopće preuzeo ili je nebi preuzeo pod istim uvjetima, da postupa po svojim vlastitim poslovnim interesima. Te su javne obveze ipak ograničene, i to na luke koje opslužuje, redovitost, učestalost i kontinuitet, sposobnost pružanja usluga, cijenu usluge, te na posadu broda. Ograničenje obveza postoji kako bi država članica mogla intervenirati samo na spomenute obveze. Uvjeti koje mora ispunjavati brodar da bi obavljao djelatnost otočne kabotaže posebno su utvrđeni Uredbom, dok kod sklapanja ugovora sadržaj nije preciziran te se on može proširiti ukoliko to zahtijeva država članica. Ugovor o javnoj obvezi općenito može sadržavati usluge prijevoza koje zadovoljavaju propisane uvjete glede kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kvalitete, zatim dodatne usluge prijevoza, usluge prijevoza po posebnim tarifama i pod posebnim uvjetima (primjerice za određene kategorije putnika ili na određenim linijama), te prilagođavanje usluga stvarnim potrebama. Trajanje ugovora nije posebno definirano niti ograničeno Uredbom, s time da bi nekakvo ograničenje prema Uredbi ipak trebalo postojati poradi omogućavanja redovitog funkcioniranja tržišta.

Bilo da se radi o ugovoru ili o obvezi javne usluge postoji jasna zabrana diskriminacije u smislu da država članica ne smije, primjerice definirati obveze tako da one odgovaraju određenom brodaru iz Zajednice, istovremeno sprječavajući ostalim brodarima ulazak na tržište. Također, u slučaju ugovora, a radi izbjegavanja diskriminacije, poziv na natječaj daje se na razini Zajednice.

### **4.3.3. Pomorska kabotaža u Hrvatskoj**

Glavni propisi koji uređuju linijski pomorskoputnički promet u Hrvatskoj su:<sup>67</sup>

- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 33/06, 38/09, 37/09, 18/11);

---

<sup>67</sup> Stupalo, V., Jolić, N., Žgaljić, D., op. cit., str. 8-18

- Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 4/10);
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 130/06, 141/08, 143/10);
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnog linijskog pomorskog prometa (Narodne novine 130/06, 83/13);
- Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (12/2008, 03/2010, 10/2011, 04/2013); te
- Pomorski Zakonik (narodne novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13).

U Hrvatskoj, sve do ulaska u Europsku uniju, tržište pomorske kabotaže nije bilo otvoreno za strane brodove, odnosno prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka mogli su obavljati samo brodovi registrirani u Hrvatskoj, odnosno hrvatske državne pripadnosti. Izuzev navedenog moglo se stranom brodu odobriti prijevoz praznih kontejnera u njihovoj eksploataciji između hrvatskih luka, odnosno odobriti stranom brodu obavljanje kabotaže ako to zahtijeva gospodarski interes Republike Hrvatske. No, od 1. srpnja 2013. godine, kada je Hrvatska postala punopravnom članicom Europske unije, ujedno je postatala i dio domaćeg pravnog poretka, što znači da se počinje primjenjivati Uredba, bilo odmah, bez odgode, bilo nakon određenog prijelaznog razdoblja. To se već dalo zaključiti i sa posljednje donesenim propisima koji se tiču linijskog obalnog pomorskog prometa koji se približavaju i usklađuju s onima iz Zajednice.

Bitna promjena do koje dolazi ulaskom Hrvatske u EU je mogućnost svih brodara iz Zajednice, i domaćih i stranih, da se natječu za prijevoz putnika i dobara unutar luka Republike Hrvatske, odnosno za pomorsku kabotažu u Republici Hrvatskoj. Ipak, na temelju Ugovora o pristupanju Hrvatske Europskoj uniji, a unutar Strategije prometa, dogovoreno je tranzicijsko razdoblje u vezi s implementacijom Uredbe 3577/92, odnosno primjena načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža) u javnom obalnom linijskom prijevozu putnika.<sup>68</sup> Tako će javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu koji je ugovoren prije pristupanja Hrvatske Europskoj uniji ostati na snazi zaključno s 31. prosincem 2016. godine. Krstarenja i kružne ekskurzije između hrvatskih luka koja se opslužuju brodovima do 650 bruto tona rezervirana su za brodove

---

<sup>68</sup> Ibidem

registrirane u Hrvatskoj i brodove koji viju hrvatsku zastavu, sve do 31. prosinca 2014. godine.

Unutar Odluke o objavljivanju pravila o državnoj potpori u obliku naknade za javne usluge (NN 39/08) objavljena su i Pravila o državnoj potpori u obliku naknade za javne usluge sadržana u Odluci Komisije od 28. studenog 2005. o primjeni članka 86. stavka 2. Ugovora o EZ-u na državne potpore koje se dodjeljuju u obliku naknada određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa.<sup>69</sup>

Agencija za obalni linijski pomorski promet, ujedno zadužena za zaštitu tržišnog natjecanja, 20. lipnja 2013. godine dala je koncesije, te su potpisani i koncesijski ugovori za 23 trajektne linije, 13 brzobrodskih i šest klasičnih brodskih linija temeljem kojih će se one održavati do 31. prosinca 2016. godine, kako je određeno sukladno amandmanima na Direktivu EU 3577/92 o kojoj je bilo riječi u gore navedenom tekstu. Kod trajektnih linija ugovorima su obuhvaćene četiri profitabilne linije za čije će se održavanje plaćati godišnja naknada u visini dva posto ukupno ostvarenoga prihoda, te 19 neprofitabilnih linija koje će se održavati uz državnu potporu. Nakon 31. prosinca 2016. godine bit će objavljeni novi natječaji na kojima će se jednako moći natjecati svi zainteresirani brodari na području Zajednice.

#### **4.4. KONCESIJE ZA OBAVLJANJE LINIJSKOG PRIJEVOZA**

Koncesija je pravo kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe i daje na posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje fizičkim i pravnim osobama.<sup>70</sup>

Koncesije za obavljanje linijskog prijevoza definirane su raznim zakonima, propisima i uredbama. Tako je postupak dodjele koncesije za obavljanje javnoga prijevoza u linijskome obalnome pomorskom prometu propisan: Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Uredbom o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu i Pravilnikom o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu.

---

<sup>69</sup> <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/338821.html> (09.08.2013.)

<sup>70</sup> <http://www.propisi.hr/print.php?id=746> (09.08.2013.)

Zakonom se uređuju uvjeti i način obavljanja javnoga prijevoza, vrste linija, utvrđivanje, usklađivanje i objavljivanje redova plovidbe i cjenika usluga, te osiguranje sredstava za kontinuirano, redovito i nesmetano obavljanje javnoga prijevoza. Zakonom se utvrđuje što obuhvaća međunarodni linijski pomorski promet, propisuju se uvjeti koje mora ispunjavati brod i brodar, uređuje se usklađivanje redova plovidbe u međunarodnome linijskome pomorskom prometu i definira se što obuhvaća povremeni prijevoz putnika.<sup>71</sup>

Uredba također propisuje detaljnije uvjete za davanje koncesije za javni prijevoz, vrednovanje kriterija za davanje koncesije, kriterije za određivanje cijene usluga i davanje potpora, visinu i način plaćanja naknade, vrstu i vrijednost jamstva za ozbiljnost ponude i druga pitanja koja se odnose na postupak davanja koncesije.<sup>72</sup> Ova se Uredba odnosi na davanje koncesije za državne, županijske, međuzupanijske linije i lokalne linije.

Dodatni tehnički uvjeti što ih mora ispunjavati brod kojim se obavlja javni prijevoz (brzina, starost broda, broj putnika, broj vozila koji se mogu prevoziti) i druge uvjete što ih mora osigurati brodar za pojedinu liniju definirani su Pravilnikom. Uvjeti propisani Pravilnikom se kao i Uredba, odnose se na brodove za javni prijevoz na državnim, županijskim i međuzupanijskim, te lokalnim linijama.

#### **4.4.1. Razvrstavanje linija**

Linije za obavljanje javnog pomorskog prijevoza mogu se podijeliti i razvrstati na više načina, i to prema slijedećim kriterijima:

1. Prema značenju linije se razvrstavaju na:
  - državne linije;
  - županijske i međuzupanijske linije; te
  - lokalne linije.

Državne linije povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno i dužobalne linije. Utvrđuje ih Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministarstva za poslove pomorstva, sukladno odredbama Nacionalnog programa razvitka otoka i programa donesenih na temelju njega. Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskome obalnome

---

<sup>71</sup> Mandić, N., Lovrić, I.: „Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu“, **Naše more**, 2011., vol. 58, br. 3-4, str. 111-123

<sup>72</sup> Ibidem

pomorskom prometu sadržava relaciju na kojoj se obavlja prijevoz, minimalnu učestalost prijevoza, vrstu i kapacitet broda i vrstu prijevoza (trajektna, brzobrodna ili klasična brodska linija).

Županijskim i međuzupanijskim linijama poboljšava se pomorsko-prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području jedne ili više županija. Utvrđuje ih županijska skupština, tj. županijske skupštine, ali uz prethodnu suglasnost Agencije za obalni linijski pomorski promet. Na taj način određuje se i relacija na kojoj se obavlja prijevoz, zatim minimalna učestalost prijevoza te vrsta i kapacitet broda, te vrsta prijevoza (trajektna, brzobrodna ili klasična brodska linija).

Lokalne linije su one kojima se poboljšava pomorsko-prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području općine ili grada. Lokalne linije odlukom utvrđuje općinsko ili gradsko vijeće uz prethodnu suglasnost Agencije za obalni linijski pomorski promet. Tom odlukom određuje se relacija na kojoj se obavlja prijevoz, minimalna učestalost prijevoza, vrsta i kapacitet broda te vrsta prijevoza (trajektna, brzobrodna ili klasična brodska linija). Na ovim se linijama ne može istodobno utvrditi postojanje linije drugog značenja.<sup>73</sup>

## 2. Prema vrsti prijevoza postoje:

- trajektne linije;
- klasične brodske linije;
- brzobrodne linije.

Trajektne linije su linije koje se opslužuju brodovima posebno građenima za prijevoz putnika i vozila. Brzobrodne linije opslužuju brzi putnički brodovi. Brodovi koji imaju volumen istisnine 500 m<sup>3</sup> i manje, te najveće brzine manje od 20 čvorova, u plovidbi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske ne smatraju se brzim putničkim brodovima. Klasične brodske linije opslužuju putnički brodovi čija brzina nije manja od 12 čvorova. Iznimno brodovima koji plove na relacijama kraćima od 5 nautičkih milja brzina može biti manja od 12 čvorova.

Da bi brod mogao opsluživati ove linije mora udovoljavati zahtjevima tehničkih pravila i posjedovati propisane brodske isprave, zapise i knjige. Također, Pravilnik propisuje dodatne tehničke uvjete koji se odnose na brzinu, starost broda, broj putnika, broj vozila koja se mogu prevoziti i druge uvjete što ih mora osigurati brodar za pojedinu liniju.

---

<sup>73</sup> Ibidem

3. Prema razdoblju u kojem se obavlja prijevoz razlikuju se:

- cjelogodišnje linije; i
- sezonske linije.

Cjelogodišnje linije su one linije na kojima se javni prijevoz obavlja redovito tijekom cijele godine, dok se na sezonskim linijama javni prijevoz ne obavlja kontinuirano tijekom cijele godine.

#### **4.4.2. Koncesije za javni linijski prijevoz**

Ugovor o koncesiji je temelj stjecanja prava koncesionara za obavljanje djelatnosti javnog linijskog prijevoza, kao i preuzimanja obveze obavljanja iste djelatnosti. Koncesija za javni prijevoz smatra se koncesijom za javne usluge, stoga se na sva pitanja u vezi s tom koncesijom koja nisu uređena Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu primjenjuje Zakon o koncesijama.

Agencija za obalni linijski pomorski promet zadužena je za koncesije na državnim linijama, županijska skupština zadužena je za koncesije na županijskim linijama, a za lokalne linije zaduženo je gradsko ili općinsko vijeće.

Koncesija za javni prijevoz može se dati pravnoj ili fizičkoj osobi koja je upisana u sudski ili obrtni registar Republike Hrvatske za obavljanje djelatnosti pomorskoga obalnog prijevoza putnika i robe. Ta osoba mora ispunjavati određene uvjete, poput slijedećih:<sup>74</sup> da je u upisnom listu broda kojim obavlja javni prijevoz upisana kao kompanija kako to nalaže Pomorski zakonik, da u vlasništvu ima odgovarajući brod za obavljanje prijevoza na liniji za koju traži koncesiju, da je taj brod upisan u upisnik trgovačkih brodova Republike Hrvatske i da je proveden postupak carinjenja, da brod ispunjava propisane tehničke uvjete, da su članovi brodske posade hrvatski državljani koji imaju sklopljen ugovor o radu s brodarom, a on se temelji na minimalnim radnim i socijalnim standardima utvrđenima između reprezentativnih predstavnika brodara i pomoraca.

Prije samog natječaja, davatelj koncesije provodi pripremne radnje za davanje koncesije. Pod pripremnim radnjama podrazumijevaju se: procjena vrijednosti koncesije, izradba studije opravdanosti davanja koncesije, imenovanje stručnog povjerenstva za koncesiju, izradba dokumentacije za nadmetanje, poduzimanje svih ostalih mjera koje

---

<sup>74</sup> Ibidem

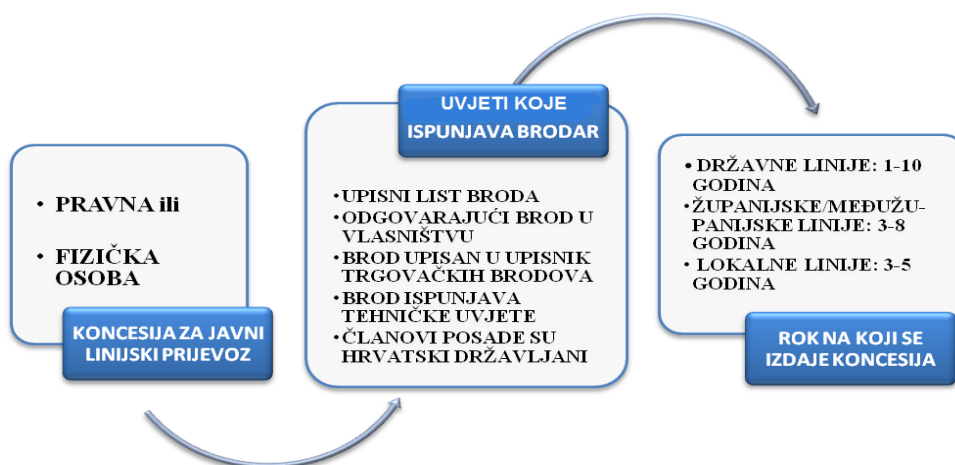


prethode postupku davanja koncesije u skladu s odredbama Zakona o koncesijama i posebnih propisa kojima se pobliže uređuje pojedina vrsta koncesije. Poslove potrebne za postupak davanja koncesije obavlja stručno povjerenstvo; pritom Stručno povjerenstvo za koncesije na državnim linijama imenuje Agencija. Stručno povjerenstvo za koncesije za županijske, međuzupanijske i lokalne linije imenuje davatelj koncesije za te linije.

Rokovi za davanje koncesija u rasponu su od jedne do deset godina. Rokovi se razlikuju s obzirom na vrstu linije za koju se daje koncesija. Tako se za državne linije daje koncesija na razdoblje od pet do deset godina, za županijske i međuzupanijske linije od tri do osam godina, a za lokalne linije od jedne do pet godina. Iznimno od te odredbe, u razdoblju od dana stupanja na snagu izmjena i dopuna Zakona iz 2011. godine do pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji koncesije za obavljanje javnog prijevoza daju se s rokom trajanja do 31. prosinca 2016.<sup>75</sup> Što se tiče koncesija koje su dane do stupanja na snagu navedenih izmjena i dopuna Zakona, one vrijede do isteka roka na koji su dane (ali ne dulje od 31. prosinca 2016.). Sve ove glavne odrednice koncesija prikazane su na slici 9.

Dan kada je namjera davanja koncesije objavljena u „Narodnim novinama“ smatra se početkom postupka davanja koncesije. Postupak završava odlukom o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja, odnosno odlukom o poništenju postupka davanja koncesije. Odluku o odabiru najpovoljnijega ponuditelja donosi davatelj koncesije, koji će mu zatimk ponuditi i potpisivanje ugovora o koncesiji.

**Slika 9. Glavne odrednice za davanje koncesije za javni linijski prijevoz**



Izvor: Modificirao diplomant prema:  
Mandić, N., Lovrić, I.: „Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu“, **Naše more**, 2011., vol. 58, br. 3-4, str. 111-123

<sup>75</sup> Ibidem

Za koncesiju obavljanja javnog prijevoza plaća se naknada koja se sastoji od stalnoga i promjenjivog dijela. Ta naknada je prihod državnog proračuna i Agencije za državne linije, prihod proračuna županije za županijske linije, prihod proračuna županija kod međuzupanijskih linija, te prihod proračuna općine ili grada od koncesija danih na lokalnim linijama.

#### **4.4.3. Agencija za obalni linijski pomorski promet**

Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. listopada 2006. godine odlukom Vlade Republike Hrvatske, a temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu kojega je Sabor RH donio 10. ožujka 2006. godine. Cilj utemeljenja Agencije jest stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o svim pitanjima linijskog putničkoga prometa na Jadranu.<sup>76</sup>

Sjedište Agencije nalazi se u Splitu, a najznačajniji posao je raspisivanje natječaja za koncesije za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama. Na djelatnost Agencije se primjenjuju odredbe Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, te u slučajevima kad se javljaju pitanja koja nisu regulirana ovim Zakonom, primjenjuju se odredbe Zakona o ustanovama.

Djelatnost Agencije obuhvaća obuhvaća redom sljedeće poslove:<sup>77</sup>

- poslove u vezi s davanjem koncesije;
- davanje prethodne suglasnosti na odluke o županijskim, međuzupanijskim i lokalnim linijama;
- davanje prethodne suglasnosti na ugovor o povećanoj učestalosti prijevoza koji sklapaju izvršno tijelo jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave i brodar koji je dobio koncesiju za prijevoz na određenoj državnoj liniji;
- utvrđivanje sezonskoga i izvansezonskog razdoblja plovidbe;
- sjedinjavanje redova plovidbe;
- nadzor provedbe odredaba Zakona, odluke i ugovora o koncesiji, u odnosu prema potporama i plaćanju naknade za koncesije za državne linije;
- ostale poslove koji su Zakonom povjereni Agenciji.

---

<sup>76</sup> <http://www.agencija-zolpp.hr/Onama/tabid/1271/Default.aspx> (14.08.2013.)

<sup>77</sup> Mandić, N., Lovrić, I., op. cit., str. 111-123

Poslovi u vezi s davanjem koncesije odnose se na poslove obavljanja pripremnih radnji za davanje koncesije, poslovi provođenja postupka za davanje koncesija, donošenje odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja, potpisivanje ugovora o koncesiji, davanje suglasnosti na prijenos koncesije na drugog brodaru i svi ostali poslovi koje sukladno Zakonu i Zakonu o koncesijama obavlja davatelj koncesije, davanje odobrenja za zamjenski brod, te davanje suglasnosti na cjenik usluga i na red plovidbe.

Također, Agencija može na zahtjev županijske skupštine, općinskoga ili gradskog vijeća obavljati i određene poslove u vezi s davanjem koncesije za županijske, međuzupanijske i lokalne linije, uz određenu naknadu.

Agencija je utemeljena sukladno preporuci Europske komisije tijekom pregovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji, a tijela Agencije čine Upravno vijeće i ravnatelj. Upravno vijeće sastavljeno je od predsjednika i šest članova, koje redom imenuje i razrješava Vlada Republike Hrvatske, a na prijedlog ministra za poslove pomorstva. Ravnatelj obnaša dužnost voditelja Agencije na vrijeme od četiri godine.

Agencija za obavljanje gore spomenutih djelatnosti osigurava sredstva iz dijela naknade od koncesija na državnim linijama, te iz državnog proračuna. Vlada Republike Hrvatske utvrđuje visinu sredstava na temelju financijskog plana Agencije, a tim se sredstvima financiraju troškovi rada Agencije. Također, i sredstva za davanje potpora brodarima osiguravaju se u državnom proračunu, kao i sredstva Agencije za svaku godinu zasebno, na temelju financijskog plana Agencije. Ako Agencija svojom djelatnošću ostvari dobit, odluku o raspolaganju dobiti donosi Vlada Republike Hrvatske, a isto vrijedi i u slučaju gubitka.

## 5. MEĐUOVISNOST LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PRIJEVOZA I TURIZMA

Razvoj prometa i turizma oduvijek je pratila uzajamna povezanost. Tako turizam utječe na promet na slijedeće načine:

- intenziviranje izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture;
- porast i modernizacija kapaciteta prometnih sredstava;
- uvođenje novih oblika organizacije prometa; te
- porast prometnih putnika i tereta.

S druge strane promet utječe na turizam savladavanjem udaljenosti, odnosno omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Što su prometni kapaciteti veći i suvremeniji, a relacije s organiziranim prometnim vezama brojnije, to su mogućnosti razvitka turizma veće.

U prošlom stoljeću došlo je do procesa litoralizacije kao posljedica utjecaja suvremenog pomorskog. Litoralizacija kao pojam označava suvremeni proces vrednovanja obalnih pročelja kopna uz svjetsko more jačanjem naseljavanja i gospodarskim zahvatima.<sup>78</sup> U početku je litoralizacija jačala pod utjecajem jeftinog i jednostavnog morskog prijevoza, a demonstrirala se isprva razvitkom industrijskih sustava, a potom i turističkom litoralizacijom (turističkom izgradnjom uz obalu).<sup>79</sup>

Linijsko putničko brodarstvo je, s obzirom na prije spomenuto, vrlo važno za razvitak priobalnog gospodarstva, a tu se ponajprije misli na turizam, trgovinu i na sprječavanje odljeva stanovništva s otoka, što vrijedi općenito, bez obzira na stupanj njihova razvoja, a što predstavlja jako bitnu stavku. Kao je Hrvatska turistička zemlja, linijsko putničko brodarstvo utječe i na platnu bilancu države jer ostvaruje znatne prihode od inozemnih putnika. Gledajući na teretni promet između kopna i otoka, putnički RO-RO brodovi gotovo su jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na ovakvim relacijama.

Hrvatski otoci imaju dugotrajnu turističku tradiciju, a svaki otok je poseban turistički slučaj. Otočani su uglavnom sami razvijali turizam od samog početka. Razvoj turizma na hrvatskim otocima je zaustavio trend pada broja stanovnika na otocima, zato što turizam djeluje pozitivno na razvoj otočkog gospodarstva i poboljšanje standarda otočana a tako i na uvjete povratka iseljenog otočkog stanovništva. Usvajanje Zakona o otocima hrvatske vlade u

---

<sup>78</sup> <http://www.definiraj.com/1681/litoralizacija/> (15.08.2013.)

<sup>79</sup> Delibašić, T., Vidučić, V.: „Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj“, Zb. Rad. - Sveuč. Rij., Ekon. fak. Rij., 2003., god. 21. Sv. 2, str. 77-92

ožujku 1999. godine stvorilo je osnovu za valoriziranje otočkih potencijala u turizmu i šire, u gospodarskom razvitku.<sup>80</sup>

Kod organizacije putničkog linijskog prometa treba uzeti u obzir potrebe stalnog otočkog stanovništva kao i povremenih stanovnika otoka. Povremeni stanovnici su ponajprije turisti i vlasnici objekata za odmor, od kojih neki borave u njima i do nekoliko mjeseci tijekom godine, što navodi da imaju dio potreba kao i otočki stanovnici koji tamo borave tokom cijele godine.

Hrvatski otoci imali su prilično slabe razvojne mogućnosti dok se turizam nije pokrenuo. Danas, turizam ima jednu od većih uloga u pogledu razvitka otoka te obalnog gospodarstva. Problem je, međutim što se dosad razvijao masovni turizam na otocima, čiji bi nastavak razvoja za otoke značio razvojni promašaj i ugrožavanje otočke zajednice.<sup>81</sup> Potrebno je upravo suprotno, razvijati kvalitetni turizam koji će osigurati poboljšanje standarda i kvalitete života otočana, kao i spriječiti depopulaciju otoka.

Razvitak kvalitetnog turizma na otocima nije moguć bez osiguranja povezanosti kopna i otoka, a s druge strane povećani dolasci turista znače i veći pomorski putnički promet. Stoga bi pomorske tvrtke, odnosno putnički brodari, trebali biti jedna od karika u destinacijskim mrežama primorskog turizma.

Dakle, hrvatsko putničko brodarstvo je u uskoj povezanosti s turizmom i to u svim svojim oblicima, gdje spadaju linijsko putničko brodarstvo, kružna putovanja, izletničko brodarstvo i nautički turizam.

## **5.1. ULOGA PRIJEVOZNE USLUGE U TURISTIČKOM POVEZIVANJU OTOKA**

Kao što je već navedeno turistička je usluga usko povezana s transportnim uslugama, odnosno bez adekvatne transportne usluge nema ni turističke usluge, zato što transportna usluga uvijek prethodi turističkoj.

Transport i turizam važni su jer povećavaju blagostanje pojedinaca, pružajući im uslugu prijevoza, te ih tako povezuju međusobno i daju mogućnost korištenja mnogih materijalnih,

---

<sup>80</sup> Vidučić, V., Mitrović, M., Tomašević, M.: „Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova“, *Informatologia* **41**, 2008., str. 203-209

<sup>81</sup> Delibašić, T., Vidučić, V., op. cit., str. 77-92

duhovnih i kulturnih vrijednosti.<sup>82</sup> Transport i turizam su zapravo i pokretači i promotori hrvatskog gospodarstva, a ove djelatnosti pozitivno utječu i na gospodarske djelatnosti drugih gospodarskih grana i usput ih razvijaju.

U svrhu razvoja turizma, te općenito razvoja priobalnog gospodarstva kao i u svrhu sprječavanja odljeva stanovništva s otoka veliku važnost predstavlja upravo linijski pomorsko-putnički promet, odnosno linijsko putničko brodarstvo. Putnički RO-RO brodovi su praktički jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na relaciji kopno-otoci i obrnuto.<sup>83</sup>

Putnički brodovi moraju putnicima osigurati razne popratne sadržaje, ponajprije ugostiteljske, a na dužim linijama i ostale sadržaje za razonodu, odnosno zabavne, trgovačke, te sportske sadržaje. Isto tako, putnički brodovi trebaju pružati sigurnost i komfor, kao npr. čim veća brzina plovidbe, što manja buka, vibracija i plinovi.

Za opstanak gospodarskih aktivnosti, naročito turizma, i života na otocima, od izuzetne su važnosti: frekvencija, struktura, sigurnost i kvaliteta linijskog putničkog prometa. Povećanje kvalitete, a time i konkurentnosti hrvatskog turističkog proizvoda nezamislivo je bez osiguranja kvalitetne prometne usluge. U slučaju obalnog gospodarstva, napose otočkog, linijski putnički promet vrlo je važan segment turističke usluge.<sup>84</sup>

Da je prometna usluga bitno vezana za turističku uslugu i mogućnost ostvarivanja iste dokazuju i podaci vezani za promet putnika i vozila na linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu. Promet u 2012. godini je sveukupno na brodskim, brzobrodskim i trajektnim linijama iznosio 11.185.726 putnika i 2.764.073 vozila.<sup>85</sup> Trajekti koji su uvelike važni u povezivanju na relaciji kopno-otok su na 26 linija prevezli 9.149.478 putnika i 2.764.073 vozila u 2012. godini.

---

<sup>82</sup> Vidučić, V., Mitrović, M., Tomašević, M., op. cit., str. 203-209

<sup>83</sup> Ibidem

<sup>84</sup> Ibidem

<sup>85</sup> <http://www.agencija-zolpp.hr/tabid/1534/articleType/ArticleView/articleId/1104/PROMET-NA-JADRANU-ZAOBIAO-KRIZU.aspx> (15.08.2013.)

**Tablica 18. Promet putnika i vozila na trajektnim linijama, 2011. i 2012. Godina**

Relacija	Brodar	Putnici 2011	Putnici 2012	INDEKS 2012/11	Vozila 2011	Vozila 2012	INDEKS 2012/11
<b>Rijeka-Split-Stari Grad- Korčula-Dubrovnik</b>	Jadrolinija	45.323	41.350	91,2	7.934	7.044	88,8
<b>Valbiska-Merag</b>	Jadrolinija	769.177	763.515	99,3	371.109	369.431	99,5
<b>Brestova-Porozina</b>	Jadrolinija	584.695	568.769	97,3	251.679	243.288	96,7
<b>Prizna-Žigljen</b>	Jadrolinija	697.943	673.017	96,4	306.756	295.408	96,3
<b>Jablanac-Mišnjak/Stinica</b>	Rapska pl.	655.620	701.912	107,1	329.780	340.370	103,2
<b>Valbiska-Lopar</b>	LNP	80.277	79.667	99,2	29.208	28.095	96,2
<b>Zadar-Ist-olib-Silba-Premuda-Mali Lošinj</b>	Jadrolinija	24.707	25.696	104,0	6.130	6.451	105,2
<b>Zadar-Ošljak-Preko</b>	Jadrolinija	1.617.167	1.606.123	99,3	247.624	244.473	98,7
<b>Biograd-Tkon</b>	Jadrolinija	448.198	441.862	98,6	102.848	99.201	96,5
<b>Zadar-Rivanj-Sestrunj-Zverinac-Molat-Ist</b>	Jadrolinija	17.497	15.865	90,7	5.116	4.151	81,1
<b>Brbinj-Zadar</b>	Jadrolinija	141.480	141.555	100,1	47.709	49.263	103,3
<b>Zadar-Bršanj-Rava</b>	Jadrolinija	21.043	23.852	113,3	8.249	8.568	103,9
<b>Šibenik-Zlarin-Kaprije-Žirje</b>	Jadrolinija	41.644	39.992	96,0	5.477	5.218	95,3
<b>Vis-Split</b>	Jadrolinija	184.631	184.787	100,1	41.309	39.630	95,9
<b>Lastovo-Vela Luka-Split</b>	Jadrolinija	165.932	168.991	101,8	42.960	42.237	98,3
<b>Drvenik Veli-Drvenik Mali-Trogir-Split</b>	Jadrolinija	87.375	89.462	102,4	8.308	8.504	102,4
<b>Split-Supetar</b>	Jadrolinija	1.538.513	1.534.340	99,7	316.024	314.198	99,4
<b>Drvenik-Sučuraj</b>	Jadrolinija	272.886	269.693	98,8	102.836	100.451	97,7
<b>Ploče-Trpanj</b>	Jadrolinija	182.871	189.194	103,5	68.239	70.540	103,4
<b>Orebić-Dominče</b>	Jadrolinija	477.227	486.225	101,9	222.926	216.210	97,0
<b>Split-Stari Grad</b>	Jadrolinija	593.634	601.445	101,3	141.292	138.678	98,1
<b>Split-Rogač</b>	Jadrolinija	272.926	269.728	98,8	55.536	55.173	99,3
<b>Makarska-Sumartin</b>	Jadrolinija	78.354	90.897	116,0	24.799	24.766	99,9
<b>Drvenik -Dominče</b>	LNP	28.244	26.291	93,1	8.234	7.663	93,1
<b>Dubrovnik-Sudurađ-Lopud</b>	Jadrolinija	10.955	14.293	130,5	4.144	4.746	114,5
<b>Prapatno-Sobra</b>	Jadrolinija	103.217	100.957	97,8	40.773	40.316	98,9
<b>Ukupno trajektne</b>		9.141.536	9.149.478	100,1	2.796.999	2.764.073	98,8

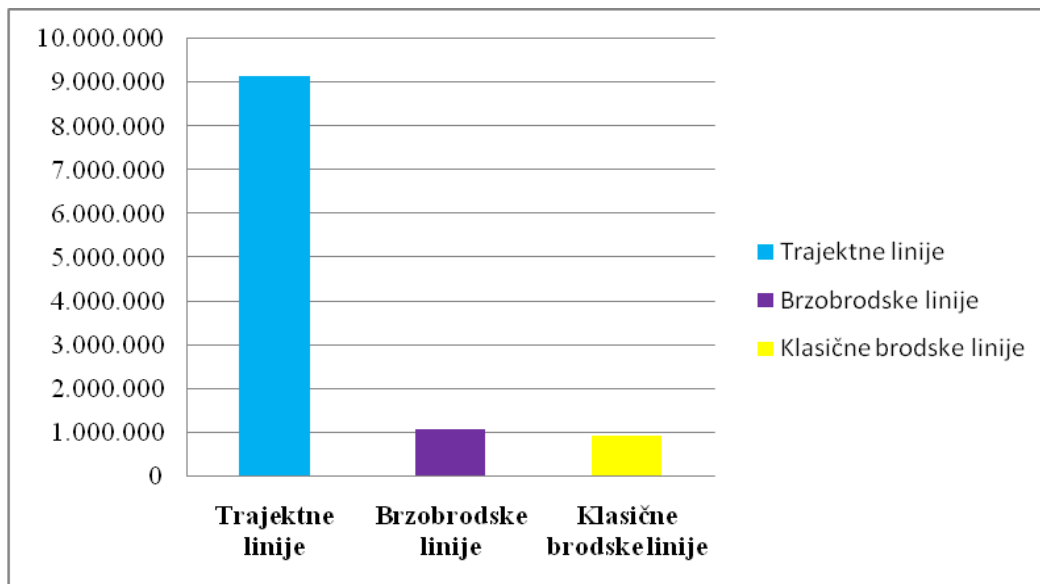
Izvor: [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet\\_putnika\\_i\\_vozila.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet_putnika_i_vozila.pdf) (15.08.2013.)

Tablica 18 prikazuje broj prevezenih putnika i vozila na državnim trajektnim linijama u 2011. i 2012. godini. Najprometnija linija je Zadar – Ošljak – Preko s 1.617.167 putnika u 2011. i 1.606.123 u 2012. godini, a ukupan broj prevezenih putnika u 2011. iznosio je

9.141.536, a u 2012. 9.149.478. Broj prevezenih vozila iznosio je 2.796.999 u 2011. te 2.764.073 u 2012. godini.

Na grafikonu 6 prikazani su prevezeni putnici u 2012. godini, razvrstani po vrstama linija, odnosno putnici na trajektnim, brzobrodskim i klasičnim brodskim linijama. Trajektne linije, kao što je i očekivano ima najveći udio u prijevozu putnika, i to s 9.149.478 putnika, odnosno 82%. Na brzobrodskim linijama prevezeno je ukupno 1.070.024 putnika, tj. 10%, a na klasičnim brodskim linijama 937.507 putnika ili 8%.

**Grafikon 6. Broj prevezenih putnika na državnim linijama u 2012. godini**



Izvor: Modificirao diplomant prema:

[http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet\\_putnika\\_i\\_vozila.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet_putnika_i_vozila.pdf) (15.08.2013.)

U pomorskom i obalnom prijevozu važno mjesto na nacionalnoj razini, a posebice za područje Srednje Dalmacije zauzima luka Split. U tablici 19 na sljedećoj stranici prikazan je putnički promet luke Split za razdoblje od 1.-10. mjeseca 2012. godine. U prvih deset mjeseci kroz luku je prošlo ukupno više od 3,9 milijuna putnika, što je u odnosu na isto razdoblje prošle godine porast od 5%. Što se tiče vozila, prevezeno je oko 585 tisuća što je u odnosu na 2011. godinu pad od 2%. Porast prometa vidljiv je i kod domaćeg i kod stranog prometa turista, i to 4% porasta kod domaćih, a 7% u broju prevezenih stranih putnika. Istovremeno je zabilježen pad broja prevezenih vozila u oba prije navedena segmenta. Gledajući na trajektne i brzobrodске linije ukupno je prevezeno oko 3,26 milijuna putnika što predstavlja 4% više u odnosu na isto razdoblje protekle godine. Pritom je u trajektnom prometu prevezeno oko 2,58 milijuna putnika što je istovjetno prošlogodišnjim rezultatima, dok je u prometu brzobrodskih



linija prevezeno oko 674 tisuće putnika što je za 21% više u odnosu na isto razdoblje 2011. godine. U trajektnom prijevozu na svim linijama prevezeno je oko 545 tisuća vozila što je za 1% manje u odnosu na prethodnu godinu.

**Tablica 19. Putnički promet luke Split, I-X 2012. godina**

Vrsta prijevoza	I-X 2012		I-X 2011		Indeks	
	Putnici	Vozila	Putnici	Vozila	Putnici	Vozila
Trajektne veze s otocima	2.583.058	545.580	2.578.209	552.488	100	99
Promet hidroglisera						
Promet katamarana	674.391		559.048		121	
Promet malih linijskih brodica	83.496		68.620		122	
Promet izletničkih brodica	61.436		53.336		115	
LOKALNI PROMET	3.402.381	545.580	3.259.213	552.488	104	99
UZDUŽOBALNI PROMET	10.620	1.775	12.850	1.893	83	94
UKUPNO DOMAĆI PROMET	3.413.001	547.355	3.272.063	554.381	104	99
Međunarodni trajektni promet	219.928	32.268	244.882	35.141	90	92
Međ. katamaranski promet	40.787	5.867	48.093	7.483	85	78
Kružna putovanja	236.917		174.232		136	
MEĐUNARODNI PROMET	497.632	38.135	467.207	42.624	107	89
SVEUKUPNI PROMET	3.910.633	585.490	3.739.270	597.005	105	98

Izvor: <http://www.dalmacija.hr/Portals/0/docs/Skupstina/2013/36/05.%20Analiza%20turisti%C4%8Dke%20sezone%202012.%20godine%20na%20podru%C4%8Dju%20Splitsko-dalmatinske%20%C5%BEupanije.pdf> (15.08.2013.)

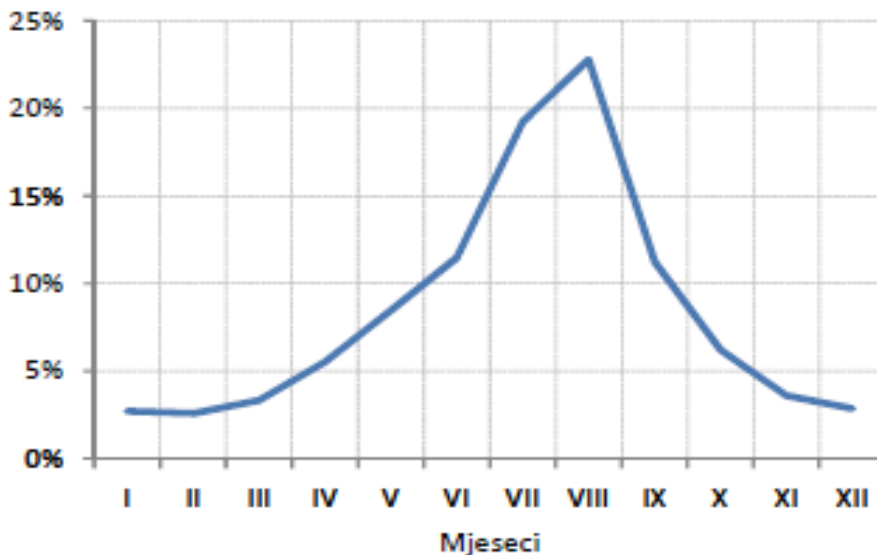
## 5.2. UTJECAJ TURISTIČKE SEZONE NA POMORSKOPUTNIČKI PROMET

Utjecaj turizma na frekvenciju pomorskoputničkog prometa od velike je važnosti, posebno se to odnosi na trajektne linije koje povezuju otoke s kopnom, a koje turisti često posjećuju i tamo često borave što će se vidjeti i na statističkim podacima koji će kasnije biti prikazani. Također, usporedbom sezonskoga i izvansezonskoga plovidbenog reda Jadrolinije može se uočiti sezonalnost koja se ogleda u broju polazaka trajekata u sezonskom i izvansezonskom plovidbenom redu. Usporedi li se broj polazaka lokalnih trajektnih linija u turističkoj sezoni i izvan nje, sezonalnosti je glavna karakteristika gotovo svih analiziranih otoka, a jedine iznimke su oni otoci koji zbog slabije razvijenoga turizma ni u turističkoj sezoni ne pokazuju potrebu za većim brojem trajektnih polazaka (npr. Lastovo, Dugi otok).<sup>86</sup>

<sup>86</sup> <http://www.geografija.hr/clanci/print-verzija/268/turizam-kao-modifikator-frekvencije-trajektnog-prometa-i-demografskih-kretanja-na-hrvatskim-otocima.htm>

Turizam, dakle utječe na pomorsku prometnu potražnju sezonski zbog čega uzrokuje velike i vrlo često nepremostive pritiske putničkoj floti. Ali, karakteristika linijskog morskog putničkog brodarstva upravo i jest njegova sezonalnost. Taj sezonski promet negativno djeluje na organizaciju morskih putničkih brodara, te od njih iziskuje veliki napor i traži velika tehnološka opterećenja za relativno stare brodove, te opterećenja posada dugotrajnim radnim vremenom (grafikon 7).<sup>87</sup> Unatoč navedenim ograničenjima, sezonski promet s druge strane brodarima osigurava veliki promet i dobit u konačnici, a upravo to omogućuje brodarima poslovanje u zimskim mjesecima jer u tom razdoblju, zbog male količine prometa brodarima rastu troškovi, a prihodi su nedovoljni, pa dolazi do situacije da troškovi premašuju prihode.

**Grafikon 7. Mjesečne varijacije putničkog prometa u morskim lukama, 2009.**



Izvor: <http://www.upuhh.hr/docs/upuhhHR/documents/87/Original.pdf> (17.08.2013.)

Obalni linijski pomorski prijevoz općenito je organiziran u pet plovnih područja, a to su redom Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko plovno područje, a uključuju trajektni, brodski i brzobrodski promet.

U prvih deset mjeseci u Hrvatskoj registrirano je oko 11,9 milijuna turista što je 5 posto više nego 2011. godine, ostvareno je oko 69 milijuna noćenja, što predstavlja 6 posto više nego u istom razdoblju prošle godine. Porastu broja turista u prvih deset mjeseci najviše su pridonijeli strani turisti kojih je došlo oko 10,5 milijuna, odnosno 6 posto više nego u istom razdoblju prethodne godine, a porast od 7 posto ostvarili su i sa 62,5 milijuna noćenja. Domaći turisti su podbacili u 2012. godini, te je sa nešto više od 1,3 milijuna dolazaka ostvaren pad od 3 posto, dok je u noćenjima zabilježen pad od 2 posto (tablica 20).

<sup>87</sup> Vidučić, V., Mitrović, M., Tomašević, M., op. cit., str. 203-209

**Tablica 20. Dolasci i noćenja turista, I-X 2011. i 2012.**

	DOLASCI		NOĆENJA	
	2011.	2012.	2011.	2012.
<b>DOMAĆI</b>	1.356.504	1.312.151	6.826.339	6.657.589
<b>STRANI</b>	9.959.721	10.587.218	58.262.093	62.592.081
<b>UKUPNO</b>	11.316.225	11.899.369	65.088.432	69.249.670

Izvor: <http://www.dalmacija.hr/Portals/0/docs/Skupstina/2013/36/05.%20Analiza%20turisti%C4%8Dke%20sezone%202012.%20godine%20na%20podru%C4%8Dju%20Splitsko-dalmatinske%20%C5%BEupanije.pdf> (17.08.2013.)

Tablica 21 prikazuje dolaske i noćenja turista na području Kvarnera za 2012. godinu. Najveći broj noćenja ostvareno je na otoku Krku, i to 31,47%, zatim slijedi Mali Lošinj sa 16,23%, pa otok Rab sa 14,64% itd. Ovi podaci, ponaosob oni vezani za otoke dokazuju koliko je bitno trajektno povezivanje otoka s jedne strane, te koliko sam turizam utječe na iskorištavanje linija tokom sezone s druge strane.

**Tablica 21. Dolasci i noćenja turista na području Kvarnera, 2012. godina**

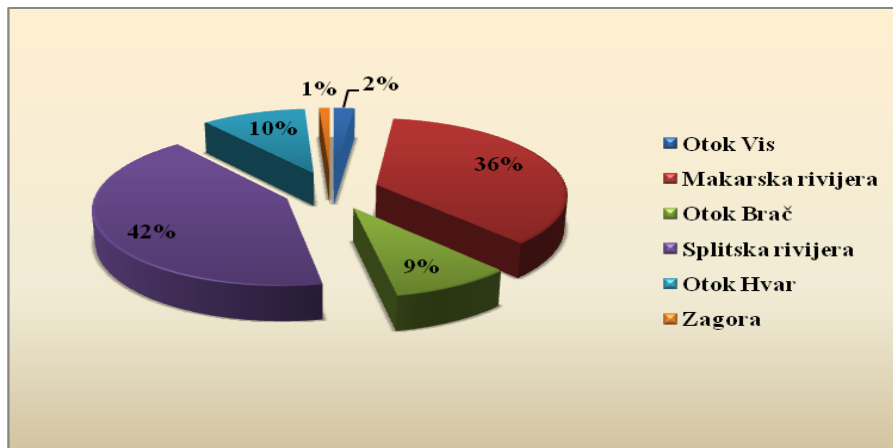
PODRUČJE	DOLASCI			NOĆENJA		
	Ukupno dolasci	Udio (%)	Indeks dolasci	Ukupno noćenja	Udio (%)	Indeks noćenja
Krk	661.627	30,02	102	3.834.414	31,47	105
Mali Lošinj	268.027	12,16	99	1.977.186	16,23	100
Rab	242.172	10,99	103	1.783.809	14,64	106
Opatijska rivijera	455.911	20,69	101	1.589.247	13,04	102
Crikvenička rivijera	242.573	11,01	102	1.387.581	11,39	104
Cres	102.366	4,65	95	733.289	6,02	99
Rivijera N.V.	96.029	4,36	107	551.679	4,53	104
Riječko područje	106.472	4,83	101	247.748	2,03	105
Gorski kotar	28.467	1,29	109	77.975	0,64	111
<b>UKUPNO</b>	<b>2.203.644</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>12.182.928</b>	<b>100</b>	<b>103</b>
Inozemni gosti	1.934.952	87,81	102	11.034.064	90,57	104
Dimaći gosti	268.692	12,19	96	1.148.864	9,43	96

Izvor: [http://www.kvarner.hr/documents/Press-info\\_PROSINAC\\_2012\\_i\\_SIJECANJ-PROSINAC\\_2012.pdf](http://www.kvarner.hr/documents/Press-info_PROSINAC_2012_i_SIJECANJ-PROSINAC_2012.pdf) (17.08.2013.)

Grafikon 8 prikazuje dolaske turista po regijama srednje Dalmacije. Najposjećenija je Splitska rivijera s udjelom od 42%, zatim Makarska rivijera s udjelom od 36%, nadalje otok Hvar s 10 te otok Brač s 9 posto iz čega se vidi potreba linijskog obalnog prijevoza i

povezivanja otoka i kopna, te utjecaj turističke sezone na intenzitet samog pomorskog putničkog prijevoza.

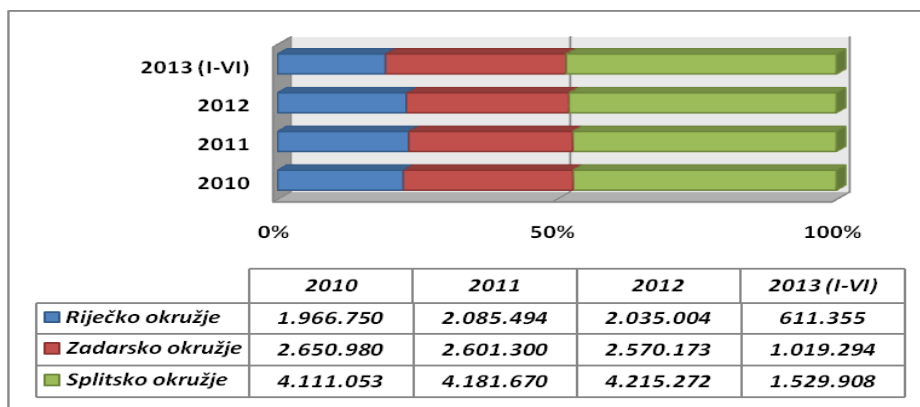
**Grafikon 8. Dolasci turista po regijama srednje Dalmacije, 2012.**



Izvor: <http://www.dalmacija.hr/Portals/0/docs/Skupstina/2013/36/05.%20Analiza%20turisti%C4%8Dke%20sezone%202012.%20godine%20na%20podru%C4%8Dju%20Splitsko-dalmatinske%20C5%BEupanije.pdf> (17.08.2013.)

Grafikon 9 prikazuje broj prevezenih putnika na 3 različita plovna okružja Jadrolinije, Riječko, Zadarsko i Splitsko područje, u razdoblju od 2010. do 2013. godine, s time da se podaci za 2013. godinu odnose na razdoblje od siječnja do lipnja. Najveći udio po prevezenim putnicima među plovnim područjima zauzima Splitsko okružje koji u ovom razdoblju redovno ima udio od 47, odnosno 48 posto, ovisno o godini. Zatim slijedi Zadarsko okružje s udjelom između 29 i 32 posto ovisno o godini, te Riječko okružje s udjelom u rasponu od 19 do 24 posto.

**Grafikon 9. Broj putnika po plovnim područjima Jadrolinije**



Izvor: Modificirao diplomant prema podacima dobivenim od Jadrolinije

## 6. TENDENCIJE RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA U RH

Značaj linijskog pomorskoputničkog prometa u Republici Hrvatskoj kao pomorskoj zemlji s vrlo razvedenom obalom i brojnim otocima može se vidjeti i u raznim strategijama koje se donose, bilo na državnoj, županijskoj ili lokalnoj razini. Tako se linijski putnički promet spominje, osim u posebnim propisima i Zakonima koji ga definiraju, i u Zakonu o otocima, Nacionalnom programu razvitka otoka, Državnom programu prometnog povezivanja otoka s kopnom i međusobno i unutarotočnog prometnog povezivanja, Strategiji prostornog uređenja Rh, u Programima Vlade, raznim Programima održivog razvitka otoka, kao i planovima i strategijama razvoja turizma, itd.

Analizom organiziranosti, tehničke spremnosti (infra i suprastrukture) i kvalitete usluge u najvećim hrvatskim trajektnim lukama za prihvat turista dolazi se do zbirne ocjene da postojeće stanje nije zadovoljavajuće zbog sljedećih slabosti:<sup>88</sup>

- servisiranje lokalnog (otočnog) i uzdužjadranskog putničkog i trajektnog prometa ne prati odgovarajuća putnička kopnena infrastruktura, pa se tako u gotovo svim trajektnim pristaništima mogu naći improvizirani servisni sadržaji s neprikladnim i nefunkcionalnim rubnim objektima (putnička čekaonica, parkirališna mjesta, prodaja karata, restorani, kafići, skladišni prostori i sl.) koji su međusobno najčešće odvojeni, izvan funkcionalne cjeline;
- nedostatak površina za smještaj cestovnih vozila, pristupnih cesta, rampi pomoću kojih se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda te slaba povezanost s drugim vrstama prijevoza;
- stalna zakrčenost cestovnog prometa, osobito u srcu sezone;
- određeni broj trajektnih luka nalazi se u gradskim središtima ili blizu njih (Supetar, Jablanac, Preko, Jelsa, Makarska, Split i dr.) zbog čega dolazi do zagađenja prostora automobilskim ispušnim plinovima i bukom; ujedno, dolazi i do blokade pješačkog prometa za vrijeme servisiranja putničko-trajektnih linija;
- u postojećim itinerarima putničkih brodara zanemaruje se broj putničkih linija koje međusobno povezuju otoke.

---

<sup>88</sup> <http://www.upuhh.hr/docs/upuhhHR/documents/87/Original.pdf> (17.08.2013.)

U Strategiji prostornog uređenja RH (1997.) posebno je istaknuto kako je za svako buduće kvalitetnije i primjerenije razvojno planiranje hrvatskih otoka, osobito planiranje prometnih sustava za i na otocima nužan uvjet razvrstaj svih bitnih otoka u nekoliko tipova, i to prema mjerodavnim zajedničkim obilježjima i prema njihovoj dostupnosti različitim vrstama prometa. Za otoke se također spominje potreba za što čvršćom trajektnom vezom, te se preporučuje orijentacija na što kraće linije, isto tako ističe se važnost dnevnog povezivanja otoka s glavnim središtima na obali.

Nacionalni program razvitka otoka (28.2.1997.) temeljni je planski dokument razvoja hrvatskih otoka u kojem su precizno razrađeni koraci u poboljšanju prometnoga povezivanja otoka, kao i poboljšanju cestovne otočne mreže.

Tako Program pomorsko-cestovnoga povezivanja otoka s kopnom i međusobno u okviru Nacionalnog programa razvitka otoka ističe važnost "načela prema kojem je razvojna ravnopravnost svakog otoka uvjetovana njegovom ravnopravnošću u prometnim mogućnostima". Zadaća je ovoga državnoga programa "da postupno, prema utvrđenim prioritetima, od otočnog pojasa u njegovoj punoj širini stvori i obalni kontinuirani prometni pojas s optimalno razmještenom pristanišno-prometnom infrastrukturom za prihvat trajektno-teretnih i brzobrodsko-putničkih linija, u različitim linijskim kombinacijama s obalnim središtima, sa susjednim otocima i lukama na drugoj strani Jadrana."<sup>89</sup>

Strateški plan ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013. - 2015. godine također se dotiče linijskog pomorskoputničkog prometa. Potrebno je razviti tržište prometnih usluga, a jedan od načina ostvarenja tog cilja je poticanje pomorske prometne povezanosti i razvoj pomorske putničke flote uvođenjem novih tehnologija.

Održavanjem i povećanjem učestalosti postojećih linija, kao i uvođenjem novih linija u pomorskoputničkom prometu osigurava se bolja mobilnost stanovništva, ujednačeni razvoj regija, te poticanje turističkog razvoja. Trenutno javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu obuhvaća 56 državnih linija, s otprilike 12 brodara sa flotom od 77 brodova. Kao što je već bilo govora, pravo na obavljanje javnog prijevoza temelji se na davanju koncesija čime su stvorene pretpostavke za tržišni pristup i stvaranje konkurencije u obavljanju javnog obalnog linijskog pomorskog prometa u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama RH. S obzirom na prethodno navedeno potrebno je povećati udio koncesioniranih linija u ukupnom broju linija u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu jer se na taj način povećava kvaliteta pomorskog putničkog prometa kao rezultat

---

<sup>89</sup> Opačić, V., T.: op. cit., str. 95-109

tržišne utakmice među brodarima. Potrebna je i modernizacija putničke flote kako bi se smanjila njena starosna struktura i povećala sigurnost plovidbe, te u konačnici povećala kvaliteta usluge, a to će se postići na način da se donesu mjere koje će olakšati brodarima izgradnju i modernizaciju postojeće flote (kao npr. Program obnove putničke flote za potrebe Jadrolinije, 2004.-2008.). U tom smislu u tijeku su pripreme na izradi novog Programa obnove putničke flote koji će se temeljiti na novom načinu i modelu financiranja za koji će odgovarajuća proračunska sredstva biti potrebno osigurati u Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2013. – 2015. godinu.

Ministarstvo je od 2005.-2013. godine provelo nekoliko programa izgradnje i rekonstrukcije pomorske flote za potrebe hrvatskih privatnih brodara-poduzetnika. U razdoblju 2005.–2011. godine dodijeljena je potpora brodarima za 64 novogradnje i 21 rekonstrukciju plovila. Cilj i svrha Programa je jačanje hrvatskih brodara kako bi mogli biti spremni te konkurirati na Jadranu stranim brodarima zbog članstva Republike Hrvatske u EU, te kada isteknu prijelazna razdoblja za otvaranje tržišta u nacionalnom pomorskom prometu.<sup>90</sup>

Osim spomenutih programa, planira se i uvođenje informatizacije u sustav javnog obalnog linijskog pomorskog prometa, kao i edukacija i osposobljavanje stručnog kadra u pomorskom prometu. Taj projekt informatizacije obalnog linijskog pomorskog prometa omogućit će građanima jednostavniju kupnju karata, uvest će se mogućnost rezervacije karata, a za otočane će biti predviđen posebni „pokaz“.<sup>91</sup> Na ovaj način povećat će se efikasnost sustava, dostupnost usluga, transparentnost sustava, te će se osigurati efikasniji nadzora sustava linijskog pomorskog prijevoza RH. Sustav bi najkasnije do 2016. godine trebao biti u primjeni u svim lukama, u smislu potpunog korištenja sustava upravljanja i prodaje karata.

U pogledu školovanja, dodjelom školarina i stipendija i dalje će se poticati obrazovanje u području prometa, čime se postiže potreban nivo znanja i vještina za pružanje kvalitetnih prometnih usluga. Za potrebe ostvarenja ovog cilja, koristi se suvremeno opremljeni školski broda „Kraljica mora“, na kojem se provodi obuka i stručna praksa za pomorska i brodarska zanimanja, te će se osigurati opremanje pomorskih škola i fakulteta potrebnom opremom, sukladno novim međunarodnim standardima. Za 2012. i 2013. godinu sredstva Državnog proračuna u ove svrhe iznosila su 6.000.000,00 kuna, a isto toliko iznosit će i za i 2014. godinu.

---

<sup>90</sup> [http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205\\_12.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205_12.pdf) (19.08.2013.)

<sup>91</sup> Ibidem

## 7. ZAKLJUČAK

Putničko brodarstvo kao posebna vrsta morskog brodarstva, koja kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika, pojavljuje se u novije vrijeme i relativno je mlađa organizacija. U posljednjem je desetljeću u značajnoj ekspanziji, ipak i dalje nedovoljno iskorišten s obzirom da još uvijek ne zauzima željeni udio u sveukupnom prometu, a predstavlja ekološki prihvatljiviji i rentabilniji prijevoz.

Putničko se brodarstvo dijeli na linijsko i kružno brodarstvo, od kojih je linijsko najbitnije u pogledu povezivanja otoka i obale te otoka međusobno, dok je kružno brodarstvo bitno u pogledu zadovoljenja turističkih potreba. Bitan preduvjet funkcioniranja putničkog brodarstva kao i preduvjet za zadovoljenje potreba putnika za transportom su pomorskoputničke luke, koje s obzirom na usluge koje nude i raznolikost svoje ponude više ili manje privlače putnike.

Linijsko putničko brodarstvo u Europi vrlo je važan faktor razvoja kopnenih cjelina odvojenih morem (otoci, poluotoci) jer omogućuje normalno svakodnevno funkcioniranje stanovništva, te turistički razvoj morem odvojenih područja. Linijski trajektni promet, kao najbitniji dio linijskog putničkog brodarstva općenito je organiziran kako bi bio u funkciji produžetka cestovnoga prometa preko prirodnih morskih zapreka. Primjeri dani u radu na području Europske unije pokazuju uspješno povezivanje otoka i poluotoka kako bi se osigurali što ravnopravniji uvjeti za razvoj tih teško dostupnih prostora.

Linijsko putničko brodarstvo u Hrvatskoj, zemlji s iznimno razvedenom obalom i više od tisuću otoka, predstavlja vrlo važan preduvjet kako bi se osiguralo čim bolje povezivanje otoka s kopnom te dužobalno povezivanje obalnih područja, te u krajnosti poticao razvoj turizma i razvoj otoka, zbog čega je obavezno prometovanje ovih linija tokom cijele godine.

Ova vrsta prijevoza u Hrvatskoj se odvija RO-RO brodovima, klasičnim putničkim brodovima te putničkim brodovima velikih brzina, koje opslužuje pet najvažnijih hrvatskih luka: Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik i Ploče, te 12 različitih brodara, od kojih najveći udio zauzima hrvatski brodar „Jadrolinija“. Najveći problem putničkih linija je izrazita sezonalnost, odnosno velike oscilacije u prometu putnika u ljetnim i zimskim mjesecima zbog čega su mnoge linije nerentabilne i zahtijevaju državnu potporu. Stoga su državne linije koncesionirane za što je zadužena Agencija za obalni linijski pomorski promet, samostalna pravna osoba osnovana odlukom Vlade RH.



Osim sezonalnosti, problem predstavlja i to što servisiranje lokalnog (otočnog) i uzdužjadranskog putničkog i trajektnog prometa ne prati odgovarajuća putnička kopnena infrastruktura, nedostatak parkirnih površina za smještaj cestovnih vozila, stalna zakrčenost cestovnog prometa, osobito u srcu sezone, nedovoljan broj putničkih linija koje međusobno povezuju otoke, zastarjelost flote i sl.

Na ovim se problemima već počelo raditi pomoću Programa obnove flote, te pomoću različitih projekata, kao npr. projekt uvođenja informatizacije u javni obalni linijski promet, koji će olakšati putnicima cjelokupan proces kupnje karata, ili projekt za osposobljavanje i edukaciju stručnog kadra, a sve s ciljem podizanja kvalitete usluge i povećanja potražnje za prijevozom.

Također, svi dokumenti koji se dotiču prostornoga planiranja hrvatskih otoka ističu trajektno i brzobrodsko povezivanje kao ključne elemente uspješnijeg uključivanja otoka u gospodarski sustav Hrvatske kako bi se omogućili ravnopravniji uvjeti za povoljniji gospodarski i demografski razvoj.

## LITERATURA

### STRUČNE KNJIGE:

1. Baričević, H.: **Promet u turizmu**, Visoka škola za turistički menadžment, Šibenik, 2003.
2. Kesić, B., Jugović, A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006

### ČASOPISI:

3. Beni, I.: „Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu“, <http://hrcak.srce.hr/file/74929>, str. 301-348
4. Baird A., J., Wilmsmeier, G.: „Public tendering of ferry services in Europe“, [http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D\\_BairdWilmsmeier.pdf](http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/6187/4/49D_BairdWilmsmeier.pdf), str. 90-111
5. Delibašić, T., Vidučić, V.: „Međuvisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj“, **Zb. Rad. - Sveuč. Rij.**, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2003., god. 21. Sv. 2, str. 77-92
6. Dundović, Č., Rudić, D.: „Morske luke i morsko brodarstvo Primorsko-goranske županije - postojeće stanje i razvojne koncepcije“, **Naše more**, god. 52, br. 3-4, 2005., str. 133-143
7. Frančić, V., Njegovan, M., Maglić, L.: „Analiza sigurnosti putničkih brodova“, **Pomorstvo**, god. 23, br. 2, 2009., str. 539-555
8. Gui, L.: „Širenje i jačanje sustava kružnih putovanja po čitavom svijetu“, **Pomorstvo**, god. 24, br. 2, 2010., str. 261-278
9. Jugović A., Kesić B., Jakomin I.: „Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka“, **Informatologia**, Zagreb, god. 40, br. 2, 2007., str. 146-152
10. Mandić, N., Lovrić, I.: „Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu“, **Naše more**, 2011., vol. 58, br. 3-4, str. 111-123
11. Opačić, V., T.: „Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja“, **Geoadria**, god. 7, br. 2, 2002., str. 95-109
12. Pecotić Kaufman, J.: „Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa“, **Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu**, 2007., str. 789-820

13. Stupalo, V., Jolić, N., Žgaljić, D.: "Maritime cabotage of passenger liner transport in Croatia after EU accession", **Book of proceedings of 4th IMSC**, Pomorski fakultet u Splitu, 2012., str. 8-18
14. Vidučić, V., Mitrović, M., Tomašević, M.: „Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova“, **Informatologia 41**, 2008., str. 203-209
15. Zec, D., "Optimalna veličina RO-RO putničkog broda u obalnoj plovidbi", **Pomorski zbornik**, Rijeka, br.40, 2002., str. 35-49

INTERNET STRANICE:

16. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics) (06.07.2013.)
17. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics#Most\\_passengers\\_are\\_ferried\\_in\\_Italy\\_and\\_Greece](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics#Most_passengers_are_ferried_in_Italy_and_Greece) (06.07.2013.)
18. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php?title=File:Cruise\\_passengers\\_in\\_the\\_EU,\\_by\\_basin\\_%281%29.png&filetimestamp=20120509092423](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Cruise_passengers_in_the_EU,_by_basin_%281%29.png&filetimestamp=20120509092423) (06.07.2013.)
19. <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/338821.html> (09.08.2013.)
20. <http://portsplit.com/luka-split/> (02.08.2013.)
21. <http://portsplit.com/novo/wp-content/uploads/Sveukupni-putni%C4%8Dki-promet-splitske-luke-za-I-XII-2012-godine.pdf> (15.08.2013.)
22. [http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/traffico\\_porto.aspx](http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche/traffico_porto.aspx) (19.07.2013.)
23. <http://www.aferry.com/ferries-to-norway.htm> (26.07.2013.)
24. <http://www.agencija-zolpp.hr/Onama/tabid/1271/Default.aspx> (14.08.2013.)
25. [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet\\_putnika\\_i\\_vozila.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/doc/2012-Promet_putnika_i_vozila.pdf) (06.08.2013.)
26. <http://www.agencija-zolpp.hr/tabid/1534/articleType/ArticleView/articleId/1104/PROMET-NA-JADRANU-ZAOBIAO-KRIZU.aspx> (01.08.2013.)
27. [http://www.costabracruiseports.com/wpcontent/uploads/2012/09/MedCruise\\_Statistic-Report-2011\\_Port-of-Palamos.pdf](http://www.costabracruiseports.com/wpcontent/uploads/2012/09/MedCruise_Statistic-Report-2011_Port-of-Palamos.pdf) (12.07.2013.)
28. <http://www.dalmacija.hr/Portals/0/docs/Skupstina/2013/36/05.%20Analiza%20turisti%C4%8Dke%20sezone%202012.%20godine%20na%20podru%C4%8Dju%20Splitsko-dalmatinske%20C5%BEupanije.pdf> (15.08.2013.)
29. <http://www.definiraj.com/1681/litoralizacija> (15.08.2013.)

30. [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/CroInFig/croinfig\\_2012.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/CroInFig/croinfig_2012.pdf) (01.07.2013.)
31. [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/Other/morske-luke\\_2006-2010.pdf](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/morske-luke_2006-2010.pdf) (01.08.2013.)
32. [http://www.fleetmon.com/en/vessels/Tijat\\_36008](http://www.fleetmon.com/en/vessels/Tijat_36008) (04.07.2013.)
33. <http://www.jadrolinija.hr/default.aspx?dpid=1299> (04.07.2013.)
34. [http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205\\_12.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205_12.pdf) (19.08.2013.)
35. <http://www.ohv.oslo.no/?module=Articles&action=Article.publicOpen&id=396> (26.07.2013.)
36. <http://www.ohv.oslo.no/filestore/PDF/2012/AnnualstatisticsPortofOslo2011.pdf> (26.07.2013.)
37. <http://www.olp.gr/en/stats> (25.07.2013.)
38. [http://www.pfst.hr/old/data/materijali/Ek\\_brod.pdf](http://www.pfst.hr/old/data/materijali/Ek_brod.pdf) (02.07.2013.)
39. <http://www.portauthority.hr/docs/portauthorityHR/documents/64/Original.pdf> (01.08.2013.)
40. [http://www.portauthority.hr/infrastruktura/terminali/pomorski\\_putnicki\\_terminal](http://www.portauthority.hr/infrastruktura/terminali/pomorski_putnicki_terminal) (01.08.2013.)
41. [http://www.port-authority-zadar.hr/i\\_hr\\_karakteristike.html](http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_karakteristike.html) (01.08.2013.)
42. [http://www.port-authority-zadar.hr/i\\_hr\\_nova.html](http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html) (08.07.2013.)
43. [http://www.port-authority-zadar.hr/i\\_hr\\_stat.html](http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_stat.html) (01.08.2013.)
44. <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr#2> (04.08.2013.)
45. <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=24&lan=hr> (04.08.2013.)
46. <http://www.porto.genova.it//index.php/en/the-geoa-port> (19.07.2013.)
47. <http://www.porto.genova.it/index.php/en/the-geoa-port/port-today/the-structure/terminal-and-port-operators/services/services-of-general-interest/maritime-stations> (19.07.2013.)
48. [http://www.porto.livorno.it/dati\\_andamento.shtm](http://www.porto.livorno.it/dati_andamento.shtm) (21.07.2013.)
49. [http://www.porto.livorno.it/Info\\_porto.shtm](http://www.porto.livorno.it/Info_porto.shtm) (21.07.2013.)
50. <http://www.propisi.hr/print.php?id=746> (09.08.2013.)
51. <http://www.upuhh.hr/docs/upuhhHR/documents/87/Original.pdf> (17.08.2013.)

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Prijevoz putnika po različitim granama prijevoza.....	4
Tablica 2. Analiza flote putničkih brodova upisanih u Registar brodova RH .....	13
Tablica 3. Glavne destinacije za kružna putovanja prema raspodjeli svijetske flote kruzera, 2009.....	16
Tablica 4. Top 20 europskih putničkih luka, razdoblje od 1997.-2011. (u 000 putnika).....	18
Tablica 5. Najprometnije jadranske luke prema MedCruise statističkim podacima (2010.) ...	24
Tablica 6. Broj ukrcajnih i iskrcanih putnika na trajektnom terminalu luke Genova, 2012. ....	29
Tablica 7. Promet luke Pirej u razdoblju od 2009.-2012. godine.....	32
Tablica 8. Broj putnika u luci Oslo u razdoblju od 2008.-2011. godine .....	35
Tablica 9. Promet putnika u hrvatskim lukama, 2006.-2010. ....	40
Tablica 10. Broj putnika u lukama na području Lučke uprave Rijeka, 2006.-2010. ....	41
Tablica 11. Putnički promet luke Zadar (cruiseri su isključeni) .....	43
Tablica 12. Sveukupni putnički promet Luke Split za 2011. i 2012. godinu.....	44
Tablica 13. Promet putnika u luci Dubrovnik (isključena kružna putovanja).....	45
Tablica 14. Promet putnika i vozila na državnim trajektnim linijama brodara „Jadrolinija“ ..	47
Tablica 15. Promet putnika na državnim brzobrodskim linijama, 2012. ....	48
Tablica 16. Putnici na klasičnim brodskim linijama, 2012. ....	49
Tablica 17. Međunarodni linijski promet Jadrolinije .....	51
Tablica 18. Promet putnika i vozila na trajektnim linijama, 2011. i 2012. Godina .....	67
Tablica 19. Putnički promet luke Split, I-X 2012. godina .....	69
Tablica 20. Dolasci i noćenja turista, I-X 2011. i 2012. ....	71
Tablica 21. Dolasci i noćenja turista na području Kvarnera, 2012. godina .....	71

## POPIS SLIKA

Slika 1. Putnički brod „Tijat“, Jadrolinija .....	10
Slika 2. RO-RO putnički brod „Dubrovnik“, Jadrolinija .....	12
Slika 3. Glavna odredišta za kružna putovanja u svijetu.....	15
Slika 4. Nova trajektna i putnička luka Zadar .....	21
Slika 5. Polazna luka za mnoga kružna putovanja - Venecija .....	23
Slika 6. Organizacija trajektnog prometa Grčke .....	31
Slika 7. Trajektne linije Norveške.....	34
Slika 8. Danska mreža trajekata .....	36
Slika 9. Glavne odrednice za davanje koncesije za javni linijski prijevoz.....	61

## POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio putnika u različitim granama prijevoza, 2011.....	4
Grafikon 2. Broj putnika na kružnim putovanjima u EU po regijama, 2010.....	24
Grafikon 3. Trajektni promet putnika u luci Livorno, 2010. i 2011. godina.....	30
Grafikon 4. Broj putnika u luci Rijeka, 2010. i 2011. godina .....	42
Grafikon 5. Udio brodara u nacionalnom putničkom prometu .....	50
Grafikon 6. Broj prevezenih putnika na državnim linijama u 2012. godini.....	68
Grafikon 7. Mjesečne varijacije putničkog prometa u morskim lukama, 2009. ....	70
Grafikon 9. Broj putnika po plovnim područjima Jadrolinije.....	72
Grafikon 8. Dolasci turista po regijama srednje Dalmacije, 2012. ....	72