

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

PAOLO MILETIĆ
**ULOGA PRIVREDNIH SUDIONIKA U LUČKOM POSLOVANJU S
OSVRTOM NA DJELOVANJE JPS-a U RIJEČKOJ LUCI**
DIPLOMSKI RAD

RIJEKA, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**ULOGA PRIVREDNIH SUDIONIKA U LUČKOM POSLOVANJU S
OSVRTOM NA DJELOVANJE JPS-a U RIJEČKOJ LUCI**
DIPLOMSKI RAD

MENTOR: PROF.DR.SC.BLANKA KESIĆ

STUDENT: PAOLO MILETIĆ

STUDIJ: LOGISTIKA I MENADŽMENT U PROMETU I POMORSTVU

KOLEGIJ: BRODARSKI I LUČKI MENADŽMENT

RIJEKA, SVIBANJ 2014

ZAHVALE

Od srca se zahvaljujem svim osobama koje su sudjelovale s idejama, savjetima i pomoći prilikom izrade ovog diplomskog rada.

Posebno se zahvaljujem na stručnoj pomoći mojoj mentorici prof.dr.sc Blanki Kesić i djelatnicima Jadranskog Pomorskog Servisa.

Dragim roditeljima koji su me zdušno bodrili tijekom studija veliko hvala.

Autor

SADRŽAJ

SADRŽAJ	4
1. UVOD	7
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA.....	7
1.2. RADNA HIPOTEZA	7
1.3. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA.....	8
1.4. ZNANSTVENE METODE.....	8
1.5. STRUKTURA RADA.....	8
2. PRIVREDNICI KOJI OBAVLJAJU DJELATNOSTI U LUCI.....	10
2.1 LUKA RIJEKA D.D	14
2.2. JANAF D.D.....	15
2.2.1 SUSTAV JANAF-A.....	15
2.3. JADRANSKA VRATA D.D./ICTSI	17
2.4. JADRANSKI POMORSKI SERVIS	18
2.4.1. Opći podaci o poduzeću jadranski pomorski servis d.d.	19
2.4.2. Kadrovska i organizacijska struktura	19
3. KONCESIJA KAO PRIHOD OD GOSPODARSKE LUČKE DJELATNOSTI.....	21
3.1 PRIPREMNE RADNJE ZA DAVANJE KONCESIJE	22
3.1.1. Procjena vrijednosti koncesije.....	22
3.1.2 Studija opravdanosti davanja koncesije.	22
3.1.3 stručno povjerenstvo za koncesiju.....	23
3.1.4. Dokumentacija za nadmetanje	24
3.2. POSTUPAK DAVANJA KONCESIJE	25
3.2.1 Načela postupka davanja koncesije.....	25
3.2.2 Namjera za davanje koncesije	25
3.2.3 Kriteriji za davanje koncesije	25
3.3. UGOVOR O KONCESIJI.....	27
3.3.1.Sadržaj ugovora o koncesiji	27
3.3.2.Naknada za koncesiju.....	28
4. POMORSKO GOSPODARSTVO.....	29
4.1. GLOBALNA ANALIZA POMORSKOG GOSPODARSTVA.....	29
4.2. ANALIZA PO POJEDINIM GRANAMA	31
4.2.1 Brodogradnja.....	31

4.2.2 Morsko brodarstvo	32
4.2.3 Morske luke.....	35
4.2.4 Morsko ribarstvo	38
4.2.5 Primorski turizam.....	40
4.2.6 Ostale pomorske gospodarske djelatnosti	42
5. EKONOMSKI UČINCI LUKE RIJEKA.....	43
5.1. PROMETNA FUNKCIJA LUKE	46
5.2. TRGOVAČKA FUNKCIJA LUKE.....	47
5.3. INDUSTRIJSKA FUNKCIJA LUKE.....	50
6. USLUGA LUČKOG TEGLJENJA	54
6.1. POVIJESNI RAZVOJ.....	54
6.2. INDUSTRIJA LUČKOG TEGLJENA DANAS	55
6.3.UGOVOR O TEGLJENJU	57
6.3.1 Osnovni obvezno-pravni odnosi iz ugovora o tegljenju.....	57
6.3.2. Prijevoz tegljenjem.....	57
6.3.3 Tegljenje i spašavanje	58
6.3.4. Konkretni primjer dolaska i odlaska broda u riječku luku – poslovna procedura pružaoca usluge tegljenja – Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka	58
7. ZAKLJUČAK	61
8.LITERATURA.....	63
9. PRILOZI:	64

1. UVOD

Luke su čvorišta prometnih grana. Sigurnost u kopnenom prometu regulira se putem prometnih znakova i semafora, ali u luci ne postoje semafori ni znakovi i zato su za sigurnost zaduženi tegljači-remorkeri. Brodovi su danas sve veći i imaju sve veću nosivost te zbog svojih dimenzija sve teže manevriraju u uskim područjima luka, a remorkeri su tu da sa svojim snažnim motorima ih tegle i guraju kako bi došli na predviđeni gat odnosno vez. Također imaju glavnu ulogu u situacijama prilikom spašavanja i gašenja požara na brodovima.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA.

Lučko tegljenje ovisi o konjunkturalnim ciklusima u pomorstvu. Zbog ovisnosti lučkog tegljenja o svjetskoj ponudi i potražnji za teretom i brodovima treba osigurati potreban broj remorkera koji će vršiti lučko tegljenje, a tu dolazi do problema nabave novih remorkera jer to su investicije od nekoliko desetaka milijuna dolara a i do problema visokih troškova održavanja remorkera u fazi depresije kada remorkeri neprihoduju. Pravilnim upravljanjem i dobrim vođenjem flote remorkera može se smanjiti taj problem i utjecaj krize na tržištu lučkog tegljenja.

Predmet istraživanja je istražiti kako uz promjenjivo tržište uspješno poslovati i održavati sigurnost lučkog područja.

Objekt istraživanja su sudionici lučkog procesa i zakonski akti u koncesijskom poslovanju,

1.2. RADNA HIPOTEZA

S trenutnim spoznajama o radu koncesionara na području Riječke Lučke Uprave svaki sudionik odnosno koncesionar ima svoju ulogu i zadaću koju treba ostvariti da bi lučko područje pravilno funkcioniralo. Njihovom zajedničkom suradnjom poboljšao bi se rad Luke Rijeka, a država bi trebala omogućiti da koncesionari posluju više prema zakonu tržišta nego prema političkom zakonu.

1.3. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA

Svrha istraživanja je istražiti sve probleme vezane za rad luke Rijeka i rad koncesionara JPS.d.d.

Cilj ovog istraživanja je doći do rješenja problema.

Da bi mogli doći do prethodno navedene svrhe i cilja ovog rada potrebno je odgovoriti na slijedeća pitanja:

1. Koji privrednici obavljaju gospodarsku djelatnost u luci?
2. Na koji način se dobiva koncesija za gospodarsko obavljanje djelatnosti u luci?
3. Koje se gospodarske djelatnosti obavljaju u pomorstvu i koje proizlaze iz pomorstva a vezane su za lučko poslovanje?
4. Koji su to ekonomski učinci luke Rijeka?
5. Kako posluje brodar remorkera?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Pri izradi rada koristile su se slijedeće znanstvene metode: induktivna i deduktivna metoda, metoda analize i sinteze.

1.5. STRUKTURA RADA

Diplomski rad sistematiziran je u sedam djelova

U prvom poglavlju „UVOD“ su navedeni problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

U drugom poglavlju „PRIVREDNICI KOJI OBAVLJAJU GOSPODARSKU DJELATNOST“ navedene su sve pravne osobe koje sudjeluju u radu luke kao koncesionari.

U trećem poglavlju „KONCESIJE“ navedene su sve značajnije informacije o postupku davanja koncesije, natječajnom postupku i natječajnoj dokumentaciji te o ugovoru o koncesiji.

U četvrtom poglavlju „POMORSKO GOSPODARSTVO“ navedene su sve pomorske gospodarske djelatnosti od kojih je jedno tegljenje i koje se nalazi u ostalim lučkim gospodarskim uslugama.

U petom poglavlju „EKONOMSKI UČINCI LUKE RIJEKA“ izneseni su i objašnjeni multiplikatori koji su važni, jer nam pokazuju financijski udio svih važnijih koncesionara u radu Luke Rijeka

U šestom poglavlju „USLUGA LUČKOG TEGLJENA“ detaljno su objašnjene ugovorne obveze između naručioca usluge tegljenja i izvršitelja usluge – brodara remorkera.

U sedmom poglavlju „ZAKLJUČAK“ ukratko se pojašnjavaju osnove ovog rada i neka osobna mišljenja.

2. PRIVREDNICI KOJI OBAVLJAJU DJELATNOSTI U LUCI

Zakonska regulativa Republike Hrvatske (Pomorski zakonik : N.N. 17/94; i Zakon o morskim lukama : N.N. 108/1995) razvrstala je Riječku luku u luku od osobitog međunarodnog i gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku te joj dodijelila status luke otvorene za međunarodni javni promet. Gospodarsko korištenje pomorskog dobra (lučko područje na kojem se ne može steći pravo vlasništva ni druga stvarna prava) uređeno je koncesijskim ugovorima.

U izvođenju složenog procesa rada u lukama i proizvodnji lučke usluge sudjeluju mnogobrojni sudionici sa specijaliziranim i definiranim zadacima. Kvalitetna se usluga može ponuditi i proizvesti jedino ako svi sudionici sinkronizirano obavljaju postavljene zadatke. Stoga je potrebno usklađeno djelovanje svih djelatnika koji, izravno i neizravno, sudjeluju u lučkom transportu. Prelazeći s kopnenih prijevoznih sredstava na pomorske i obratno, teret na lučkom području prolazi kroz najsloženiji proces na svom putu gdje nastaje i prestaje čitav niz operacija. Način rada u luci najbolje se može sagledati praćenjem dolaska, boravka i odlaska iz luke broda koji je u njoj boravio radi obavljanja lučkih djelatnosti.

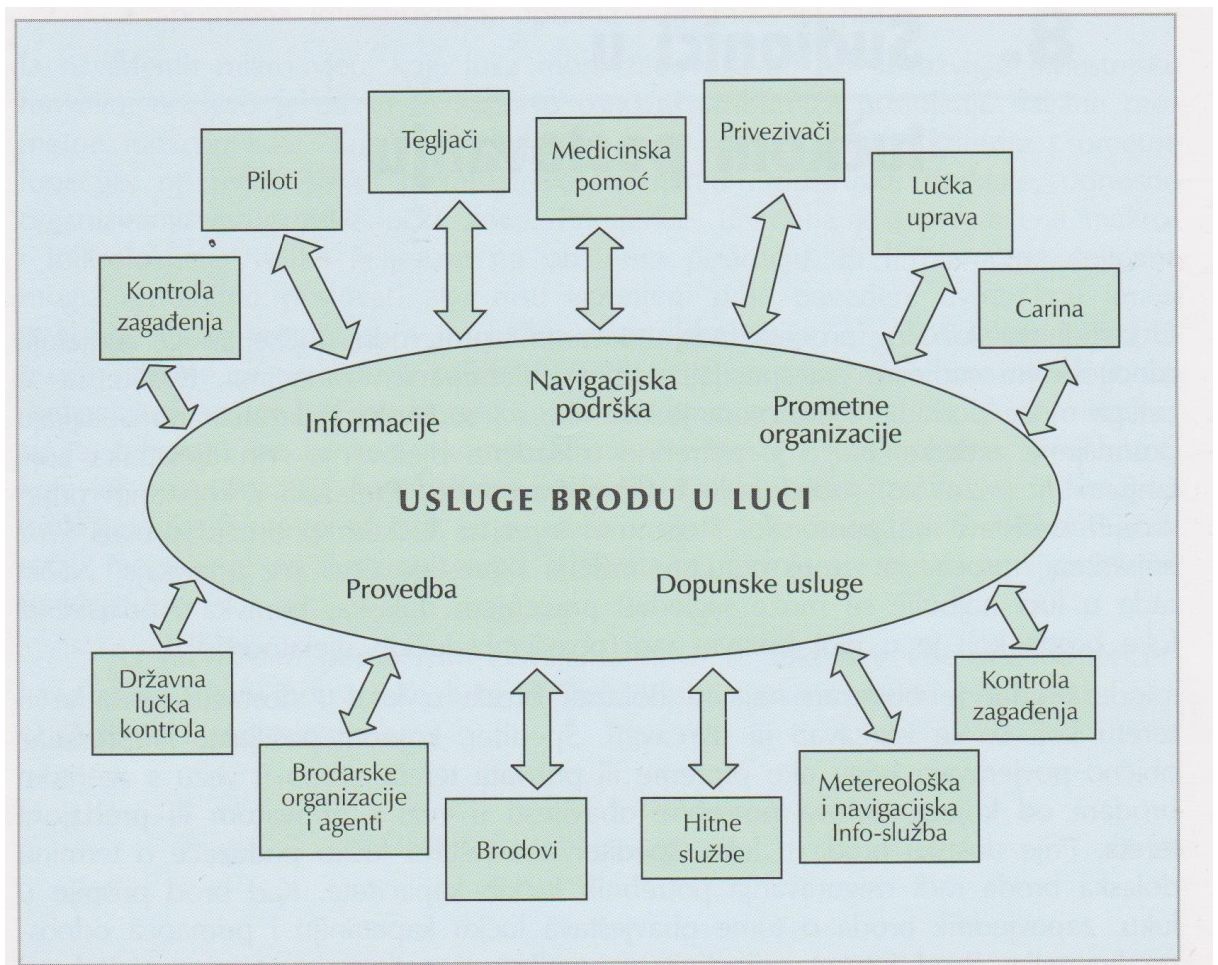
Brodar je obavezan najaviti dolazak broda u luku i dostaviti podatke o teretu koji će se iskrcavati ili ukrcavati. Špediter kojemu pošiljalac ili primalac obično povieravaju brigu oko otpreme ili prihvata tereta, stupa u vezu s agentom brodara od kojega dobiva potrebne obavijesti u vezi s prihvatom i predajom tereta. Prije dolaska broda u luku, špediter obavještava poduzeće o terminu dolaska broda radi osiguravanja potrebnih lučkih kapaciteta. Kad brod prispje u luku, zapovjednik broda o tome obavještava lučku kapetaniju i primaoca odnos-no krcatelja. Brod i teret prijavljuju se nadležnoj carinarnici. Na prispjeli brod dolaze službena tijela uprave koja nakon pregleda broda ispostavljaju odgovarajuće dokumente kako bi se na brodu koji dolazi iz inozemstva mogle provesti potrebne lučke operacije. Brodar, krcatelj ili primalac naručuju dispozicijom lučkom poduzeću iskrcavanje ili ukrcavanje tereta s uskladištenjem ili bez uskladištenja (ili iskladištenja). Pri ukrcaju ili iskrcaju tereta broji se

teret, bilježe oštećenja i manjkovi, a lučki slugač (stivador) pomaže pri ukrcaju i iskrcaju tereta na brod ili s broda. Prije isplovljenja broda iz luke potrebno je od lučke kapetanije dobiti za to odobrenje, naručiti pilota, tegljača i privezivača.¹

Iz prikaza radnji koje se obavljaju u luci pri dolasku, boravku i odlasku broda vidi se da se pritom javljaju mnogobrojni sudionici koji se s obzirom na svoje zadatke dijele na:

- tijela uprave čija je nadležnost vezana za lučki transport
- privredne subjekte koji obavljaju privredne djelatnosti.

SLIKA : Usluge brodu u luci



IZVOR: Blanka Kesić: Ekonomika luka, Pomorski Fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003
(26.05.2014)

Tijela uprave - sudionici u lučkom poslovanju

¹ Blanka Kesić: Ekonomika luka, Pomorski Fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003

Tijela uprave koja obavljaju administrativno-upravne poslove u luci izravno i neizravno utječu na tok lučkog poslovanja. Njihov je osnovni zadatak da čuvaju opće interese luke i vode nadzor nad lučkim uređajima u vezi sa sigurnosti plovidbe.

U radu tih tijela potrebno je voditi računa da se usklade dva različita interesa:

- uspješno ostvarivanje poslova i zadataka nadležnog tijela
- neprekidnost lučkoga tehnološkog procesa rada (svođenje formalnosti na minimum te brz i jednostavan administrativni postupak.)

Tijela uprave koja sudjeluju u lučkom poslovanju jesu: ²

- lučka kapetanija
- carinarnica
- stanica policije za granične poslove i poslove na moru
- sanitarni inspektorat
- pogranična stanica za zaštitu bilja (fitosanitetska stanica)
- pogranična veterinarska stanica (veterinarska stanica)
- inspekcija rada.

Lučka kapetanija je predstavnik upravne vlasti u luci i obavlja ove poslove: održavanje sigurnosti plovidbe, pilotaža, izdavanje potrebne dokumentacije pri dolasku i odlasku brodova iz luke te vođenje statistike prometa tereta i putnika na svom području.

Nadzorom nad prometom roba u uvozu, izvozu ili tranzitu u skladu s carinskim zakonima, propisima i aktima nacionalnog zakonodavstvu tijela carinske uprave čuvaju interese države.

Sanitarni inspektorat, fitosanitetska stanica i veterinarska stanica obavljaju odgovarajuće poslove iz svoje domene radi sprečavanja unošenja bolesti, štetočina, nametnika i sl. u luku.

Pogranična tijela vlasti obavljaju kontrolu nad prometom i zadržavanjem putnika na graničnom prijelazu, jer se luka otvorena za međunarodni promet tretira kao granični prijelaz. Inspeksijske službe nadgledaju dali je rad u lukama osiguran u skladu s međunarodnim i nacionalnim propisima i primjenjuju li se tehničke i zaštitne mjere za dolazak broda u luku(pri ukrcaju i iskrcaju tereta), u lučkim skladištima, na lučkim dizalicama, pri tegljenju itd.

² Blanka Kesić: Ekonomika luka, Pomorski Fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003

Privrednu funkciju u luci obavljaju poduzeća koja izravno sudjeluju u obavljanju lučkih djelatnosti, a to su:

- lučko-prekrcajno poduzeće
- brodar
- brodski agent
- špediter
- kontrolne organizacije
- željeznički i cestovni prijevoznici
- piloti, brodari lučkih tegljača i uslužnih plovnih objekata,
- jednostavan administrativni postupak.
- servisne organizacije za održavanje lučkih postrojenja
- ostala uslužna poduzeća za pružanje usluga robi, putnicima i brodovima.

Lučko-prekrcajno poduzeće nosilac je lučkih djelatnosti za koje je registrirano i koje su njegova osnovna djelatnost, to je poduzetnik lučkog transporta. U sklopu lučkog poduzeća djeluju lučki slagač (stivador) i lučki skladištar, koji obavljaju poslove ukrcaja i iskrcaja tereta na brod ili s broda, odnosno djelatnosti uskladištenja roba u lučka skladišta ili iskladištenja iz lučkih skladišta.

Brodar je nosilac plovidbe morem i njegov je položaj u lučkom poslovanju dominantan te je on korisnik i naručilac lučkih usluga. U sklopu lučkih djelatnosti stivador, brodski agent i špediter njegovi su pomoćnici u luci.

Brodski agent je zastupnik brodarka koji u ime i za račun brodarka obavlja lučke poslove u određenoj luci koje brodar iz svog sjedišta ne bi mogao uspješno obavijati. Osnovni posao brodarkog agenta sastoji se uglavnom u tome da prihvati brod, posreduje kod lučkih vlasti, kontaktira krcatelja, stivadora ili primaoca tereta, te da obračunava nastale troškove.

Špediter je općenito organizacija koja otprema teret u svoje ime i za tuđi račun, a lučki špediter se poglavito bavi otpremanjem tereta u pomorskom prijevozu.

Najvažniji poslovi lučke špedicije kao organizatora i koordinatora prijevoza tereta jesu:

- izbor prijevoznog puta i otprema tereta

- briga o preuzimanju i predaji tereta te o ukrcaju i iskrcaju
- utvrđivanje stanja tereta
- briga o uskladištenju i čuvanju tereta
- disponiranje određenih rukovanja teretom u lučkim skladištima
- osiguranje tereta u prijevozu.

U obavljanju svoje djelatnosti lučki špediter stupa u odnose s prijevoznicima, lučkim slagačima i skladištarima, osigurateljima, carinarnicama i drugim tijelima uprave. U svom poslovanju obavlja više funkcija i to kao:

- naručilac lučkih usluga,
- naručilac,
- krcatelj i primalac u pomorskim prijevozima,
- pošiljalac i primalac u željezničkom i cestovnom prijevozu.

Aktivnost kontrolne organizacije sastoji se u tome da na temelju ugovora koji sklapa s komitentom utvrdi odgovaraju li količina, kvaliteta i druga svojstva robe uvjetima ugovora sklopljenog između kupca i prodavaoca tereta. Luke su optimalna mjesta za provođenje kontrole robe budući da se najveći dio svjetske trgovine obavlja morem te zbog toga što se u lukama teret prekrca s kopnenih na pomorska prijevozna sredstva i obratno.

Željeznički i cestovni prijevoznici ne javljaju se u lučkom poslovanju kao naručioc ili korisnici lučkih usluga, već im je zadatak da robu kopnenim putem otpreme do primaoca ili dopreme do luke. U kontaktu s lukom pri dopremi ili otpremi tereta, koriste se raspoloživim lučkim infrastrukturnim objektima (željeznički kolosijeci, ranžirna stanica, ceste, parkirališta). Pritom je važno da je rad kopnenih prijevoznika usklađen s radom luke kako bi se roba pravodobno otpremila.

2.1 LUKA RIJEKA D.D

Luka Rijeka d.d. je najveći koncesionar za prekrcaj suhih tereta na području riječke luke i tržišno orijentirano trgovačko društvo koje temeljem ugovora o prvenstvenoj koncesiji obavlja osnovnu djelatnost :

- lučke usluge
- prekrcaj robe

- skladištenje na osam specijaliziranih terminala
- servise lučke mehanizacije
- održavanje i korištenje objekata podgradnje i nadgradnje
- učvršćivanje, oblaganje i osiguranje tereta
- kontrola kakvoće i količine robe
- ostale gospodarske djelatnosti

Luka Rijeka d.d. je nositelj prvenstvene koncesije od 2000.g. do 2012.g., a na osnovu izmjena Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 141/2006), pokrenut je zahtjev za produljenje koncesijskog razdoblja na novih 30 godina, počev od 2012.g. do 2042.g.³

2.2. JANAF D.D.

JANAF d.d. (Jadranski Naftovod Dioničko Društvo) sa sjedištem u Zagrebu upravlja naftovodnim sustavom koji je projektiran i građen u razdoblju od 1974.g. do 1979.g. kao suvremen, efikasan i ekonomičan sustav transporta nafte za domaće i inozemne korisnike. Uz transport nafte značajne djelatnosti JANAF-a su skladištenje nafte i naftnih derivata, te prekrcaj tekućih tereta. Misija JANAF-a je sigurna i kvalitetna opskrba naftom uz primjenu najviših svjetskih tehnoloških standarda i očuvanje i zaštite okoliša.

2.2.1 SUSTAV JANAF-A

Sustav JANAF-a izgrađen je kao međunarodni sustav transporta nafte od Terminala Omišalj do domaćih i inozemnih rafinerija u istočnoj i središnjoj Europi. Projektirani kapacitet cjevovoda iznosi 34 milijuna tona nafte godišnje (MTG), a instalirani 20 MTG.

Sustav JANAF-a sastoji se od:⁴

- Prihvatno – otpremnog Terminala Omišalj na otoku Krku sa skladišnim prostorom od 1.000.000 m³ za naftu i 60.000m³ za naftne derivate te pripadajućim pumpnim i mjernim stanicama i terminala Omišalj.
- Cjevovoda dugačkog oko 622 km s dionicama:

³ <http://www.portauthority.hr/Home.aspx>

⁴ <http://www.janaf.hr>

- Omišalj – Sisak
- Sisak – Virje – Gola
- Virje – Lendava
- Sisak – Slavonski Brod
- Slavonski Brod – Sotin
- Prihvatno-otpremnih terminala u Sisku, Virju i Slavonskim Brodu sa skladišnim prostorom (u Sisku od 500.000 m³ i Virju od 40.000 m³) te pripadajućim pumpnim i mjernim stanicama.
- Podmorskog naftovoda Omišalj-Urinj koji povezuje Terminal Omišalj i INA D.D. Rafineriju nafte Rijeka.
- Terminal naftnih derivata JANAF-Žitnjak u Zagrebu (40.000 m³).

JANAF ima ukupno kapaciteta za skladištenje nafte 1,54 milijuna m³ i 100.000 m³ za skladištenje naftnih derivata.

Uprava:⁵

- Dr.sc.Dragan Kovačević
predsjednik Uprave
- Jakša Marasović *član Uprave*
- Bruno Šarić *član Uprave*

Nadzorni odbor:

- Marija Bilman, *predsjednica*
- Stjepan Čuraj, *član*
- doc.dr.sc. Goran Vojković, *član*
- Tihomir Ivčević, *član*
- Krešimir Komljenović, *član*

⁵ <http://www.janaf.hr>

SLIKA 1 : Sustav JANAF-a



IZVOR: <http://www.janaf.hr/sustav-janafa/sustav-jadranskog-naftovoda/>

2.3. JADRANSKA VRATA D.D./ICTSI

Jadranska vrata d.d. nositelj je koncesije na kontejnerskom terminalu Brajdica od 2001.g. do 2041.g. Od tada do danas kontejnerski je terminal Brajdica razvio partnerstvo sa svim vodećim brodarima svijeta pa je luka Rijeka danas redovnom brodskom linijom direktno povezana s najvećim azijskim lukama, a dnevnim brodskim feeder linijama uključena u kontejnerski sustav Mediterana. Rezultat je višestruko povećanje kontejnerskog prometa koji je u 2001. godini iznosio 13.064 TEU-a, a sedam godina kasnije, u 2008. godini 168.761 TEU-a.

Na kontejnerskom terminalu luke Rijeka u tijeku je nekoliko razvojnih projekata:

- projekt proširenja koji provodi Lučka uprava Rijeka gdje će u kontejnerski terminal Brajdica biti uloženo 189 mil. HRK;
- ulaganja Jadranskih vrata d.d. od 54,5 mil. EUR-a koja će biti raspoređena u pojačani investicijski ciklus počevši od 2010. godine do zaključno 2015. godine.
- rekonstrukcija operativnih površina i željezničke infrastrukture

- nove kontejnerske mostove i ostalu potrebnu mobilnu mehanizaciju u koju će narednih pet godina koncesionar najveći dio investicija usmjeriti⁶

2.4. JADRANSKI POMORSKI SERVIS

Temeljnu djelatnost Društva čine usluge tegljenja, spašavanja, pružanje usluga pontonskim dizalicama, prijevoz nafte i naftnih derivata, te ekološka zaštita mora. Usluge tegljenja društvo pruža poglavito na području luke Rijeka gdje je i monokoncesionar, na području brodogradilišta "3. maj", "Viktor Lenac" i "Kraljevica", naftnog terminala Omišalj, za rafineriju INA-Rijeka (Urinj, Mlaka, Bakar, Sršćica), u Plominskom zaljevu, Raši, na području brodogradilišta "Uljanik" Pula i luke Pula. Jadranski Pomorski Servis pruža usluge tegljenja u vodama Jadranskog mora. Tvrtka je u posjedu Potvrde o usklađenosti (Document of Compliance) i Potvrde o upravljanju sigurnošću (Safety Management Certificate) kojima dokazuje da ispunjava zahtjeve ISM Kodeksa. Pored toga, u posjedu je certifikata ISO 9002 (Certificate of Approval) dobivenog od strane klasifikacijskog društva Bureau Veritas.

Društvo "JADRANSKI POMORSKI SERVIS" d.d. RIJEKA nastalo je 1956. godine kao pogon u sastavu luke Rijeka, koja je organizirala djelatnost tegljenja za potrebe lučkog tegljenja. Godine 1989. reorganizacijom poduzeća luke Rijeka iz društvenog vlasništva prelazi se u dioničko društvo, današnjeg imena "JADRANSKI POMORSKI SERVIS" d.d. RIJEKA i utemeljuje se kao samostalno dioničko društvo.

Jadranski pomorski servis 2006. godine kupuje tvornicu za preradu ribe Mardešić d.o.o. u Salima na Dugom otoku. Tvornica zapošljava 70 a u ljetnim mjesecima i preko 80 djelatnika. Ima dnevnu proizvodnju od 50 000 limenki sardina, dnevni kapacitet smrzavanja od 50 000 kg i uskladištenja smrznute ribe od 1 200 tona.

Nautičkim turizmom JPS se počinje baviti 2008. godine, kada osniva tvrtku JPS Jahte d.o.o. - specijaliziranu za čarter luksuznih plovila. Uzdanica flote je jahta Pulena, modela Ferretti 880 iz 2004. godine, dužine 27.03 m, širine 6,8 m.

⁶ <http://www.portauthority.hr/Home.aspx>

2.4.1. Opći podaci o poduzeću jadranski pomorski servis d.d.

U svojoj dugoj povijesti već više od 50 godina, tegljači JPS-a bili su važan subjekt sigurnosti plovidbe na području sjevernog Jadrana, za što smo godine 1996. i 2000. zbog požrtvornosti u akcijama spašavanja nagrađeni najvećim priznanjem u pomorstvu "Plava vrpca". Sa svojih 12 tegljača snage od 1.000 Kw do 2x1920 kW, Društvo posjeduje ugovore o koncesiji koja se obnaša u luci Rijeka, na terminalu za sirovu naftu Omišalj i u luci Zadar.

Paralelno s djelatnosti tegljenja, spašavanja, protupožarne zaštite mora i priobalja te ekološke zaštite mora sprječavanjem i prikupljanjem zauljenih i otpadnih tekućina u spremnicima i razlivenom stanju, Društvo također pruža uslugu dizanja teških tereta 100 t pontonskom dizalicom za potrebe međunarodne luke Rijeka, i u akcijama spašavanja i vađenju potonulih objekata.

JADRANSKI POMORSKI SERVIS d.d. RIJEKA je organiziran kao broderska tvrtka koja je ustrojena prema svim zahtjevima hrvatskih zakona i propisa, a pravila Hrvatskog registra brodova i međunarodnih konvencija primjenjuju se u vođenju i održavanju komercijalne, tehničke i kadrovske djelatnosti na brodovima.

Tegljačka flota posljednjih je godina obogaćena novoizgrađenim tegljačima „David Prvi“, „Mak“, „Lukas“ i „Champion“ koji se ubrajaju među najvrednije i najsofisticiranije tegljače u Hrvatskoj, a isto se može ustvrditi i u svjetskim okvirima.

Novoizgrađeni tegljači namijenjeni su za lučko i obalno tegljenje, odnosno za tegalj tankera koji dolaze na naftni terminal, pratnju tankera, protupožarnu zaštitu, te kontrolu onečišćenja mora. Tegljači "David Prvi" i „Champion“ imaju najmoderniju protupožarnu i ekološku opremu za otklanjanje incidenata prilikom uljnih zagađenja, visoko su automatizirani i posjeduju najmoderniju navigacijsku opremu.

Sve naznačeno dodatni je prilog tvrdnji da je Jadranski Pomorski Servis d. d. Rijeka dokazan kao brodar visoke profesionalnosti i pouzdanosti.

2.4.2. Kadrovska i organizacijska struktura

Za potrebe kvalitetnog obavljanja zadataka iz naznačenih djelatnosti, u sastavu Društva se nalazi 12 tegljača, pontonska dizalica, tri teglenice .

Flota Jadranskog pomorskog servisa sastoji se od:

1. 11 tegljača: Aries, Pollux, Venus, Gea, Beli Kamik, Rijavec, Pluton, David Prvi, Mak, Lukas i Champion;
2. 3 teglenice: Fiumanka (TEG 29), TEG 10 i TEG 12;
3. 1 pontonska dizalica: .Dobra

Za pružanje usluga iz svoje djelatnosti, Dioničko društvo danas zapošljava 123 djelatnika. Od toga je 82 pomorca koji su izravno ukrcani na objektima, a ostalih 41 čine djelatnici uposleni u službi operative, administraciji i Upravi Društva.

Rukovodstvo čine:

1. Ante Maras (direktor/Uprava)
2. Gordana Maras (rukovoditelj financijskog odjela/Rukovoditelji)

Nadzorni odbor čine:

1. Aleksandar Maras (predsjednik nadzornog odbora/Nadzorni odbor)
2. Tin Dolički (član nadzornog odbora/Nadzorni odbor)
3. Senija Badurina (Nadzorni odbor)

Društvo posebice pridaje važnost kulturi sigurnosti na brodovima osiguravajući permanentno kvalitetan trening i obrazovanje pomoraca. Svi su djelatnici u radnom odnosu i ostvaruju svoja prava po osnovi mirovinskog i zdravstvenog osiguranja, te točnosti i redovitosti primanja svojih plaća.

3. KONCESIJA KAO PRIHOD OD GOSPODARSKE LUČKE DJELATNOSTI

Sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama ("Narodne novine" br. 158/03., 100/04., 141/06. i 38/09.) pravo na obavljanje lučkih djelatnosti, korištenje postojeće podgradnje i nadgradnje te gradnje novih građevina i drugih objekata nadgradnje i podgradnje stječe se na temelju koncesije. Zakon propisuje vrste koncesija na lučkom području luka otvorenih za javni promet koje daje lučka uprava:

Koncesije za obavljanje lučkih djelatnosti, te ostalih gospodarskih djelatnosti koje ne zahtijevaju isključivo korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području. Koncesije daje lučka uprava na zahtjev tražitelja.

Koncesije za obavljanje lučkih djelatnosti, kao i ostalih gospodarskih djelatnosti koje zahtijevaju korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području. Koncesije daje lučka uprava na temelju javnog prikupljanja ponuda.

U Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama propisan je postupak, rokovi, uvjeti za dobivanje koncesije, potrebna dokumentacija za koncesije na zahtjev koju treba priložiti, sadržaj odluke o javnom prikupljanju ponuda, kao i sadržaj ponude za dobivanje koncesije.

Uredba o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru ("Narodne novine" br. 23/04., 101/04., 39/06. i 63/08.) detaljnije razrađuje postupak davanja koncesija u lukama otvorenim za javni promet

OSNOVNI POJMOVI O KONCESIJI⁷

DAVATELJ KONCESIJE (KONCEDENT) je tijelo, odnosno pravna osoba koja je, nadležna za davanje koncesije.

⁷ ZAKON O KONCESIJAMA NN 125/08

KONCESIONAR je fizička ili pravna osoba s kojom je davatelj koncesije potpisao ugovor o koncesiji.

UGOVOR O KONCESIJI je ugovor koji su potpisali davatelj koncesije s jedne strane i koncesionar s druge strane, a koji sadrži odredbe o međusobnim pravima i obvezama vezanim uz korištenje dane koncesije.

NAKNADA ZA KONCESIJU je naknada koju plaća koncesionar na temelju ugovora o koncesiji.

REGISTAR KONCESIJA je jedinstvena elektronička evidencija ugovora o koncesijama danim na području Republike Hrvatske.

ODLUKA O ODABIRU NAJPOVOLJNIJEG PONUDITELJA je upravni akt koji donosi davatelj koncesije na prijedlog stručnog povjerenstva za koncesiju, a nakon ocjene pristiglih ponuda za davanje koncesije i u skladu s dokumentacijom za nadmetanje i kriterijima za odabir najpovoljnije ponude.

PONUDITELJ je pravna ili fizička osoba koja je dostavila ponudu u postupku za davanje koncesije.⁸

3.1 PRIPREMNE RADNJE ZA DAVANJE KONCESIJE

Pripremne radnje za davanje koncesije provodi davatelj koncesije. Pripremnim radnjama smatraju se Procjena vrijednosti koncesije, Izrada studije opravdanosti davanja koncesije, Imenovanje stručnog povjerenstva za koncesiju, Izrada dokumentacije za nadmetanje.

3.1.1. Procjena vrijednosti koncesije

Na procjenu vrijednosti koncesije za javne usluge i javne radove primjenjuju se odgovarajuće odredbe propisa kojima se uređuje javna nabava. Na procjenu vrijednosti koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra primjenjuju se odgovarajuće odredbe propisa kojima se uređuje pojedina vrsta koncesije.

3.1.2 Studija opravdanosti davanja koncesije.

Davatelj koncesije u izradi studije opravdanosti davanja koncesije posebno uzima u obzir javni interes, utjecaj na okoliš, zaštitu prirode i kulturnih dobara, financijske učinke

⁸ ZAKON O KONCESIJAMA NN 125/08

koncesije na državni proračun, odnosno proračun jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave i usklađenost s gospodarskim razvojnim planovima i planovima davatelja koncesije.

3.1.3 stručno povjerenstvo za koncesiju

Prije početka postupka davanja koncesije, davatelj koncesije dužan je imenovati stručno povjerenstvo za koncesiju iz redova istaknutih stručnjaka iz područja prava, ekonomije, tehničkih i drugih odgovarajućih struka, ovisno o predmetu koncesije. Broj članova stručnog povjerenstva mora biti neparan, no ne smije biti veći od 7 članova. Član stručnog povjerenstva ne smije imati izravnih ili neizravnih osobnih interesa u bilo kojoj aktivnosti koji bi doveli do sukoba tih interesa s njegovim dužnostima u radu stručnog povjerenstva. Davatelj koncesije obavezan je obavijestiti ministarstvo nadležno za financije o namjeri osnivanja stručnog povjerenstva. Ministarstvo nadležno za financije može imenovati svojeg predstavnika u stručno povjerenstvo u roku od deset dana od dana zaprimanja.

Zadaci stručnog povjerenstva za koncesiju su:⁹

1. Pomoć davatelju koncesije pri pripremi potrebnih analiza i/ili studija opravdanosti davanja koncesije, pri pripremi i izradi uvjeta i dokumentacije za nadmetanje, pravila i uvjeta za ocjenu ponuditelja i primljenih ponuda te kriterija za odabir ponude,
2. Analiza projektnog prijedloga koncesije radi utvrđivanja radi li se o projektu javno-privatnog partnerstva, kako je određen propisima kojima se uređuje javno-privatno partnerstvo,
3. Pregled i ocjena pristiglih ponuda,
4. Utvrđivanje prijedloga odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja za davanje koncesije ili prijedloga odluke o poništenju postupka davanja koncesije, i obrazloženje tih prijedloga,
5. Obavješćavanje nadležnog državnog odvjetništva o namjeri davanja koncesije za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra, te
6. Obavljanje ostalih poslova potrebnih za provedbu postupka davanja koncesije.

Stručno povjerenstvo za koncesije o svom radu vodi zapisnik koji potpisuju svi članovi povjerenstva.

⁹ ZAKON O KONCESIJAMA NN 125/08

3.1.4. Dokumentacija za nadmetanje

Dokumentacija za nadmetanje sadrži oblik ponude, sadržaj ponude, rok valjanosti ponude, opis predmeta koncesije (tehničke specifikacije), nacrt ugovora o koncesiji, uvjete i dokaze koje su ponuditelji obvezni dostaviti uz ponudu u svrhu dokazivanja sposobnosti ponuditelja.

Ako davatelj koncesije ili drugo javnopravno tijelo na temelju posebnog propisa ima pravo određivanja cijene koju koncesionaru za njegove usluge plaćaju krajnji korisnici ili davanja suglasnosti koncesionaru na cjenik njegovih javnih usluga, takvo pravo, kao dio odredbi ugovora o koncesiji koja je predmet nadmetanja, treba biti sastavni dio dokumentacije za nadmetanje.

Opis predmeta koncesije (tehničke specifikacije) ne smije ograničavati tržišno natjecanje u postupku davanja koncesije. Dokumentacija za nadmetanje mora biti izrađena na način koji omogućava usporedivost ponuda za davanje predmetne koncesije. Davatelj koncesije može u dokumentaciji za nadmetanje navesti tijela od kojih pravna i/ili fizička osoba koja ima interes za sudjelovanjem u postupku davanja koncesije može dobiti informacije o obvezama vezanima uz poreze, doprinose i ostala porezna davanja, uz zaštitu okoliša, prirode i kulturnih dobara, energetske učinkovitost, odredbe o zaštiti na radu i o radnim uvjetima koje su na snazi na području na kojem će se izvoditi djelatnosti navedene u ugovoru o koncesiji.

U postupku davanja koncesije svakoj se pravnoj i/ili fizičkoj osobi koja ima interes za sudjelovanjem u postupku davanja koncesije daje mogućnost da pod jednakim uvjetima dobije na uvid dokumentaciju za nadmetanje potrebnu za izradu ponude ili da je otkupi. Ako su za vrijeme roka za dostavu ponuda potrebne dopune, izmjene ili ispravci dokumentacije za nadmetanje, u skladu s posebnostima davanja predmetne koncesije, ona se dopunjava, mijenja ili ispravlja, a ako je potrebno dopunjava se, mijenja ili ispravlja i objava obavijesti o namjeri davanja koncesije, a rok za dostavu ponuda po potrebi se odgovarajuće produljuje..¹⁰

¹⁰ ZAKON O KONCESIJAMA NN 125/08

3.2. POSTUPAK DAVANJA KONCESIJE

Postupak davanja koncesije započinje danom objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u »narodnim novinama«, a završava konačnošću odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja ili konačnošću odluke o poništenju postupka davanja koncesije.

3.2.1 Načela postupka davanja koncesije

Pprilikom provođenja postupka davanja koncesija davatelji koncesija obvezni su, u odnosu na sve pravne i fizičke osobe, poštovati načelo slobode kretanja robe, načelo slobode poslovnog nastana, načelo slobode pružanja usluga, načelo učinkovitosti, kao i ostala temeljna načela iz ustava republike hrvatske te ugovora o osnivanju europske zajednice, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti.

3.2.2 Namjera za davanje koncesije

Davatelj koncesije svoju namjeru za davanje koncesije obznanjuje putem obavijesti. Obavijest o namjeri davanja koncesije objavljuje se u »Narodnim novinama«, a nakon toga, neizmijenjenog sadržaja, može biti objavljena i u ostalim sredstvima javnog priopćavanja i na web-stranici davatelja koncesije, s navedenim datumom objave u »Narodnim novinama«.

Ponude se dostavljaju u pisanom obliku u zatvorenoj omotnici s adresom davatelja koncesije, naznakom postupka za davanje koncesije na koji se odnosi, naznakom »ne otvaraj« i adresom ponuditelja. Ponuda je obvezujuća za ponuditelja koji ju je dostavio do isteka roka valjanosti ponude. Tijekom roka za dostavu ponuda ponuditelj ne može mijenjati i dopunjavati svoju ponudu.

3.2.3 Kriteriji za davanje koncesije

Kriteriji na kojima davatelj koncesija temelji odabir najpovoljnije ponude jesu:¹¹

1. u slučaju ekonomski najpovoljnije ponude sa stajališta davatelja koncesije, kriteriji vezani uz predmet koncesije, kao što su: kvaliteta, visina naknade, cijena, tehničko dostignuće, estetske, funkcionalne i ekološke osobine, operativni troškovi, ekonomičnost,

¹¹ ZAKON O KONCESIJAMA NN 125/08

servisiranje nakon predaje i tehnička pomoć, datum isporuke i rokovi isporuke ili rokovi završetka radova,

2. najviša ponuđena naknada za koncesiju.

Kada se najpovoljniji ponuditelj odabire na temelju kriterija ekonomski najpovoljnije ponude, davatelj koncesije u dokumentaciji za nadmetanje, te u obavijesti o namjeri davanja koncesije navodi sve kriterije za odabir ponude čiju primjenu predviđa u odnosu na relativno značenje koje im pridaje. Značenje kriterija može se izraziti određivanjem niza maksimalnih vrijednosti u odgovarajućem rasponu. Ako to iz opravdanih razloga nije moguće, davatelj koncesije navodi u obavijesti o namjeri davanja koncesije kriterije poredane po važnosti od najvažnijeg prema najmanje važnom.

Odluku o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja, s preslikom zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda, davatelj koncesije dužan je svakom ponuditelju bez odgode dostaviti preporučenom poštom s povratnicom ili na drugi način kojim će se dostava moći dokazati. Preslikom zapisnika o pregledu i ocjeni ponuda ne smiju se povrijediti odredbe propisa o tajnosti dokumentacije u postupcima davanja koncesije. Davatelj koncesije ne smije potpisati ugovor o koncesiji prije isteka razdoblja mirovanja, koje iznosi 15 dana od dana dostave odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja svakom ponuditelju.

Završetkom razdoblja mirovanja ponuditelj smije se potpisati ugovor o koncesiji između davatelja koncesije i odabranog ponuditelja jedino ako žalbom nije pokrenut postupak pravne zaštite. Ako je žalbom pokrenut postupak pravne zaštite, ugovor o koncesiji smije se potpisati kada odluka o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja postane konačna, tj. ako je uložena žalba odbačena ili odbijena.

Rok za donošenje odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja mora biti primjeren, a počinje teći danom isteka roka za dostavu ponude. Ako u dokumentaciji za nadmetanje nije navedeno drugačije, rok za donošenje odluke o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja iznosi 30 dana. Ponuditelj može produljiti rok valjanosti svoje ponude na zahtjev davatelja koncesije. Ako davatelj koncesije ne donese odluku o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja i ne dostavi je ponuditelju u propisanom roku, ponuditelj ima pravo žalbe zbog nepoštivanja zakonskih rokova.

Odluka o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja može sadržavati i druge odgovarajuće podatke u skladu s dokumentacijom za nadmetanje, podnesenom ponudom te odredbama posebnih propisa kojima se uređuju koncesije. Odluka o poništenju postupka davanja koncesije

3.3. UGOVOR O KONCESIJI

Davatelj koncesije mora odabranom najpovoljnijem ponuditelju ponuditi potpisivanje ugovora o koncesiji u roku od 10 dana od trenutka kada je odluka o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja postala konačna.

Ugovor o koncesiji sastavlja se u pisanom obliku koji potpisuju ovlaštena osoba davatelja koncesije i odabrani najpovoljniji ponuditelj. Potpisivanjem ugovora o koncesiji koncesionar stječe pravo i preuzima obvezu obavljanja djelatnosti iz ugovora o koncesiji. Ugovor o koncesiji mora biti sastavljen u skladu s dokumentacijom za nadmetanje, svim podacima iz obavijesti o namjeri davanja koncesije, odabranom ponudom te odlukom o odabiru najpovoljnijeg ponuditelja.

Davatelj koncesije dužan je prije potpisivanja ugovora o koncesiji prikupiti od odabranog najpovoljnijeg ponuditelja potrebna jamstva i/ili instrumente osiguranja naplate naknade koncesije te naknade moguće štete nastale zbog neispunjenja obveza iz ugovora o koncesiji (zadužnice, bankarske garancije, osobna jamstva, mjenice i ostalo) u skladu s procjenom očekivane vrijednosti koja proizlazi iz prava iz ugovora o koncesiji.

Jamstva i instrumenti osiguranja pohranjuju se na prikladnom mjestu kod davatelja koncesije koji ih je dužan čuvati za vrijeme trajanja ugovora o koncesiji u skladu s odredbama ovog Zakona.

3.3.1.Sadržaj ugovora o koncesiji

Ugovorom o koncesiji određuju se prava i obveze davatelja koncesije i koncesionara U slučaju koncesije koja je sastavni dio projekta javno-privatnog partnerstva primjenjuje se i propis kojim se uređuje sadržaj ugovora o javno-privatnom partnerstvu.

3.3.2.Naknada za koncesiju

Koncesionar je dužan plaćati novčanu naknadu za koncesiju u iznosu i na način kako je to uređeno ugovorom o koncesiji, osim ako plaćanje naknade za koncesiju nije ekonomski opravdano. Novčana naknada za koncesiju može biti ugovorena kao stalan jednak iznos i/ili kao varijabilni iznos, ovisno o posebnostima pojedine vrste koncesije. Visina naknade za koncesiju određuje se ovisno o vrsti djelatnosti, roku trajanja koncesije, poslovnom riziku i očekivanoj dobiti, opremljenosti i površini općeg, odnosno javnog dobra. Ugovorom o koncesiji može se odrediti promjena visine naknade za koncesiju u određenom vremenskom razdoblju, za vrijeme trajanja ugovora o koncesiji, što se naznačuje u dokumentaciji za nadmetanje.

Naknade za koncesiju prihod su državnog proračuna i/ili proračuna jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave. Za vrijeme trajanja ugovora o koncesiji davatelj koncesije ne može ni propisivati niti ugovarati s koncesionarom bilo koji oblik kompenzacije u zamjenu za plaćanje naknade za koncesiju.¹²

¹² ZAKON O KONCESIJAMA NN 125/08

4. POMORSKO GOSPODARSTVO

4.1. GLOBALNA ANALIZA POMORSKOG GOSPODARSTVA

Hrvatsko pomorsko gospodarstvo razvijalo se u prošlih 40 godina u vrlo promjenljivim vanjskim i unutrašnjim okolnostima. Svjetsko je gospodarstvo u razdoblju 1950-1973. prolazilo povoljnu fazu opće ekonomske ekspanzije i povećanja izvoza u uvjetima oštre političko-ekonomske napetosti između zapadnog i istočnog bloka ("Hladni rat"), a u razdoblju 1975-1990. Ono je zapalo najprije u iznenadnu energetska, valutarna i sirovinska krizu, a poslije toga u dugoročnu recesiju s postupnim popuštanjem međunarodne napetosti. God. 1989/90. rasпали su se komunistički režimi u Sovjetskom savezu i istočnoeuropskim zemljama koje su onda pristupile uvođenju demokratskih režima i procesa tranzicije. To je izazvalo u njima najprije tešku ekonomsku krizu i onda postupni oporavak gospodarstva, dok su zapadne zemlje nastavile daljnji gospodarski rast, ali usporenim tempom.

Hrvatsko je gospodarstvo u sklopu bivše socijalističke Jugoslavije bilo zapljusnuto prvim valom industrijalizacije 1945-1960. u kojem su bili izgrađeni mnogi novi industrijski i prometni kapaciteti, uz sustavno potiskivanje privatnog sektora, posebno u poljoprivredi i obrtništvu. Poslije 1960. provedeno je nekoliko povremenih reformi gospodarskog sustava radi unapređenja poljoprivrede, prerađivačke industrije i turizma uz veći utjecaj tržišta i povećanje izvoza. Početkom 80-tih godina usvojen je program dugoročne stabilizacije navedenog sustava koji je izazvao mnoge otpore, usporio rast investicija i doveo do izrazite recesije ekonomskih aktivnosti. U toku tih reformi i stabilizacije sustava sve su se oštrije izražavali nacionalni, politički i ekonomski sukobi i interesi, pa je 1990. došlo do raspada Jugoslavije.

U tom razdoblju 1960.g-1990g. Hrvatsko pomorsko gospodarstvo proširilo je svoje kapacitete, povećalo obujam svoje proizvodnje roba i usluga, izvoza, zaposlenosti i deviznog priljeva, i to više zahvaljujući vitalnosti i iskustvu hrvatskih brodara, brodograditelja, mornara i ribara nego državnoj podršci. Hrvatska je pokušavala nametnuti tadašnjoj mnogonacionalnoj

državi pomorsku i jadransku orijentaciju, ali su interesi kopnenih republika ograničavali veći razvoj pomorskog gospodarstva i nametali pretežno kopnenu ili podunavsku orijentaciju.¹³

Nakon svog osamostaljenja, Hrvatska je usmjerila svoje materijalne i vojne napore na obranu od srpske agresije i na izgradnju novog političkog i ekonomskog ustroja u uvjetima tranzicije. Premda je Hrvatski sabor već prve godine samostalne države proklamirao pomorsku orijentaciju zemlje kao sastavni dio nove ekonomske politike, pomorsko je gospodarstvo pod utjecajem tranzicijskih teškoća izrazito nazadovalo jer su se stalno gomilali i zaoštravali njegovi dugoročni problemi. Demokratskom promjenom vlasti početkom 2000. god. i uspostavljanjem boljih odnosa s međunarodnom zajednicom stvoreni su povoljniji uvjeti za razvoj pomorskog gospodarstva, za ulazak stranog kapitala i za uspješnije rješavanje dugoročnih problema pomorskog gospodarstva. Globalni pregled razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva u razdoblju 1960.g.- 2000.g. iznosi se po granama u tablici

TABELA 1: Globalni pregled razvoja hrvatskog pomorskog gospodarstva u razdoblju 1960-2000

Pomorska grana	1960	1990	1995	1998	2000
Pomorski promet robe (Mln t)	6.1	29.1	38.1	35.8	32.5
- Indeks	100	477	625	587	533
Međunarodni promet robe u lukama (izvoz, uvoz, tranzit) Mln t	6.4	26.5	11.7	12.6	14.2
- Indeks	100	414	183	197	222
Trgovačka mornarica (000 brt)	544	2460	2480	2036	1529
- Indeks	100	452	426	367	265
Isporučeni brodovi (000 brt)	187	873	158	262	291
- Indeks	100	467	85	140	156
Ulov morske ribe (000 t)	19.3	34.9	15.4	24.7	24.3
- Indeks	100	181	80	128	126
Proizvodnja morske soli (000 t)	5.4	24.0	21.8	24.1	31.2
- Indeks	100	444	404	446	578
Primorski međunarodni turizam (Mln noćenja)	2.3	34.0	8.5	26.0	27.2
- Indeks	100	1478	370	1130	1183

IZVOR: Ivo Žuvela Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 11-59

¹³ Ivo Žuvela Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 11-59

4.2. ANALIZA PO POJEDINIM GRANAMA

Opća analiza razvoja i stanja pomorskog gospodarstva Hrvatske postaje potpunija i bogatija detaljnijim raščlanjivanjem postojećeg stanja, teškoća, problema i izgleda za dalji razvoj pojedinih pomorskih grana i djelatnosti, ali i isticanjem njihovih posebnih karakteristika koje dijelom narušavaju i dezagregiraju jedinstvenost funkcioniranja pomorskog gospodarstva kao dinamičkog sustava¹⁴

4.2.1 Brodogradnja

Brodogradnja je kompleksna industrijska grana u kojoj brodogradilišta izrađuju trup broda u koji ugrađuju potrebnu opremu, razne uređaje, dijelove i materijale nabavljene od drugih industrija i obrtnih struka. U tu granu pripada proizvodnja trgovačkih, ratnih, ribarskih i drugih vrsta brodova te njihovi popravci (remont brodova). To je kapitalno-intenzivna grana, jer zahtijeva veliki kapital za investicije i za tekuće financiranje novogradnji, brod je, stoga, vrlo složen i skup proizvod. To je proizvod visokog stupnja obrade koji poslije prodaje donosi značajan prihod koji pripada brodograđevnom društvu. No, zbog sudjelovanja mnogih dobavljača opreme, materijala i usluga u gradnji broda, brodogradnja utječe na njihovu proizvodnju povećavajući njihove prihode, zaposlenost i korist. Ona, dakle, multiplikativno djeluje na ostale gospodarske grane pa ima karakter pokretača razvoja. Zbog toga je u svim pomorskim zemljama ona propulzivna gospodarska grana od strateškog nacionalnog interesa.

Brodogradnja je znatno ili pretežno orijentirana na izvoz brodova, pa se na svjetskom tržištu sukobljava s jakom međunarodnom konkurencijom, u kojoj sudjeluju jake brodograđevne zemlje Azije (Japan, Južna Koreja, Kina). Osim toga, na tržištu broskog prostora prevladavaju velike fluktuacije između svjetske ponude i potražnje, što izaziva i velike konjunkturane fluktuacije u financijskom poslovanju brodogradnje. Zato je ona tipičan posao krupnog kapitala i nalazi se obično u vlasništvu tog kapitala ili države. No, država većinom pruža brodogradnji financijsku podršku zbog njene strateške nacionalne važnosti, da se lakše održava i razvija unatoč njenoj ugroženosti od međunarodne konkurencije.

¹⁴ Ivo Žuvela Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 11-59

Kapaciteti svjetske brodogradnje smanjili su se od oko 37 mln BRT 1975. na 23 mln u razdoblju 1980-1985. i na 20 mln BRT 1998.⁴³ zbog ranijih viškova tonaže svjetske trgovačke mornarice, zbog smanjenja državnih subvencija u zemljama OECD i zatvaranja znatnog broja brodogradilišta. Smanjenjem svjetske političke napetosti, poslije propasti komunističkih režima u istočnom bloku, zatvorena su i mnoga brodogradilišta koja su proizvodila ratne brodove.

Brodogradnja u Hrvatskoj razvila se u jaku industrijsku granu u razdoblju industrijalizacije bivše Jugoslavije 1945-1975. kada su se znatno povećali njeni kapaciteti i razvila prateća industrija. Gradili su se brodovi raznih tipova i sve većih veličina (brodovi za generalni teret, tankeri, ore/bulk carriers i specijalni brodovi); oni su se dijelom i izvozili. Država je u tom razdoblju pomagala razvoj brodogradnje radi jačanja domaće mornarice i povećanja izvoza.

Nastupom svjetske energetske i valutarne krize sredinom 70-ih godina brodogradnja zapada u posebne teškoće, znatno smanjuje godišnje isporuke brodova i orijentira se pretežno na izvoz brodova. Država je zadržala pomaganje proizvodnje brodova za izvoz, a zamrzla pomaganje brodova isporučenih domaćem tržištu. Zbog neriješenog pitanja financiranja proizvodnje brodova, brodogradnja je u toku 80-ih godina smanjivala isporuke brodova i tek je 1989. i 1990. znatnije povećala svoju proizvodnju i izvoz brodova. Poslije osamostaljenja Hrvatske brodogradnja ubrzo zapada u tešku krizu, znatno smanjuje proizvodnju i izvoz, povećava svoje zaduženje i gubitke zahvaljujući posljedicama rata i teškoćama tranzicije. Država, kao pretežni vlasnik brodogradilišta, poduzima mjere za njihovo ozdravljenje, organizacijsko i tehnološko prestrukturiranje: ona im višekratno pruža financijsku pomoć za rješavanje problema viška radne snage, oslobađa ih plaćanja doprinosa, izdaje povremene garancije za nove poslove, provodi njihovu sanaciju i brine se za održavanje i povećanje njihove zaposlenosti¹⁵

4.2.2 Morsko brodarstvo

Morsko brodarstvo ima višestruke funkcije u narodnom gospodarstvu: ono izravno valorizira geoprometni položaj pomorske zemlje, prevozeći terete nacionalne vanjske trgovine

¹⁵ Ivo Žuvela Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38

i tranzita susjednih kopnenih zemalja najjeftinijim pomorskim prijevozom; time pridonosi njihovu razvoju i povećanju međunarodne konkurentnosti domaćih proizvoda. Viškom svojih kapaciteta sudjeluje u prekomorskom prijevozu tereta i drugih zemalja između stranih luka i tako ostvaruje znatan devizni priljev. Ono održava putnički promet u obalnom pojasu, posebno između otoka i kopna. Konačno, ono sudjeluje u povećanju bruto domaćeg proizvoda, zaposlenosti, deviznih i proračunskih prihoda, a time pridonosi i ukupnom razvoju zemlje i lokalnih obalnih zajednica.

Morsko brodarstvo su u Novom vijeku najviše razvile europske kolonijalne pomorske zemlje koje su koristile svoje ratne brodove za osvajanje kolonija i trgovačke brodove za prisvajanje njihovih sirovina. Do I. svjetskog rata najveću tonažu trgovačke mornarice imala je Engleska (19.2 mln BRT), a iza nje mnogo manju SAD, Njemačka, Francuska, Italija, Japan, Norveška i Nizozemska. S razvojem industrije i međunarodne razmjene povećavala se tonaža tih zemalja između dva svjetska rata i naročito poslije II. svjetskog rata kada se proširila i tonaža azijskih zemalja (Indije, Kine i SSSR-a). Svjetski pomorski promet povećao se od 494 mln t 1937. na 5.1 mld t 1998., a svjetska tonaža od 68.5 mln BRT 1939. na 130 mln 1960 i 522 mln BRT 1998.

Kako je morsko brodarstvo vrlo osjetljivo na promjene svjetske konjunktore, na političke sukobe, svjetsku konkurenciju i opće kretanje vozarina, razvijene pomorske zemlje pružaju mu razne vrste subvencija koje još više zaoštravaju međunarodnu konkurenciju. Jače broderske kompanije raznih zemalja više su od jednog stoljeća održavale red na ustaljenim međunarodnim linijama sklapajući međusobne sporazume (broderske međunarodne konferencije) o raspodjeli tereta na pojedinačnim pomorskim rutama i o održavanju visine realnih vozarina na tim rutama, što im je osiguravalo monopolne pozicije. Konačno, morsko brodarstvo stalno uvodi tehnološke inovacije, povećava veličinu i proširuje vrste brodova, prilagođavajući se raznim vrstama međunarodnih tereta i skraćujući vrijeme putovanja i zadržavanje brodova u lukama.

Hrvatska je još prije I. svjetskog rata, a onda i u sklopu bivše Jugoslavije stalno razvijala svoju trgovačku mornaricu koja je 1939. imala tonažu od 450.000 BRT. Ta tonaža dostignuta je tek 1958. i poslije te godine ona se stalno povećavala dostigavši 1990. 2.480 mln BRT. Bivša je država u početku raznim mjerama pomagala taj razvoj, stimulirajući njen devizni priljev, pružajući povoljne kredite i regrese pri gradnji brodova u domaćim

brodogradilištima i stvaranjem nekoliko većih brodarskih poduzeća (u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku). Od 1970. do 1990. ona nije više stimulirala nabavu brodova u domaćim brodogradilištima nego su izrađena dva programa izgradnje brodova u domaćim brodogradilištima (Piranski i Splitski sporazum) uz polovično rješenje problema financiranja. Stoga su brodari bili upućeni na uvoz novih i polovnih brodova. Zbog nepovoljnog tretmana brodarstva njegovi su kapaciteti sporije rasli, ono se orijentiralo pretežno na prijevoz tereta između stranih luka, a domaći teret uvoza i izvoza i pretežni dio tranzita prevozili su strani brodovi uz povećani odljev deviza.

Poslije osamostaljenja Hrvatske brodarstvo je, zbog rata i tranzicije, zapadalo u sve veće teškoće i od 1995. ušlo je u krizu i znatne gubitke. Započetom pretvorbom i privatizacijom brodarskih poduzeća smanjila se nabava brodova, a velik dio brodova se iz razloga sigurnosti prebacio pod zastave zemalja otvorenog registra. Smanjio se vanjskotrgovinski, lučki i tranzitni promet, povećala se zaduženost brodarskih poduzeća i njihovi gubici. U razdoblju 1996-1999. znatno su se smanjile vozarine na svjetskom pomorskom tržištu. Ukinute su državne subvencije brodarima, a zadržale su se subvencije samo "Jadroliniji" koja je održavala prijevoz putnika uzduž obale i između otoka i kopna. U takvoj situaciji broderska su poduzeća pristupila racionalizaciji i reorganizaciji poslovanja radi zadržavanja smanjenih kapaciteta; onima u teškoj situaciji država je 1998. pružila financijsku podršku iz raznih fondova i dala jamstvo za zaduženje u stranim bankama. Neka su poduzeća tražila i reprogramiranje kreditnih obveza naslijeđenih iz razdoblja prije privatizacije. No to nije bilo dovoljno da se sva broderska poduzeća izvuku iz stanja krize, pa su tri poduzeća pala u stečaj (Dalmatinska plovidba 1995., Slobodna plovidba Šibenik 1998. i Croatia Line Rijeka 1999.). Smanjio se broj linijskih servisa u domaćim lukama, a znatan dio tranzita prešao je u konkurentne luke (Kopar i Trst).

U svjetskom linijskom brodarstvu sve više prevladavaju kontejnerski brodovi, uvode se velike kontejnerske linije "oko svijeta", a na području Sredozemlja stvoreno je nekoliko lučkih prekrcajnih središta za kontejnere u koje se slijeva lokalni kontejnerski promet iz manjih kontejnerskih luka pomoću tzv. "feeder servisa" koji obavljaju manji kontejnerski brodovi. Tako je Lošinjska plovidba prije dvije godine uspostavila takvu liniju od Rijeke do prekrcajnih centara u talijanskoj luci Gioia Tauro i u Malti uz ticanje luka Ploče i Bar. Prve dvije godine ta je linija stvarala domaćem poduzeću gubitke koje je u interesu hrvatskih

izvoznika i uvoznika djelomično pokrivala država. S porastom kontejnerskog prometa iz zemlje i srednjoeuropskog zaleđa taj će servis vjerojatno postati rentabilan.

Kapacitet domaće teretne mornarice smanjio se od 2.5 mln BRT 1990. na nešto manje od 2 mln BRT 1998., ali se povećao broj putničkih brodova i trajekata (od 59 na 86) i broj putničkih mjesta na njima (od 17900 na 24600) i to pretežno u obalnoj plovidbi. Dva najveća broderska poduzeća - Tankerska plovidba Zadar i Atlantska plovidba Dubrovnik postupno se konsolidiraju. Osnovano je novo poduzeće "Uljanik plovidba" u Puli i Jadranski pomorski servis u Rijeci koji obavlja obalni prijevoz naftnih derivata.

Putničko brodarstvo obavlja obalni i otočni prijevoz putnika i turista, a sastoji se od tri društva (Jadrolinija Rijeka, Rapska plovidba Rab i Atlas Dubrovnik) i većeg broja privatnih vlasnika manjih brodova. Putnička mornarica ima zastarjele brodove, većinom starije od 25 godina. Javno poduzeće "Jadrolinija" je krajem 1999. posjedovalo 47 brodova, među kojima je pet velikih trajekata za dužobalne međunarodne linije, a ostatak čine manji trajekti za prijevoz između kopna i otoka. Poduzeće dobiva državnu dotaciju za pokriće troškova, a država sufinancira nabavu novih brodova i trajekata u domaćim brodogradilištima.

U toku 1999. i 2000. god. poboljšava se stanje na svjetskom pomorskom tržištu, što se očituje u blagom porastu vozarina i početnom oživljavanju pomorskog tržišta. No, porast cijene nafte sredinom 2000. god. nepovoljno utječe na poslovanje brodara u svijetu i Hrvatskoj. Stoga je prijeko potrebno, dugoročnom strategijom budućeg razvoja hrvatskog brodarstva, utvrditi nacionalne interese u dimenzioniranju i strukturi hrvatske trgovačke mornarice i pronaći adekvatne modele za njeno samofinanciranje na zdravim tržišnim temeljima.

4.2.3 Morske luke

Morske luke su organizirana zbirna mjesta - čvorišta za pretovar tereta iz kopnenih prometnih sredstava u morske brodove i obratno. One imaju značajne narodnogospodarske funkcije (prometnu, trgovinsku i industrijsku), a obavljanjem raznih lučkih usluga pozitivno utječu na razvoj lokalnog gospodarstva. U pomorskim zemljama razvio se manji broj međunarodnih i veći broj lokalnih luka, a na velikim prometnim punktovima svjetske trgovine djeluju velike međunarodne luke s prometom od 80 do 280 mln t raznog tereta (Rotterdam,

Antwerpen, Marseille, Kiba, Houston, Jokohama, Nagoja, Singapur, Hong Kong, Vancouver i Turabao).

Veličina prometa u morskim lukama zavisi od njihova geoprometnog položaja, prostranstva njihova gravitacijskog područja, veličine lučkih kapaciteta, infrastrukture i suprastrukture, broja linijskih servisa, organizacije rada u luci i stručnosti lučkog osoblja. Posljednjih 30 godina znatno se razvio kontejnerski promet i velik broj specijaliziranih terminala u lukama za razne vrste tereta. Konačno, u njima se naglo proširio informatički sustav poslovanja, a sve više se provodi privatizacija terminala pa i čitavih luka.

Posljednjih 50 godina postignut je velik tehnički i organizacijski napredak u svjetskim lukama koje su zbog stalnog rasta međunarodnog pomorskog prometa proširile svoje kapacitete i ukupni promet. Naprotiv, hrvatske luke u tom razdoblju znatno su zaostajale za razvojem luka razvijenih zemalja. One su poslije II. svjetskog rata bile obnovljene i proširene, njihov se promet povećavao usporedno s rastom vanjske trgovine bivše Jugoslavije i tranzita srednjoeuropskih zemalja, a ograničavala ga je izgradnja novih luka u Kopru i Baru, nedovoljna pomorska orijentacija zemlje te nedostatak modernih kopnenih prometnica između luka i kopnenog zaleđa. Osim toga, njihova tehničko-tehnološka opremljenost je zaostajala, pa su im konkurirale druge jugoslavenske, zatim talijanske i sjevernoeuropske luke.

Najveći promet zadržala je Riječka luka, mnogo manji luke Ploče i Split, a najmanje luke Pula, Zadar, Šibenik i Dubrovnik. U tom prometu prevladavao je međunarodni promet s tranzitom, odnosno rasuti i generalni teret, a bitno se povećao mehanizirani način manipulacije prema ručnom. Povećani promet pridonio je povećanju deviznog priljeva, dopunskih lučkih usluga, a i broja zaposlenih. Izgradnjom Jadranskog naftovoda povećao se promet naftom riječke luke.

Poslije osamostaljenja Hrvatske, lučki promet znatno se smanjio zbog rata, tranzicije i smanjenja ukupne ekonomske aktivnosti. Taj promet iznosio je 2000. god. oko 50% prometa 1990.; u njemu se radikalno smanjio izvoz i uvoz, a nešto manje i tranzit. Tokom ratnog sukoba riječka je luka bila preuzela veći dio prometa ostalih hrvatskih luka koje su bile gotovo prestale obavljati normalni promet. No, najveći dio lučkog prometa skrenuo je u luke Kopar i Trst. Raspadom bivše Jugoslavije znatno se suzilo tržište lučkih usluga, a

promjenama u Mađarskoj, Češkoj i Slovačkoj smanjio se obujam njihove međunarodne razmjene i tranzita preko riječke luke. Zbog zastarjelosti kopnenih prometnica prema gravitacijskom zaleđu, zbog zastarjelosti lučkih kapaciteta i vrlo malih investicija u njihovu modernizaciju te zbog smanjenja linijskih veza sa svijetom hrvatske su luke ne samo izgubile svoju konkurentnu poziciju nego je i otežana njihova normalizacija poslovanja pa su se povećavali njihovi gubici i otkazi radnicima.

Posljednjih godina korištenje lučkih kapaciteta iznosilo je oko 22%, domaći promet čak se smanjio prema tranzitu iz srednjoeuropskih zemalja. Najveći je tranzitni promet u luci Rijeka, a mnogo manji u luci Ploče, kroz koju najviše prolaze tereti za međunarodne zaštitne snage u Bosni i Hercegovini. Prema Zakonu o morskim lukama formirane su lučke uprave koje preuzimaju upravljanje i ulaganja u lučku infrastrukturu i suprastrukturu, dok operativne poslove zadržavaju lučka poduzeća koja se pretvaraju u trgovačka društva. Lučka uprava na temelju javnog natječaja daje koncesiju za obavljanje lučke djelatnosti trgovačkom društvu u luci uz određene uvjete. Time je u lukama uveden dvojni pravni režim: lučka uprava ubire lučke pristojbe i naknadu za peljarenje, dok trgovačko društvo pokriva svoje troškove naknadama za izvršene lučke usluge. Zbog toga se u lukama stvaraju antagonizmi i sukobi između ta dva subjekta i odgađa modernizacija lučke infrastrukture.

Slobodne zone u većini luka nisu postigle očekivane rezultate, zbog nedovoljnih povlastica, nesnalazljivosti menedžerske strukture i neadekvatne organizacije njihova rada. Luke su ih uglavnom tretirale kao svoju sporednu djelatnost vezanu za pretovar, iako su one i po zakonu vanjskotrgovinska djelatnost od šireg nacionalnog interesa.

Tehničko-tehnološko i organizacijsko zaostajanje za lukama razvijenih zemalja, sporost lučkih manipulacija, minorna ulaganja u modernizaciju lučkih kapaciteta i njihovo slabo održavanje znatno su smanjili privlačnost i konkurentnu sposobnost hrvatskih luka.

Male luke i lučice najvećim su dijelom zanemarene i zapuštene, služe lokalnim potrebama prometa i stanovništva, a nisu dovoljno komercijalno i turistički valorizirane. Njihovim uređenjem i većom aktivizacijom olakšao bi se promet roba i putnika između obale i otoka te između samih otoka, a i povećao bi se prihvat malih plovniha jedinica turista nautičara.

Turističke luke (marine) razvile su se u razdoblju 1980-1990; 1990. broj marina iznosio je 35, broj vezova 8.870, a koristilo ih je 155.000 plovila sa 226.000 osoba. Neke od njih su stradale u ratu, ali su posljednjih godina obnovljene i proširene te privlače sve veći broj nautičara.

4.2.4 Morsko ribarstvo¹⁶

Morsko ribarstvo važan je izvor zdrave hrane bogate bjelančevinama, ono zapošljava znatan dio stanovništva otoka i priobalja pomorskih zemalja, daje sirovine riboprerađivačkoj industriji, a izvozom ribe donosi devizne prihode. Od prijašnje, pretežno obrtničke priobalne djelatnosti ono je u novije doba preraslo primjenom velikih brodova i efikasnih mreža u industrijsko i oceansko ribarstvo. Zato se svjetski ulov ribe znatno povećao poslije II. svjetskog rata (od 17.6 mln t 1950. na 73.6 mln t 1996.). Glavni ulovni bazeni su Tihi i Atlantski ocean. Zbog pretjerana ulova došlo je u pojedinim dijelovima oceana do prelova i ugrožavanja pojedinih vrsta, pa su sklopljeni mnogi regionalni sporazumi o zaštiti pojedinih vrsta i o ograničavanju ulova u pojedinim bazenima oceana.

Morsko ribarstvo u Hrvatskoj je od davnina bilo dopunska djelatnost stanovništva otoka i priobalja. Prvi pisani spomen o hrvatskom ribarstvu potječe od kraja 10. stoljeća (uvala Telašćica na Dugom otoku), a posebne norme o obavljanju ribolova i prodaji ribe najšire su određene u Statutu grada i otoka Korčule. Vlasnici ribarskih brodova i mreža su kroz mnoga stoljeća organizirali ribarske družine za ljetni ulov plave ribe. U 20. stoljeću znatno se razvio komercijalni ribolov zahvaljujući uvođenju većih motornih brodova i modernih tehnologija ulova. Jadransko more je relativno siromašno ribljim naseobinama, ali zato raspolaže velikim brojem ribljih vrsta. Najviše se lovi mala plava riba (srdela, papalina i incun), mnogo manje tuna i skuša, a najmanje ostala riba, mekušci, rakovi i školjke. U razdoblju međuratne i poslijeratne Jugoslavije hrvatsko se ribarstvo sporo razvijalo: malo se ulagalo u ribolovna sredstva, radni uvjeti ribara bili su nepovoljni i socijalna zaštita minimalna, tehnologija ulova sporo se poboljšavala, a i potrošnja ribe bila je vrlo niska (1.5-2 kg godišnje). Riboprerađivačka industrija bila je slabo razvijena. Poslije II. svjetskog rata forsirao se društveni sektor ribarstva a potiskivao privatni.

¹⁶ Ivo Žuvela Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38

U nekoliko desetljeća izgrađena je značajna ribarska flota i veći broj tvornica za preradu ribe, uvedene su moderne mreže i suvremena tehnologija ulova. Povećao se ukupni ulov ribe, izvoz svježe i prerađene ribe, ali i uvoz ribe za potrebe novih prerađivačkih pogona. Najveći ulov ostvaren je 1987. (48800 t), a onda se počeo smanjivati.

Poslije osamostaljenja Hrvatske morsko ribarstvo zapada u stanje recesije i to ne samo zbog rata, tranzicije i opće krize gospodarstva nego i zbog zastarjelosti ribarskih brodova, visokih troškova ulova i relativno niskih cijena. Smanjio se broj brodova i čamaca, broj mreža, ukupan broj zaposlenih i ukupan ulov. Porastao je broj sportskih i individualnih ribara za osobne potrebe, što se izrodilo u pustošenje morskih naselja ribe i u nelojalnu konkurenciju gospodarskom ribolovu.

I u samostalnoj Hrvatskoj morsko ribarstvo ostalo je opterećeno mnogim problemima i teškim financijskim stanjem: morska je flota znatno zastarjela, mnoga riblja naselja već su devastirana, slabi su ulovi, visoki troškovi ulova, ne postoji organizirano tržište, skromna je potrošnja ribe, nedovoljna briga države, a i nije postojala strategija njegova dugoročnog razvoja. Prošle godine uvedena je stimulativna (niža) cijena goriva ("plava nafta") koja će pogodovati većim kočarima, no time se ne rješavaju bitni problemi ribarstva. Veća orijentacija ribolova na otvoreno more može dovesti do manjeg rasta ulova, ali su i tu mogućnosti ograničene zbog prisustva i konkurencije talijanskih ribara. Vraćanje srdele posljednjih godina, osobito na sjevernom dijelu Jadrana, poboljšalo je ukupni ulov samo privremeno.

Za gospodarski ribolov registrirana su 2000. god. 2.482 plovila, ali je njihov ulov po brodu mnogo manji nego u razvijenim morskim zemljama. Godišnju dozvolu za sportski ribolov imalo je oko 27.000 športskih ribolovaca, a dozvolu do 30 dana oko 40.000 turista. Sve to otežava obnovu ribljeg fonda u unutrašnjem moru.

Stalno povećanje potražnje za ribom i ograničeni ulov u Jadranu ponukali su stanovništvo otoka na umjetni uzgoj ribe u kavezima (marikultura) koji se u posljednjih 15 godina znatno povećao. U Hrvatskoj danas ima 33 uzgajališta bijele ribe, od kojih su 22 smještene na otocima i četiri na Pelješcu. Pet uzgajališta tuna smješteno je, također, na otocima. U akvatoriju Malostonskog zaljeva uzgajaju se školjke još iz rimskog doba i za

vrijeme Dubrovačke republike; taj uzgoj je 1990. dostigao 3.500 t dagnji. Od bijele ribe uzgajaju se lubeni i podlanice zatim tuna i lososi. Prošle godine (2000.) u ribljim farmama proizvedeno je oko 2.500 t bijele ribe, gotovo 1.200 t tuna, 2.100 t dagnji i oko 1.5 mln komada kamenica.

Marikulturni uzgoj ribe vrlo je izgledna djelatnost koja može pridonijeti oživljavanju poduzetništva i povećanju zaposlenosti na otocima, povećanju izvoza i novčanih prihoda stanovništva. Država daje stimulaciju uzgajivačima po kilogramu proizvedene ribe. Marikultura pridonosi i poboljšanju opskrbe turista zdravom hranom. Znatan dio uzgojene tune izvozi se u Japan po vrlo povoljnim cijenama, no proizvodnja tune ograničena je međunarodnim kvotama. Konačno, granice razvoju marikulture određuje stupanj degradacije morskog okoliša.

4.2.5 Primorski turizam

Primorski turizam vrlo je vitalna grana pomorskog gospodarstva koja komercijalno valorizira prirodne blagodati morske obale i otoka masovnim privlačenjem domaćih i stranih gostiju ostvarujući znatan porast bruto društvenog proizvoda i deviznog priljeva. On se u svijetu naglo povećavao poslije II. svjetskog rata i tako postao moderni pokret, civilizacijska potreba i predmet posebne brige svih država s obzirom da multiplikativno djeluje na razvoj ostalih grana narodnog gospodarstva.

Ekonomske funkcije turizma su mnogostruke: on potiče brži gospodarski razvoj pojedinih država i njihovih regija, omogućuje valorizaciju prirodnih privlačnosti i kulturno povijesne baštine, pridonosi porastu zaposlenosti i životnog standarda stanovništva, povećanju dohotka, deviznih prihoda i prihoda proračuna države i lokalnih zajednica, boljem korištenju prostora i općem aktiviranju gospodarstva manje razvijenih krajeva. Turizam ima i mnoge vanekonomske funkcije: zdravstvenu, rekreativno-zabavnu, kulturnu, socijalnu, odgojno-obrazovnu i političku.

Glavna obilježja turizma kao gospodarske djelatnosti su ova: česte promjene turističke potražnje i ponude, formiranje turističkih destinacija s kompleksnom strukturom ponude, sezonski karakter (ljetni i zimski turizam), velika osjetljivost na promjene dohotka i cijena te

na političke i ekonomske poremećaje, negativni utjecaj na okoliš (onečišćenje i buka, prometna zakrčenost, degradacija prostora, divlja izgradnja, porast kriminala), velika opterećenost infrastrukture, ugrožavanje domaćih običaja i folklornih vrijednosti, raznovrsnost oblika turističkog prometa (masovni i elitni, stacionarni i mobilni, zdravstveno-rekreativni, tranzitni, nautički, seoski, lovni, kongresni i vjerski turizam).

Hrvatski turizam počeo se brže razvijati tijekom 60-ih godina poslije prvog vala industrijalizacije i dostigao je vrhunac krajem 80-ih godina. U tom su razdoblju izgrađeni mnogi hoteli, ugostiteljski objekti, kampovi i drugi pomoćni smještajni kapaciteti, poboljšana je prometna i komunalna infrastruktura, povećana zaposlenost i dohodak u primorskim krajevima te devizni priljev od stranih turista koji je pridonio uravnoteženju platne bilance.

Poslije osamostaljenja Hrvatske došlo je do recesije i krize u turizmu koja se protekla sve do 2000. god. kada se počeo oporavljati. Višegodišnje ratno razdoblje i politički poremećaji negativno su se odrazili na turistički promet, prihvat velikog broja prognanika i izbjeglica u hotelima primorskih krajeva znatno je smanjio mogućnost njihova komercijalnog iskorištavanja, tranzicijske teškoće i privatizacija jednog dijela hotela poremetili su njihovo normalno poslovanje, a izostanak investicija pridonio je njihovom tehnološkom zastarijevanju. Smanjili su se turistički kapaciteti, broj zaposlenih i ukupni promet.

Hrvatska, kao sredozemna zemlja, ima vrlo povoljne prirodne i izvedene uvjete za razvoj svih vrsta turizma: vrlo razvedenu jadransku obalu s mnogo otoka, s blagom klimom i čistim morem, bogatu historijsku i kulturnu baštinu, blizinu emitivnih europskih zemalja, gostoljubivo stanovništvo, školovan turističko-ugostiteljski kadar i znatno razvijene smještajne kapacitete. Glavna tri primorska turistička područja su: Istra i Kvarner s otocima, srednja Dalmacija sa zadarskim, šibenskim i splitskim otocima te južna Dalmacija sa svojim otocima. Turizam nesporno ulazi u strateške razvojne pravce Hrvatske.

U Hrvatskoj je kroz dulje razdoblje prevladavao ljetni, masovni i stacionarni turizam, a krajem 80-ih godina naglo se počeo širiti nautički turizam. Osim njega, razvijao se i športski, zdravstveno-rekreativski, kongresni i ruralni turizam. Posljednjih godina postupno se obnavljaju devastirani hotelski kapaciteti i provodi nova kategorizacija smještajnih objekata prema vrlo strogim kriterijima. Hrvatska je posljednjih 10 godina izgubila sliku solidne

turističke zemlje ali će je moći relativno brzo vratiti znatnim financijskim naporima i organizacijskim poboljšanjima uz zadržavanje konkurentnih cijena. Modernizacija zastarjelih i često nefunkcionalnih hotelskih i drugih receptivnih kapaciteta te revitalizacija ostalih segmenata turističke ponude zahtijeva znatna investicijska sredstva koja bi trebale osigurati domaće banke i strani investitori u skladu s općom strategijom razvoja Hrvatske i strategijom razvoja turizma.

4.2.6 Ostale pomorske gospodarske djelatnosti

Pomorsko građevinarstvo obuhvaća gradnju morskih luka, svjetionika, nadmorskih mostova, podmorskih kablova, naftovoda i plinovoda te bageriranje luka. Ono koristi građevne materijale otporne na morsku koroziju i podvodne pritiske, a radovi se obavljaju u otežanim uvjetima utjecaja mora, vjetrova i hladnoće. Hrvatsko građevinarstvo je u razdoblju 1950-1990. imalo nekoliko građevinskih poduzeća za pomorske gradnje koja su ne samo rekonstruirala, popravljala ili gradila neke domaće luke nego su neka od njih (npr. Pomgrad Split) gradila pomorske objekte u Siriji, sjevernoafričkim zemljama, Iraku i Indiji, ali je njihova inozemna djelatnost poslije 1990. vrlo smanjena.

Pomorsko-lučke usluge vezane su za djelatnost morskog brodarstva i morskih luka. Takve usluge obavljaju se u lučkim gradovima, a neke i u kopnenim središtima. To su usluge pomorskih agencija, pomorske špedicije, pomorskog osiguranja, opskrbe brodova, bunkeriranja nafte, tegljenja brodova u lukama i kanalima, usluge kontrolnih poduzeća, poduzeća za dezinfekciju, pranje rublja i sl. Obujam njihove djelatnosti vrlo je velik u velikim svjetskim lukama. Te usluge razvile su se i u hrvatskim lukama. U posljednjih 10 godina osnovano je više privatnih društava, ali je zbog krize pomorstva njihova djelatnost veoma smanjena.

5. EKONOMSKI UČINCI LUKE RIJEKA

Sa motrišta ulaganja razvojnog kapitala na pomorskom dobru luke javnog prometa od nacionalnog interesa predstavljaju prometno-gospodarska i logistička čvorišta koja su svojim objektima:

- prometne infrastrukture (operativne obale, lukobrani, gatovi, otvorene operativne površine, itd.)
- suprastrukture (zatvorena i poluzatvorena skladišta, hale za preradu, doradu i oplemenjivanje robe u međunarodnom javnom prometu...)
- tehničkim sredstvima i transportnom opremom (dizalice, transporteri, kontejnerski mostovi, viličari...)
- stručnim i specijalističkim kadrovima
- razvojnim programima

pripremljena za promet većih količina i više različitih vrsta robe u međunarodnom i tuzemnom javnom prometu.

Jedno od osobito važnih obilježja luka međunarodnog javnog prometa predstavljaju ekonomski multiplikatori, odnosno vrijednosno-dodane usluge VAS (Value Added Services) robi koja se preko njih transportira. Tako npr. danas na području Luke Rijeka ekonomski multiplikatori iznose 11, što znači da na jedan EUR prihoda Luke svi ostali sudionici u prometno-gospodarskom lancu ostvare još dodanih 11 EUR-a, a što predstavlja stopu društvene rentabilnosti od oko 1.100% na ukupno uloženi kapital kako je ilustrirano u nastavku.

Ostvareni izravni prihodi, od prometa kontejnera 40', na relaciji MALTA-LUKA RIJEKA-ZAGREB, jesu slijedeći:¹⁷

1. LUKA: cca. 100 USD.
2. BRODARI: cca. 270 USD.
3. KOPNENI PRIJEVOZNICI (kamionima se prevozi 80% kontejnera, pa se za referencu uzeo kamionski prijevoz): cca. 600 USD.
4. ŠPEDITERI: cca 50 USD.
5. AGENTI: cca 50 USD.
6. SVJETLARINA: cca 20 USD.

¹⁷ <http://www.pomorskodobro.com/hr/fokus-ivan-milos.html> (travanj 2014)

7. OSTALI SUDIONICI U OTPREMI KONTEJNERA (carina, policija, lučke pristojbe, peljarenje, tegljenje, opskrba broda, odvoz smeća, privez/odvez, kontrola robe, dezinfekcija.):
cca. 80 USD

8. **UKUPNO: 1.170 USD** = multiplikator 11 (bez industrijske dorade i proizvodnje)

Ako se zna da danas sve veći broj robnih pošiljki koje se transportiraju preko luka međunarodnog javnog prometa zahtijeva određenu doradu, preradu i oplemenjivanje, onda nije teško zaključiti da predmetni robni promet predstavlja izvrsno i pouzdano tržište za ulaganje razvojnog kapitala na lučkom području ili u njegovoj funkcionalnoj svezi, u profitabilne prometne i industrijske programe odnosno projekte. Međutim, država treba voditi računa o činjenicama da se s ekonomskim multiplikatorima treba sustavno upravljati, a ne čekati da se to riješi nekim sretnim slučajem kao što je to slučaj u Republici Hrvatskoj. Naime, ekonomski multiplikatori predstavljaju specijalne instrumente¹ državne gospodarske politike koji služe da se posredstvom gospodarske uporabe općeg i javnog dobra rješavaju gospodarski, prometni i drugi problemi. Tako je npr. SR Slovenija davne 1978. godine donijela Zakon o luci Koper kao izraz političke volje za domaćinskim upravljanjem općim dobrom radi poticanja razvoja svog prometnog i gospodarskog sustava. U tu svrhu Zakonom je propisano da država namjenski ulaže oko 2% BDP godišnje u nove lučke kapacitete koji joj donose godišnju profitnu stopu (kamat) veću od 1.000%. Nasuprot tome u Hrvatskoj još uvijek nije npr. niti nizinska pruga Rijeka – Zagreb – Koprivnica ugrađena u prostorno-plansku dokumentaciju, dok s druge strane Italija i Slovenija grade modernu prugu od svojih luka do logističkog centra "Divača" kako bi značajno razvili svoj lučki promet jer nemaju više prostora uz operativne obale. Nasuprot tome u Luci Rijeka Lučka uprava gradi na privremenom kontejnerskom terminalu "Brajdica" novu obalu u dužini od 330 m iz kredita Svjetske banke i programa Rijeka Gateway koji će se uskoro pretvoriti u nautički centar sukladno prostorno-planskom dokumentaciji, koja nalaže izgradnju velikog turističko-nautičkog kompleksa Delta – Porto Baroš.

U gospodarstvu jedne zemlje luke imaju najvažniju ulogu. One imaju velik utjecaj na ekonomska i gospodarska zbivanja i na razvoj države i područja na kojem se luka nalazi.

Luka iskazuje svoju važnost kroz:

- Središta koordinacije prometnih grana koje se u njima sastaju

- Robno transportna središta preko kojih se obavlja transfer tereta između pojedinih prometnih grana, luka, regija i država.

Luka je prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni kanalski ili jezerski bazen gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda. U luci mogu iskrcati / ukrcati gorivo, izvršiti popravke na brodskom trupu, strojevima i uređajima.

S ekonomskog stajališta luku možemo definirati kao mjesto u kojem se sastaju morski prometni putovi s kopnenim, zračnim i unutrašnjim vodenim putovima radi ukrcaja / iskrcaja robe, tereta i putnika sa kopnenih prometala.¹⁸

Prema zakonu o pomorskom dobru i lukama, luku definiramo kao morską luku odnosno morski s morem neposredno povezan kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova i brodica, za ukrcaj iskrcaj putnika, robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju i oplemenjivanje i doradu robe, te ostale gospodarske aktivnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj, ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi.

Suvremene luke danas predstavljaju važna središta prometa, trgovine i industrije pa se i njihove osnovne tehnološko ekonomske funkcije mogu podijeliti u 3 vrste:

- Prometna funkcija
- Trgovačka funkcija
- Industrijska funkcija¹⁹

Razvojem pomorskog i lučkog prometa iz prometne funkcije razvile su se još 2 funkcije a to su:

- Trgovačka funkcija u lukama koja se sastoji od:
 - kupoprodaje robe
 - dodatnih zahvata na robi koji povećavaju tržišnu vrijednost robe.
- Industrijska funkcija

¹⁸ Pomorska enciklopedija, sv., Zagreb, JLZ „Miroslav Krleža“

¹⁹ Siniša Vilke: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta (magistarski rad) Rijeka, 2006

5.1. PROMETNA FUNKCIJA LUKE

Najosnovnija i najvažnija funkcija i djelatnost luke je promet. Promet se odražava u tome da luka omogući nesmetan i stručan prolaz tereta, robe i putnika između pomorskog prijevoza i ostalih vrsta prijevoza(cestovni, željeznički , zračni).

Ta je lučka funkcija ostala uglavnom ista od najstarijih vremena do danas, pa iako se djelatnost luka proširila na više ekonomskih funkcija, i dalje je primarna i najvažnija. Bez prometne funkcije ne bi moglo biti ni ostalih funkcija, zapravo razmjerno njezinu unapređenju, stagniranju ili nazadovanju, ponašaju se i ostale funkcije. Tako su se u lukama koje su unapređivale prometnu funkciju, razvijale i druge funkcije (npr. luka Rotterdam), a u lukama koje su zapostavile prometnu funkciju, nisu se adekvatno razvijale ni ostale funkcije.

Osnovni sadržaj prometne funkcije luke jest prekrcaj tereta ili putnika i veza između pomorskog i kopnenog prometa. Da bi se ta djelatnost mogla obavljati luka mora udovoljavati određenim zahtjevima:

- adekvatni prekrcajni kapaciteti u lukama (lučka infrastruktura, lučka suprastruktura i prometna mehanizacija)
- kopnena povezanost sa zaleđem
- pomorske veze.

Povećan lučki promet koji kao posljedica porasta međunarodnoga pomorskog robnog prometa postavio je nove uvjete pred luku i razvijanje njezine prometne funkcije. Luka je svoje kapacitete morala uskladiti s naraslim količinama robe u prometu i prilagoditi ih inovacijama u pomorskom i kopnenom prijevozu.

Glavne promjene koje su nastale u vezi s prometnom funkcijom luke, a kojima se luke moraju prilagoditi jesu:

- porast veličine brodova u pomorskom prijevozu (glavna posljedica povećanja veličine brodova ogleda se u zahtjevu za povećanjem dubine i proširenjem lučkog akvatorija)
- porast brzine, specijalizacije i racionalizacije brodova. (takvi brodovi traže brze, tehnički dobro opremljene i prostrane luke.

- tehnički moderno opremljene luke
- luke koje su uvele multimodalni transport u prijevozu tereta na moru i na kopnu, napose konteinerizaciju.

Potpunu afirmaciju luke i optimalno obavljanje njezine prometne funkcije ostvaruje se samo ako su usklađeni kapaciteti luke, prijevozne mogućnosti kopnene infrastrukture i pročelje luke. Ako bilo koji od tih elemenata nije optimalno dimenzioniran, postat će usko grlo u odvijanju prometa i limitirat će prometne mogućnosti ostalih. Primjerice, ako je luka adekvatno opremljena i ako ima razvijeno pročelje, a nedovoljni su željeznički kapaciteti kojima je povezana sa zaleđem, nemoguće je prihvatiti sav teret koji tendira određenoj luci jer ga zbog uskoga grla na željeznici ne može otpremiti do naručitelja u zaleđu. Takav je slučaj bio s terminalom za rasute terete u Bakru. Instalirani lučki prekrcajni kapaciteti omogućavali su promet od 6 milijuna tona tereta, a maksimalni promet koji se mogao otpremiti željeznicom je 3,8 milijuna tona tereta na godinu, tako da je zbog uskoga grla u željezničkim kapacitetima dolazilo do nezaposlenosti lučkih prekrcajnih postrojenja (situacija osamdesetih godina kada je riječka luka imala promet od oko 7,5 milijuna tona suhih tereta).

5.2. TRGOVAČKA FUNKCIJA LUKE

U lukama se koncentrira velika količina robe matične države i drugih država koje nemaju izlaz na more. Na taj način luke postaju centri nacionalne i svjetske trgovine. Bez razvijene prometne funkcije i bez koncentracije prometa u luci ne može biti ni razvijena trgovačka funkcija

Postupno se iz prometne funkcije luke razvila trgovačka funkcija, tako da su razvijene morske luke postale ne samo prekrcajna nego i trgovačka središta.

Trgovačka funkcija luke je u apsolutnoj ovisnosti o prometnoj funkciji luke, jer bez razvijene prometne funkcije i bez velike koncentracije prometa u luci nema ni razvijene trgovačke funkcije.

Da bi luka mogla uspješno obavljati svoju trgovačku funkciju, odnosno da bi služila kao posrednik u prometu između dva područja koja su međusobno rastavljena morem, treba zadovoljavati određene uvjete, odnosno treba imati: ²⁰

- dobre kopnene i pomorske veze

²⁰ Blanka Kesić, EKONOMIKA LUKA, Rijeka 2003

- dovoljne količine robe koncentrirane u lučkom području
- odgovarajući skladišni kapaciteti

U obavljanju trgovinske funkcije luka kao posrednik između proizvođača i potrošača ne ostaje samo statički korespondent u prometu (kao u prometnoj funkciji), već preuzima i mnogobrojne komercijalne aktivnosti. Takve djelatnosti daju luci obilježje dinamičnog ekonomskoga partnera u produkcijskom smislu.

Trgovačka funkcija u luci obuhvaća:

- kupoprodaju robe
- dodatne zahvate na robi koji povećavaju tržišnu vrijednost robe

Pojavni i jednostavniji oblik trgovinske funkcije je kupoprodaja robe u lukama. To znači da uvoznik nabavlja robu u velikim količinama jer to snizuje nabavnu cijenu i pojeftinjuje prijevoz, a prodaje je u manjim količinama pa se zarađuje u razlici između više prodajne i niže nabavne cijene. Da bi luka mogla obavljati tu djelatnost potrebno je prije svega da raspolaže dovoljnim i odgovarajućim skladišnim prostorima za smještaj velikih količina određenog tereta koji odjednom u nju pristigne, a onda se u manjim partijama postupno distribuira na tržište. Ovakvom kupoprodajom uređuje se i odnos ponude i potražnje na tržištu odnosno, uređuje se međunarodno pomorsko tržište, a luke postaju:

- robne burze (nacionalnoga, međunarodnog i svjetskog karaktera)
- opće (luke u kojima se koncentrira trgovina različitih vrsta roba)
- posebne (u kojima se koncentrira trgovina određene vrste robe)

Takva uloga luka u pomorskom prometu poznata je još iz srednjeg vijeka. Male količine mirodija, svile, čaja, nakita, oružja i druge vrijedne robe koju su prevozili jedrenjaci, koncentriralo se u nekoliko velikih luka koje su mogle preuzeti cijeli taj brodski teret, pa su takve luke postale središnja tržišta različite robe za široko područje. Kad je Sredozemno more bilo u središtu europske civilizacije, luke kao što su Genova, Venecija ili Dubrovnik bile su velika središta za trgovinu stokom, drvom, željezom, soli, platnom, pamukom, krznom, srebrom, bakrom, mirodijama, svilom i različitim rukotvorinama. Poslije otkrića Amerike i preseljenja glavnine pomorske trgovine na Atlantski ocean, trgovačka središta postaju velike luke na obalama Atlantika - London, Amsterdam, Antwerpen i Lisabon.

Industrijskom revolucijom krajem 19. stoljeća, pojavom parobroda i željeznice, mijenja se iz osnova karakter svjetske trgovine. Umjesto malih količina luksuzne robe, parobrodi prevoze sve veće količine sirovina i industrijskih proizvoda, a željeznice omogućavaju brzu razdiobu robe u zaleđu. Osnivaju se i nove luke i nova trgovačka središta sukladna novim obilježjima trgovine i prijevoza na moru i kopnu. U to je doba kao svjetska burza roba prednjačila luka London. Poslije Drugoga svjetskog rata i raspada kolonijalizma London je svoj prioritet morao podijeliti sa susjednim rivalima lukama Hamburg, Antwerpen, Amsterdam i Copenhagen, te ustupiti određene pozicije sredozemnim lukama Marseille, Genova i Trst, odnosno skandinavskim lukama. Povećana uloga SAD-a u svjetskome gospodarstvu i trgovini ojačala je trgovačku funkciju američkih luka, posebno luke New York. Kao jaka svjetska trgovačka središta pojavile su se i luke Dalekog istoka - Singapore i Hong Kong.

Nadgradnja trgovačke funkcije luke ogleda se u tome da se na robi koja se u lukama skladišti (roba kupljena za nepoznatog prodavaoca) provode određeni zahvati koji povećavaju njezinu prodajnu cijenu. Ti zahvati nemaju karakter industrijske proizvodnje i ne mijenjaju osnovni karakter robe, već samo povećavaju njezinu tržišnu vrijednost. Na uskladištenoj robi u luci obavljaju se ove komercijalne aktivnosti: pakiranje, prepakiranje, raspakiranje, punjenje, pretakanje, miješanje, dijeljenje, sortiranje, čišćenje, sušenje, obilježavanje, oplemenjivanje robe (npr. pržionice kave, ljuštionice riže, preše za ulje), dezinfekcija ili dezinfekcija, naime različite djelatnosti kojima se povećava kvaliteta robe, odnosno kojima se jeftina roba pretvara u skupu. Organizacijom takvih djelatnosti, a u skladu sa željama i zahtjevima potencijalnog tržišta za određenu robu, luka može pružiti domaćim i stranim komitentima potpunu komercijalnu uslugu koja daje snažan poticaj trgovačkoj funkciji luke, a preko nje i poticaj prometnoj i industrijskoj funkciji. Komercijalizacijom luke i lučkih aktivnosti povećava se njezina mogućnost u proširenju gravitacijskog područja. Luka koja nudi takve dodatne usluge pojedinim teretima postaje zanimljivija za uvoz ili izvoz te robe, (preko nje) ili iz udaljenijih područja. Npr. luka Trst postala je glavna luka za uvoz kave u Europi zbog mnogobrojnih pogodnosti i mogućnosti koje pruža tome vrijednom teretu pa tako u Trstu postoji više od 300 pržionica kave.

Poseban zamah i mogućnost razvoja trgovačke funkcije luke daju slobodne lučke zone u lučkom području jer se time omogućava stvaranje specijalnih tržišta u lukama za pojedinu robu. Zbog carinskih povlastica u tim zonama za uvezenu se robu ne plaća nikakva carinska dažbina pri uvozu, kao ni pri reekspediciji u inozemstvo što posebno pogoduje tranzitu tereta preko takve luke. Takvim poslovanjem multipliciraju se prednosti i mogućnosti luke. Razvoj trgovačke funkcije potiče razvoj prometne funkcije i obratno, a pritom povećavaju se prihodi luke, koncentrira se veći robni promet u luci i na prometnom pravcu stvara se osnova za širenje i razvoj luke na temelju povećanog prometa koji omogućuje razvoj gospodarstva šire regije.²¹

5.3. INDUSTRIJSKA FUNKCIJA LUKE

Poslije Drugoga svjetskog rata uz to što luke ostaju tradicionalne točke prekrcaja i tranzita roba, u njima se javlja i industrijska funkcija. Luke postaju optimalna mjesta za smještaj čitava niza industrijskih grana u kojima se obavlja industrijska prerada sirovina i proizvodnja gotovih proizvoda. Industrija se sve više locira u lukama i lučkim područjima kako bi se iskoristile mogućnosti koje pruža more kao najekonomičniji prometni put za sniženje prijevoznih troškova industrijskih sirovina. Privlačenjem industrije na šire lučko područje omogućava se tvornicama jeftinija doprema sirovina, odnosno ušteda na prijevozu sirovina u unutrašnjost što istodobno omogućuje pojeftinjenje proizvodnje gotovih proizvoda.

²¹ Blanka Kesić, EKONOMIKA LUKA, Rijeka 2003

SLIKA : Primjer industrijske funkcije „Dina petrokemija d.d.“



IZVOR: <http://www.novilist.hr/> 26.05.2014

Prva industrijska djelatnost u luci bila je brodogradnja i industrija brodske opreme koja je nužan pratilac svake velike luke. Poslije dolazi do razvoja rafinerija i s njima povezanih industrija u lukama. Rafinerije su danas jedna od najvažnijih grana u okviru industrijske funkcije luka. U luke se nafta doprema, tu se uskladištuje i prerađuje tako da su luke s rafinerijama poseban tip industrijskih luka. Slično je i s cementom, umjetnim gnojivom i teškom kemijskom industrijom koja često zahtijeva posebne luke. U lukama koje imaju jače razvijenu neku od tih industrija može se razmišljati o specijalizaciji dijelova luke odnosno o potpunoj specijalizaciji manjih luka.

Najviši domet industrijske funkcije luke jest organizirana industrijska zona u lučkom području u kojoj djeluju raznovrsne industrije koje prerađuju sirovine uvezene iz prekomorskih zemalja, ili su pretežno usmjerene na izvoz prerađenih proizvoda uz konkurentne cijene na svjetskom tržištu. Industrija smještena u lučkim industrijskim područjima dobiva određene carinske, porezne, devizne, vanjskotrgovinske i druge olakšice da bi postala konkurentnija na svjetskom tržištu. Tako se prednostima smještaja industrije u lukama zbog korištenja jeftinoga pomorskog prijevoza, uštede na troškovima kopnenog prijevoza, prednostima skupne lokacije industrije, dodaju i gospodarsko-političke prednosti u obliku raznih olakšica za obavljanje industrijskih djelatnosti u lukama kao točkama svjetske koncentracije prometa roba i vanjske trgovine. U mnogim svjetskim lukama nastali su veliki

industrijski kompleksi primjerice; oko luka Rotterdam i Antwerpen, na području luke Le Havre-Rouen, Marseille-La Fos-Lyon, industrijska luka Venecija-Mestre (Porto Marghera).

Koncentracija industrije u lukama osigurava znatne ekonomske učinke a to su, uz nevedene:

- povećava se promet i zaposlenost brodara i luka
- olakšava se i povećava uključenje države u međunarodnu razmijenu
- pozitivno se utječe na privredni razvoj i povećanje nacionalnog dohotka
- povećavaju se konkurentne sposobnosti industrije smještene u lukama prema istovrsnim industrijama smještenim u unutrašnjosti zemlje
- uvode se nova tehničko-tehnološka rješenja.

Međutim, da bi se te pozitivne tendencije koje pruža litoralizacija industrije u lučkom području valorizirale, potrebno je zadovoljiti mnogobrojne makro i mikro uvjete.

Uz razvoj industrijske funkcije luka mora zadovoljiti ove makro uvjete:

- položaj i značenje luke u nacionalnoj svjetskoj privredi, prometnom sustavu zemlje i širem gravitacijskom zaleđu
- položaj luke prema izvorima sirovina i prema tržištu
- stupanj koncentracije tereta i linija pomorske plovidbe u luci
- gospodarska razvijenost i struktura lučkoga grada i gravitacijskog zaleđa.

Da bi se omogućilo lociranje industrije u lukama i s mikro aspekta je potrebno zadovoljiti određene uvjete:

- dubina mora i ostala maritimna obilježja užega lučkog područja
- terenski uvjeti (lokacija industrije u luci traži velike površine, ali i rezervni prostor za širenje)
- potrebna infrastruktura, oprema i organizacija rada.

Iz navedenih mikro uvjeta koje luka mora zadovoljavati želi li razvijati industrijsku funkciju, uočljivo je da su to zapravo osnovni atributi za postojanje valjane prometne funkcije luka. Znači, ako luka ne zadovoljava osnovne kriterije prometne funkcije ne može se ni razmišljati o razvijanju industrijske funkcije, odnosno organiziranju industrijske lučke zone. Primjerice, utvrđena je i prihvaćena makro i mikro lokacija velike željezare na obalnom području. Bi li

planirana čeličana mogla rentabilno poslovati ako nisu ispunjeni prije navedeni uvjeti koji imaju poglavito lučko-prometna, a ne lučko-industrijska obilježja? Ako u luci koja prihvaća sirovine za preradu u željezari ne bi mogli pristajati veliki ore-carrieri i ako mehanizacija u toj luci ne bi odgovarala suvremenim uvjetima za iskrcaj sirovine, takva željezara ne bi imala komparativne prednosti i konkurentne sposobnosti koje joj pruža lokacija na obalnom području. Dakle, optimalan razvoj industrijske funkcije luke i sve prednosti koje pruža litoralizacija industrije u lučkom području moguće je revalorizirati samo adekvatnim razvojem i tretiranjem prometne funkcije luke.

U razvijenim pomorskim zemljama nove se luke sve više od početka planiraju kao industrijske luke ili industrijske lučke zone sa svim potrebnim obilježjima i postrojenjima.

6. USLUGA LUČKOG TEGLJENJA

6.1. POVIJESNI RAZVOJ

Podrijetlo usluge lučkog tegljenja leži u prvoj polovini devetnaestog stoljeća čiji su se vlasnici remorkera ujedinili u udruhu European Tugowners Association (ETA). Kolijevka industrije tegljenja leži u Engleskoj gdje je ETA osnovana. Prvim tegljačem smatra se Charlotte Dundas, a izgrađen je 1802.g. za tegljenje dvije teglenice na Forth i Clyde kanalu u Škotskoj. Prvi tegljač na Temzi bio je Majestic sagrađen 1816.g. Tegljač Wear, izgrađen je 1825.g. ali na prvoj probnoj vožnji dogodila se havarija jer po dolasku na rijeku Temzu tegljač Wear jedva je mogao ploviti protiv riječne struje, a još manje vući teške brodove. Unutar nekoliko godina broj tegljača koji djeluju na Temzi Tyne i Clyde kanalu narastao je na inpozantan broj. Jedan od najpoznatijih tegljača na Temzi bio je Monarch koji je izgrađen 1836.g.²²

Europske luke također su otkrile pogodnosti asistencije jedrenjaka s parobrodom. U Hamburgu na primjer prvi parni tegljač napravio je svoj nastup 1833 godine, a 1878.g. bilo je pedesetak takvih plovila koje djeluju u luci, a u kasnijem desetljeću broj će porasti na 95 tegljača.

Rast industrije lučkih tegljača tekao je paralelno s usponom pomorstva i brodogradnje. Nakon Drugog svjetskog rata i Sueske krize 1956.g. došlo je do implementacije većih brodova s dužim putovanjima.

U ranim 1960-im kada je ETA osnovana, Europska industrija lučkog tegljenja suočava se potražnjom većih i snažnijih tegljača. To je također doba kada je sigurnost plovidbe unutar i van luka poboljšana uvođenjem radarskih sustava, radiokomunikacije i prvih lučkih informacijskih sustava. Tijekom proteklih pedeset godina remorkeri su prešli s parnog pogona na dizel pogon, a posebni pogonski sustavi (kao što su Schottel, Kortova mlaznica) pogon remorkera dovode do veće učinkovitosti i bolje upravljivosti. Konjska snaga i povlačna snaga

²² Eric Van Hoydonk; FIFTY YEARS OF EUROPEAN TUGOWNERS ASSOCIATION, European Tugowners Association, Brussels, Belgium, 2013

izražena kao „bollard pull“ su u porastu dok su dimenzije remorkera i broj članova posade sve manji²³.

Do današnjeg dana nije trebalo proći puno vremena prije nego što je postalo jasno da je mehanički pogonjene tegljače moguće rasporediti na različite vrste operacija, te se industrija lučkog tegljenja podijelila u nekoliko podsektora.

Članovi ETA uvijek su prvenstveno lučke kompanije koje pružaju asistenciju za lučko tegljenje ali i za spašavanje i pružanje pomoći na moru. Pomoć se sastoji od guranja i vuče u cilju da se prolazak odvija sigurno i nesmetano u uskim i opasnim djelovima luke. Povremeno tegljači su također pozvani da ponude pomoć brodovima u nevolji na moru koji su se nasukali ili potonuli. Spasiteljske tvrtke su ujedinjene u Međunarodnu Spasilačku Uniju koja je osnovana 1934.g., a s kojom ETA je surađivala u više navrata.

Tegljači su također korišteni u transportu morem. Daljnja svrha tegljača je pružanje pomoći u pomorsko - građevinskim radovima i na offshore poslovanju, kao što su vađenje nafte i plina. Tegljači dizajnirani za zahtjevne zadatke kao što su dostava i opsluživanje velikih platformi poznati su kao Anchor Handling Tug Supply (AHTS) ili off -shore supply plovila(OSVs).

6.2. INDUSTRIJA LUČKOG TEGLJENA DANAS

Tijekom posljednjeg desetljeća proces rasta flote tegljača je ubrzan uglavnom kao posljedica potražnje za snažnijim tegljačima koji opslužuju i najveće brodove. Unutarnje ETA istraživanje pokazuje ubrzani razvoj flote Europskih tegljača te više od 45% tegljača posjeduje snagu jaču od 3.500 KS.

Ponuda Europskog lučkog tegljenja suočena je s vrlo konkurentnim okruženjem koje je tijekom proteklih deset godina temeljito promjenilo svoje poslovanje, a promjene se manifestiraju kroz investicije u modernizaciji voznog parka i obrazovanje radne snage.

²³ Eric Van Hoydonk; FIFTY YEARS OF EUROPEAN TUGOWNERS ASSOCIATION, European Tugowners Association, Brussels, Belgium, 2013

Ekonomska kriza negativno utječe na pomorski prijevoz još od kraja 2008.g. koja je rezultirala znatnim smanjenjem kretanja brodova, a i time smanjenje broja tegljača u mnogim lukama Europe.

Smanjenje protoka tereta i brodskih ticanja nakon 2008.g. dovodi gotovo u svim Europskim zemljama do pada lučkih usluga tegljenja, a varira od najmanje 15% do 25%, te u nekim od najvećih luka čak do 40% i u izoliranim slučajevima čak između 60% i 80% . Manje luke koje uglavnom ovisne o rudači i ugljenu imale su najveći zabilježeni pad prometa usluga lučkog tegljenja. Čak i ako velike pomorske luke prijavljuju povećanje kretanja količine tereta to se ne odnosi i na povećanje usluga lučkog tegljenja. Razlog takve pojave je povećanje veličine i kapaciteta brodova.²⁴

Kao posljedica toga većina, ako ne i sve kompanije su prisiljene revidirati svoje poslovanje zadržavajući kvalitetu usluge. Kako transfer tegljača u druge luke nije moguć, vlasnici remorkera su morali težiti ka smanjenju flote i posade ili pregovarati oko smanjenja plaća. Međutim, takve mjere je teško provesti osobito s obzirom na pritisak od strane luka i brodovlasnika da bi održali standardne usluge na visokoj razini.

Gledajući unaprijed ETA će i dalje promicati najbolju praksu među svojim članovima udruge namjeravajući uvjeriti europska i druga regulatorna tijela da industrija tegljenja je sposobna osigurati maksimalni stupanj spontane samoregulacije, i da igra vitalnu ulogu u sigurnosti i zaštiti okoliša u pomorskom prometu, na lučkom području i morskim prolazima. To je ilustrirano osnivanjem Radne skupine o najboljim praksama i sigurnosti u tegljenju i spašavanju u suradnji s European Maritime Pilots Association (EMPA). Brojna sigurnosna pitanja su identificirana od strane pilota i brodara koji su nastojali skrenuti pozornost svih uključenih aktera, uključujući vlasnike remorkera, brodovlasnika, pilota, inženjera brodogradnje, osiguravatelja, brodogradilišta i klasifikacijskih društava.²⁵

²⁴ Eric Van Hoydonk; FIFTY YEARS OF EUROPEAN TUGOWNERS ASSOCIATION, European Tugowners Association, Brussels, Belgium, 2013

²⁵ Eric Van Hoydonk; FIFTY YEARS OF EUROPEAN TUGOWNERS ASSOCIATION, European Tugowners Association, Brussels, Belgium, 2013

6.3.UGOVOR O TEGLJENJU

Ugovorom o tegljenju brodar tegljača se obvezuje da svojim brodom tegli drugi brod ili objekt do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme, ili za izvođenje određenog zadatka, a brodar tegljenog broda se obvezuje za to platiti tegljarinu. Visina tegljarine se određuje ugovorom.

Tegljenje se koristi radi olakšanja manevriranja broda gdje je ono otežano, ili za prijevoz plovnog objekta koji nije sposoban da se sam kreće. Razlikujemo: lučko, izvanlučko, dobrovoljno i obvezno tegljenje

5.3.1 Osnovni obvezno-pravni odnosi iz ugovora o tegljenju

Tegljenjem upravlja zapovjednik tegljenog broda, ako nije drugačije dogovoreno. Ako tegljač tegli plovni objekt koji nema posadu, brodar tegljača se mora brinuti za održavanje sposobnosti za plovidbu toga tegljenog objekta u onom stanju u kojem ga je primio na tegljenje.

Brodar tegljača je dužan brinuti se za očuvanje tereta na tegljenom brodu, ako je preuzeo takvu obvezu.

Za naknadu štete koja nastane sudarom brodova koji plove u teglju, primjenjuju se odredbe o naknadi štete zbog sudara brodova. To znači da se odgovara prema načelu dokazane krivnje.

6.3.2. Prijevoz tegljenjem

Brodar tegljača može ugovoriti prijevoz tereta tegljenjem svojim ili tuđim brodom. Naime, riječ je o obvezi brodara (tegljača) da će ukrcati teret u svoj ili tuđi brod i taj brod tegliti. U tom slučaju brodar tegljača odgovara za štetu na teretu prema načelima odgovornosti brodara za prijevoz stvari.

6.3.3 Tegljenje i spašavanje

Dode li tegljeni brod u pogibelj zbog okolnosti za koje brodar tegljača po ugovoru o tegljenju nije odgovoran, pa ga tegljač spašava, brodar tegljača bude li spašavanje uspješno osim prava na tegljarinu, ima pravo i na nagradu za spašavanje.

6.3.4. Konkretni primjer dolaska i odlaska broda u riječku luku – poslovna procedura pružaoca usluge tegljenja – Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka²⁶

Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka koji pruža uslugu asistencije tegljača dolazećim ili odlazećim brodovima, izabran je nedavni dolazak broda/tankera na Janaf-ov naftni terminal u Omišlju, brod se zove m/t Olympic Future te ima sljedeće karakteristike:

Ime: m/t Olympic Future

IMO broj: 9271353

Luka upisa: Pirej, Grčka

Zastava: Grčka

Tip broda: Oil carrier

Bruto tonaža (GT): 80591

Neto tonaža (NT): 51170

Dužina: 264,22 m

Širina: 47,00 m

Godište: 2004

Izgrađen u: Brodogradilište Namura Shipbuilding Co. Ltd.Japan

Vlasnik: Ingleside Special Marine Enterprise, Panama

Operator: Springfield Shipping Co., Panama

Poslovna procedura te cjelokupna komunikacija sa svim uključenim subjektima/učesnicima tvrtke Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka je sljedeća:

1. Najava dolaska broda vrši se prvotno putem agenta broda (u ovom slučaju agencija Capris) koji nakon što je primio obavijest o nominaciji agenta i ostale detalje,

²⁶ Dražen Padovan, dipl.ing.oecc, voditelj ureda komercijale s 11 god. staža u JPS d.d. Rijeka

najavljuje brod Luci Rijeka, koja nakon toga šalje objedinjenu dnevnu najavu brodova (prilog br. 1) odjelu operative JPS-a na e-mail: operativa@jps.hr (prilog br. 2)

2. Također, svakoga dana se u 13:00 održava „koordinacija“ u Sali za sastanke u zgradi Luke Rijeka d.d. gdje agent i usmeno najavljuje dolazak broda i procijenjeno vrijeme dolaska (ETA – estimated time of arrival). Pored koordinacije na kojoj uvijek prisustvuje jedan od dežurnih disponenata operativnog odjela JPS-a, u 18:30 sati svake večeri održava se i „Plan“ gdje se sve rečeno tijekom koordinacije i potvrđuje ili po potrebi korigira. Dakle i koordinaciji i planu prisustvuju svi koncesionari i agenti brodara uz predstavnike Luke Rijeka koji vode ove aktivnosti. Dakle, na koordinaciji i planu agenti svakoga brodara iznose detalje broda, da li dolazi na ukrcaj ili iskrcaj robe ili nekih trećih aktivnosti, na koji vez će ići i koliko bi se trebao zadržati.
3. Agent broda također komercijalnoj službi JPS-a šalje sljedeće dokumente koji će biti potrebni za uslugu te za fakturiranje kasnije izvršene usluge tegljenja:
 - a) Prilog br.3 – e-mail od agenta Ivica Kamber/Capris d.o.o. prema mirjana.golob@jps.hr – Mirjana Golob je fakturistice JPS koja djeluje iz ureda komercijale JPS-a
 - b) Prilog br. 4 - Certificate of nationality m/t Olympic Future
 - c) Prilog br. 5 - International tonnage certificate –m/t Olympic Future
 - d) Prilog br. 6 - Notice of Arrival – ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future
 - e) Prilog br. 7 - IMO General Declaration Form-Arrival, m/t Olympic Future, ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future
 - f) Prilog br. 8 - Notice of Arrival for Mandatory expanded Inspection, m/t Olympic Future, ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future
 - g) Prilog br. 9 - Notice of Departure – ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future
 - h) Prilog br. 10 - IMO General Declaration Form-Departure, m/t Olympic Future, ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future
4. Zadnji poziv za potrebu tegljača vrše piloti nakon što njih obavijesti agent broda koji je prethodno razgovarao sa Zapovjednikom dolazećeg/odlazećeg broda. JPS – ova služba operative u načelu bude obaviještena o točnom vremenu i potrebnom broju tegljača za asistiranje nadolazećem/odlazećem brodu i tada se u potrebno vrijeme i

vrši odlazak tegljača iz baze u Rijeci te se odlazi na poziciju i vrši asistencija/tegljenje/manevriranje broda te se na kraju obavljene usluge potpisuje Izvještaj remorkaže/towage service report, koji potpisuju zapovjednik ili zapovjednici korištenih tegljača (ukoliko ih je bilo više od jednog) te Zapovjednik broda koji prima uslugu tegljenja (prilog br. 11 – izvještaj remorkaže br. 114). Nastavno, na isti je se način provela procedura usluge tegljača pri odlasku m/t Olympic Future (prilog br. 12 – Izvještaj o remorkaži br. 117).

5. Nakon obavljene usluge te kada Zapovjednik tegljača dostavi odjelu operative ovjerene izvještaje o remorkaži, isti se dostavljaju odjelu komercijale JPS-a gdje onda faktorna služba priprema fakture sukladno službenoj tarifi i utrošenom vremenu prema izvještaju te se takve fakture onda poštom šalju agentu brodara koji onda u zakonski određenom roku i plaća uslugu u ime i za račun Brodara, nakon što je prije toga agent primio sredstva od Brodara prema proforma disbursement account (proforma račun otpreme). (Prilog br. 13 – Račun br./Invoice No. 502-1-20). Pošto se radi o usluzi tegljača na naftnom terminalu koji se smatra kao luka posebne namjene gdje se vrši pretovar specijalnih tereta, obavezna je i usluga protupožarne zaštite (firefighting service), te je za to potreban i tegljač koji je opremljen uređajima za protupožarnu zaštitu, u ovom slučaju tegljač Rijavec. Ta je usluga pružena spomenutim tegljačem. (Prilog br. 14 – Izvještaj remorkaže br. 116 – fire fighting service). Kao i u slučaju obračuna usluge tegljenja, tako je i nakon obavljene usluge protupožarne zaštite Izvještaj remorkaže br. 116 dostavljen odjelu komercijale JPS-a gdje također faktorna služba priprema fakturu sukladno službenoj tarifi i utrošenom vremenu prema izvještaju te se iste fakture onda poštom šalju agentu brodara koji onda u zakonski određenom roku i plaća uslugu u ime i za račun Brodara. (Prilog br. 15 – Račun br./Invoice No. 503-1-20.)
6. Računi za izvršene usluge iz gornjih stavki obračunati su po vremenima utrošenim prema izvještajima o remorkaži te prema službenoj tarifi/cjeniku usluga Jadranskog pomorskog servisa d.d. Rijeka, koja je javna i dostupna na web stranicama kompanije (Prilog br. 16. –Izvadak tarife Jadranskog pomorskog servisa d.d. Rijeka)

Nakon što je agent uplatio sredstva po obavljenom poslu asistencije tegljača a prema obračunu na fakturi na račun pružatelja usluge tegljačima, Jadranskog pomorskog servisa d.d. Rijeka, posao je završen.

7. ZAKLJUČAK

Privrednici koji obavljaju gospodarske aktivnosti u Luci Rijeka su fizičke i pravne osobe koje obavljaju zadani posao prema ugovoru o koncesiji. Ugovorom o koncesiji regulirana su prava i obveze davatelja koncesije i primatelja koncesije. Koncesionari Luke Rijeka obavljaju svoje poslove u svrhu optimalnog funkcioniranja luke. Svaki koncesionar je zadužen za svoj sektor, kao što je: privez-odvez, tegljenje, zaštita, ekologija, uzorkovanje robe, i sve ostale usluge koje se mogu raditi na području luke, a u funkciji su lučkog poslovanja.

Koncesije se dodjeljuju za obavljanje lučkih djelatnosti, te ostalih gospodarskih djelatnosti koje ne zahtijevaju isključivo korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području. Koncesije daje Lučka Uprava na zahtjev tražitelja. Jedan od problema kod koncesije je taj dali će se dobiti koncesija iako je već investiran veliki dio investicijskih sredstava za pribavljanje dokumenta za natječaj, i na koje razdoblje će se odobriti koncesija. U Hrvatskom mentalitetu koncesija i nije popularan način poslovanja jer ne stvara vlasništvo, te zato područja koja se trebaju urediti a smatraju se morskim dobrom su neiskorištena i prihodi od koncesija su vrlo mali jer je naplata koncesija otežana.

Zbog svjetske i domaće gospodarske situacije potražnja za robom je drastično smanjena. Paralelno s smanjenjem potražnje robe smanjuje se i potražnja za teretnim prostorom. Ovim nizom smanjenja cijelo pomorsko gospodarstvo oscilira i trenutno je u opadanju. Brodograđevna industrija ovisi o ponudi i potražnji za brodovima, ali i o postotku ugrađenih dijelova u brodski trup koji su domaće proizvodnje. Karakteristika Hrvatske brodogradnje je da uvozimo veliki broj dijelova opreme i ugrađujemo ga u trup broda, te zbog oscilacije cijena željeza nastaje veliki gubitak brodogradilišta.

Morsko brodarstvo je u krizi još od raspada Jugoslavije. Nestaju iz godine u godinu manji brodari, a veliki su na koljenima. Starost flote i cijena nafte uzimaju svoj danak. Zbog velikih operativnih cijena brodova i velike konkurencije poznatih alianci, ostali smo na marginama pomorstva. Što se tiče obrazovane radne snage tu smo pri samom vrhu ljestvice kvalitetnih posada. Kad bi nam morsko gospodarstvo bilo konkurentno kao i naši pomorci u svijetu gdje bi nam bio kraj.

Jedno od osobito važnih obilježja luka u međunarodnom javnom prometu predstavljaju ekonomski multiplikatori, odnosno vrijednosno-dodane usluge VAS (Value Added Services) robe koja se preko njih transportira

Ako se zna da danas sve veći broj robnih pošiljki koje se transportiraju preko luka međunarodnog javnog prometa zahtijeva određenu doradu, preradu i oplemenjivanje, onda nije teško zaključiti da predmetni robni promet predstavlja izvrsno i pouzdano tržište za ulaganje razvojnog kapitala na lučkom području ili u njegovoj funkcionalnoj svezi u profitabilne prometne, i industrijske programe odnosno projekte.

Lučko tegljenje je dio lučkih usluga prema brodaru. Izvodi se modernim remorkerima koji su ujedno i tegljači, vatrogasna plovila i spasioci brodova u nevolji. Njihov rad u spašavanju vrednovan je nagradom „Plava Vrpca“(Hrvatska). Lučko tegljenje ovisi o prometu brodova u luci. S obzirom da je evidentno da je postojeći broj remorkera prevelik i da bi poslovanje bilo uspješno moraju se iznajmiti na područja gdje je potražnja za remorkerima veća nego ponuda.

8.LITERATURA

KNJIGE

- Blanka Kesić: Ekonomika luka, Pomorski Fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003
- Eric Van Hoydonk; FIFTY YEARS OF EUROPEAN TUGOWNERS ASSOCIATION, European Tugowners Association, Brussels, Belgium, 2013
- Siniša Vilke: Logistički pristup razvitku sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta (magistarski rad) Rijeka, 2006
- Pomorska enciklopedija, sv., Zagreb, JLZ „Miroslav Krleža“

ZAKONI

- Zakon o koncesijama NN 125/08

INTERNET

- <http://www.portauthority.hr/Home.aspx>
- <http://www.janaf.hr>
- <http://www.pomorskodobro.com/hr/fokus-ivan-milos.html> (travanj 2014)
- <http://www.novilist.hr/> 26.05.2014

ČASOPISI

- Ivo Žuvela Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 11-59

INTERVJU

- Dražen Padovan, dipl.ing.oecc, voditelj ureda komercijale s 11 god. staža u JPS d.d. Rijeka

9. PRILOZI:

Prilog br. 1 – Dnevna najava broda

DNEVNA NAJAVA BRODOVA NA DAN 5.05.2014.



AGENT	BROD	ZASTAVA	DUŽI NA [m]	GAZ dol. [m]	GAZ odl. [m]	DATUM	SAT	ZA UKRCAJ	ZA ISKRCAJ	ŠPEDITER	UVJ ETI	NAPOMENA	PLANIRA NI VEZ
JADROAGENT	UBC MONTREAL	Nizozemska	108			7.05.	jutro	2.300 cbm j/g	1.000 t cementa				Podbok
	EASTCOAST	Malta	67			6.05.	07.00		cnt.				
	NOVIA	Malta	165			8.05.	03.30						RAB
	CORINTHIAN	Malta	88			8.05. i 10.05.						Kružno putovanje	
	HARMONY G	Grčka	53			12.05.	08.00					Kružno putovanje	Opatija
ALIANCA	SERENADE	Italy	101			SIDRO		4.200 cbm tv drva		Jadrošped			Raša
	ZIAD JUNIOR	Togo	89			6.05.	t.dana	2.700 cbm tv drva		Jadrošped			Raša
	LADY JASMINE	Sierra Leone	106			6.05.	t.dana	8.000 cbm j/g		Jadrošped			
MSC CROATIA	FESCO ASKOLD	Cypar	148			8.05.		cnt.	cnt.				
	FESCO ASKOLD	Cypar	148			15.05.		cnt.	cnt.				
LIBURNIA	SALONA	SV. Vincent and Grenadine	79			6.05.	10.30	4 trafo + oprema		Liburnia		Geareliss	Orlando
	MOUNT OLYMPUS	M.Otočje	181			SIDRO			24.000 t diesela	Transagent			Ina Bakar
CAPRIS CROATIA	OLIMPIC FUTURE	Grčka	275			6.05.	06.00		95.000 t sir.nafte	Jadroagent			Janaf
TRADEWAYS	EVER ENVOY	United Kingdom	299			5.05.	23.00	cnt.	cnt.				
MERIDIANA	NERVI	Italy	120	F=4,20 A=5,20		6.05.	12.00	7.000 t lož ulja					Ina Bakar

Prilog br. 2 – e-mail poruka Luke Rijeka prema operativi JPS-a

Drazen Padovan, JPS

Pošiljatelj: Mirjana Golob [mirjana.golob@jps.hr]
Poslano: 30. svibnja 2014. 11:01
Primatelj: 'Drazen Padovan, JPS'
Predmet: FW: dnevna najava brodova 5.05.2014.
Privici: dnevna najava brodova 5.05.2014..doc.doc



From: JPS Operativa [<mailto:operativa@jps.hr>]
Sent: Friday, May 30, 2014 10:59 AM
To: MirjanaGolob
Subject: FW: dnevna najava brodova 5.05.2014.

From: Ivona Modrić [<mailto:operativa1@lukarijeka.hr>]
Sent: Monday, May 05, 2014 11:47 AM
To: ADRIAINSPEKT; Bruno Kirincic; CROATIA PILOTI; Čelik; ivan vidovic; Ivanka Lovric; JPS; KOMERCIJALA; L. Kapetanija; Lučka kapetanija; Lučka Uprava; Lučki kontrolni; Marin Kleva; Marketing - press; 'NENAD JANJIĆ'; PILOTI; PLOVPUT; PRIVEZ-ODVEZ; RAŠA; RTS- Kreso; Smojver Nenad; Škripac; Škrljevo; Tlstok; TKT; Tomislav -BAKAR; UPRAVA; Vladimir Čekada
Subject: dnevna najava brodova 5.05.2014.

Prilog br. 3 – e-mail poruka agenta Capris (Gosp. Kamber) prema komercijali JPS-a (Gđa. Golob)

Drazen Padovan, JPS

Pošiljatelj: Mirjana Golob [mirjana.golob@jps.hr]
Poslano: 30. svibnja 2014. 10:42
Primatelj: 'Drazen Padovan, JPS'
Predmet: FW: MV OLYMPIC FUTURE - ETA OMIŠALJ - JANAF TERMINAL 06.05.2014 U 1000 SATI
Privici: Intern Tonnage.pdf; Omisalj ISPS.xls; Omisalj NOAD_2013.xls; Registry.pdf

-----Original Message-----

From: Ivica Kamber / Capris Croatia [mailto:ivica@capris.hr]
Sent: Monday, May 05, 2014 8:40 AM
To: mirjana.golob@jps.hr; piloti-rijeka@ri.t-com.hr; privez.odvez@lukarijeka.hr; zaja@vetstri.hr; maja@vetstri.hr; privez-odvez2@ri.t-com.hr
Cc: ivana@capris.hr; daniela@capris.hr
Subject: RE: MV OLYMPIC FUTURE - ETA OMIŠALJ - JANAF TERMINAL 06.05.2014 U 1000 SATI

Od: Capris Croatia Rijeka

RE: MV OLYMPIC FUTURE - ETA OMIŠALJ - JANAF TERMINAL 06.05.2014 U 1000 SATI

U prilogu NOAD, ISPS , CERTIFIKAT OF REGISRTY, TONNAGE CERTIFIKAT

Adresa broдача:


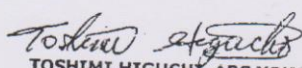
Springfield Shipping Co. Panama S.A.
Manning Dept.
8, Zephyrou Str., P. Phaleron, GR 175 64 Athens, Greece

Sa štovanjem,

Capris Croatia Rijeka
Ivica Kamber

Prilog br. 4 - Certificate of nationality m/t Olympic Future

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ REPUBLIC OF GREECE					
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ MINISTRY OF MERCANTILE MARINE					
ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ CERTIFICATE OF NATIONALITY					
ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ THIS IS TO CERTIFY					
με το παρόν ότι το εμπορικό πλοίο, που περιγράφεται πιο κάτω: That the merchant vessel described below:					
ΟΝΟΜΑ NAME	(α) Δ.Δ.Σ. INTERNATIONAL CALL LETTERS ΚΑΙ / AND (β) Δ.Σ.Π. M.M.S.I.	ΑΡΙΘΜΟΣ IMO IMO NUMBER	ΛΙΜΑΝΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ PORT OF REGISTRY	ΑΡΙΘ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTER NUMBER	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ TYPE OF SHIP
"ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ" "OLYMPIC FUTURE"	(α) SYQH (β) 240221000	9271353	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	11331	ΔΙΕ OIL CARRIER
ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ MATERIAL OF CONSTRUCTION	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ NUMBER AND TYPE OF PROPULSION MACHINERY			ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ HORSEPOWER	
ΧΑΛΥΒΑΣ STEEL	ΜΙΤΣΙΒΙΣΗΚ ONE (1) ICE	HITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES LTD, KOBE SHIPYARD 3 MACHINERY WORKS		HCR 18630 KW @ 91.0 RPM	
<p>έχει καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 has been measured in accordance with Regulations of the International περί καταμέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων, όπως προκύπτει από convesion on tonnage measurement of ships 1969, as per certificate το πιστοποιητικό καταμέτρησης που εκδόθηκε από το ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟΝΑ of measurement issued by the AMERICAN BUREAU OF SHIPPING on the 11-08-04 και έχει τα ακόλουθα στοιχεία: and has the following particulars:</p>					
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE	Ολική 80591 gross (g.t.) Κυβωμή 51170 Net (n.t.)				
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ DIMENSIONS	Μήκος: 264,22 M Length: Πλάτος: 47,00 M Breadth Κοίλο στη μέση του πλοίου μέχρι το ανώτερο κατάστρωμα 23,30 M Moulded depth amidships to upper deck				
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ OWNER	ΟΝΟΜΑ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ NAME - ADDRESS "ΙΝΓΚΛΣΑΪΝΤ ΕΙΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ (ΠΙΧΕΙΡΗΧΕΙΣ) Ν.95979 (ΖΕΦΥΡΟΥ 8-Π.ΦΑΛΗΡΟ) 100% "INGLESIDE SPECIAL MARITIME ENTERPRISE L.95979 18 ΖΕΦΥΡΟΥ ΣΤΡ.Π.ΦΑΛΗΡΟ 100%				
Το παραπάνω πλοίο που καταχωρήθηκε στα Ελληνικά Νηολόγια επιτρέπεται να φέρει την Ελληνική Σημαία. The vessel has been registered in the Greek Registry and is permitted to fly the Greek Flag.					
Με τη μεταβίβαση λύσεων ΕΛΔΟΘΗΚΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ Ο ΝΗΟΛΟΓΟΣ					
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 26 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2005 Dated at PIRAEUS on the 26 th day of JANUARY 2005 Ο Νηολόγος - The Registrar					

 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ HELLENIC REPUBLIC ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ MINISTRY OF MERCANTILE MARINE ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ MERCHANT SHIPS INSPECTION SERVICE ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1969) INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)			
IMO No. 9271353 Cert.No. P040611			
Εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Καταμέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων, 1969. Issued under provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.			
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NAME OF SHIP	Δ.Δ.Σ. DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS	ΛΙΜΗΝ ΚΑΙ ΑΡΙΘ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ PORT OF REGISTRY AND OFFICIAL NO	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ* DATE*
OLYMPIC FUTURE	SYQH	PIRAEUS 11331	3 OCTOBER 2003
* Ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκε η τρύπιδα ή το πλοίο ήταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής (Άρθρο 2(β)) ή ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο υπέστη μετατροπές ή μετασκευές μεγάλης έκτασης (Άρθρο 3(2) (β)) ανάλογα με την περίπτωση. * Date which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(b)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.			
ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (MAIN DIMENSIONS)			
ΜΗΚΟΣ (Άρθρο 2 (β)) LENGTH (Article 2 (b))	ΠΛΑΤΟΣ (κανονισμός 2 (3)) BREADTH (Regulation 2 (3))	ΚΟΙΛΟ ΣΤΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΑΝΩΤΕΡΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ (Καν. 2 (2)) MOULDED DEPTH AMIDSHIPS TO UPPER DECK (Regulation 2 (2))	
264.22 M	47.00 M	23.30 M	
ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ (THE TONNAGES OF THE SHIP ARE):			
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ GROSS TONNAGE		== 80,591 ==	
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ NET TONNAGE		== 51,170 ==	
Με το παρόν βεβαιούται ότι οι ανωτέρω χωρητικότητες του πλοίου έχουν προσδιορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969. (This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of ships, 1969).			
YOKOHAMA, JAPAN			
Εκδόθηκε στ (Issued at)	την (the)	11TH DAY OF AUGUST 2004	19.....
Ο υπογράφων δηλώνει ότι είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος από την Κυβέρνηση να εκδόσει το παρόν πιστοποιητικό. (The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate)			
 TOSHIMI HIGUCHI, ABS YOKOHAMA			

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (Spaces included in tonnage)			
ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (Gross tonnage)			
Όνομασία χώρου (Name of Space)	Θέση (Location (frames)	Μήκος (Length) (m)	Όγκος (Moulded volume) (Enclosed spaces (V)) (m ³)
Κάτω από το κατάστρωμα (Underdeck)			252,669.024
PUMP ROOM ENTRANCE	FR.46-49	2.55	56.914
R.H. 1ST TIER	FR.29-46	14.45	1,278.140
R.H. 2ND TIER	FR.29-46	14.45	1,150.454
R.H. 3RD TIER	FR.32-46	11.90	947.943
R.H. 4TH TIER	FR.32-46	11.90	947.763
R.H. 5TH TIER	FR.32-46	11.90	860.747
R.H. 6TH TIER	FR.32-47FORE	13.60	398.694
R.H. 1ST TIER (AFT)	FR.14-26	10.20	1,003.223
R.H. 2ND TIER (AFT)	FR.14-26	10.20	895.380
* R.H. 3RD TIER (AFT)	FR.14-26	10.20	444.429
FUNNEL	FR.14-24	8.50	398.308
COMPANIONWAY	FR.12FORE-14	1.30	10.569
COMPANION HOUSE	FR.100FORE-106	3.73	20.319
DECK STORE (P)	FR.74-76	9.58	105.499
DECK STORE (S)	FR.74-76	9.58	105.499
CRANE POST (P/S)	@FR.70	2.11 DIAM. EACH	39.266
VENTILATOR	ON PUMP ROOM ENTRANCE	1.45	3.807
KING POST	ON 6TH TIER	2.15	19.861
FORE MAST	FR.98FORE - FR.101FORE	2.20	8.756
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ (V_i) (Total volume (V _i))			(m ³)
			261,364.595
ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ (Καν. 2(5) Excluded spaces (Regulation 2(5).)			
SWIMMING POOL			
<p>Αστερίσκος (*) τίθεται σε εκείνους από τους ανωτέρω αναφερόμενους χώρους που περιλαμβάνουν συγχρόνως κλειστούς και εξαιρούμενους χώρους.</p> <p>An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.</p>			

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (Spaces Included in tonnage)			
ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (Net tonnage)			
Όνομασία Χώρου (Name of Space)	Θέση (Location) (frames)	Μήκος (Length) (m)	Όγκος (Moulded volume (m ³)) Enclosed spaces (v)
NO.1 C.O.T. (P/S)	FR.87-94	33.53 EA	21,967.862
NO.2 C.O.T. (P/S)	FR.80-87	33.53 EA	29,638.420
NO.3 C.O.T. (P/S)	FR.73-80	33.53 EA	29,644.266
NO.4 C.O.T. (P/S)	FR.66-73	33.53 EA	29,644.568
NO.5 C.O.T. (P/S)	FR.59-66	33.53 EA	29,644.266
NO.6 C.O.T. (P/S)	FR.52-59	33.53 EA	28,068.068
SLOP TANK (P/S)	FR.50-52	9.48 EA	6,674.622
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΟΓΚΟΣ (V _a) (Total volume (V _a)) (m ³)			175,282.072
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (Κανονισμός 4 (1)) Number of passengers (Regulation 4 (1))		ΒΥΘΙΣΜΑ (Κανονισμός 4 (2)) Moulded draught (Regulation 4 (2))	
Αριθμός επιβατών σε θαλαμίσκους μέχρι και 8 κλινών (Number of passengers in cabins with not more than 8 berths).	NONE	Paragraph (a) : 17.10 m	
Αριθμός λοιπών επιβατών (Number of other passengers)	NONE		
Ημερομηνία και τόπος αρχικής καταμέτρησης (Date and place of original measurement).		11 AUGUST 2004, YOKOHAMA, JAPAN	
Ημερομηνία και τόπος τελευταίας (προηγούμενης) καταμέτρησης (Date and place of last previous remeasurement)		N/A	
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ (Remarks)			
THE SEGREGATED BALLAST TANKS COMPLY WITH REGULATION 13 OF ANNEX I OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION FOR POLLUTION FROM SHIPS, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO AND THE TOTAL TONNAGE OF SUCH TANKS EXCLUSIVELY USED FOR THE CARRIAGE OF SEGREGATED WATER BALLAST IS 16,950 TONS. THE REDUCED GROSS TONNAGE WHICH MAY BE USED FOR THE CALCULATION OF THE TONNAGE BASED FEE IS 63,641 TONS.			


ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ

Μήκος ολικό (1)	Length overall	273.97 m
Είδος πλοίου: (2)	Kind of ship	OIL CARRIER
Τόπος ναυπήγησης:	Place of build	IMARI CITY, SAGA PREFECTURE, JAPAN
Χρόνος καθέλκυσης:	Year of launching	2004
Κατασκευαστές:	Built by	NAMLURA SHIPBUILDING CO., LTD.
Υλικό σκάφους:	Material of hull	STEEL
Αριθμός και είδος προωστικών μηχανών (3) – Number and type of propulsion engines		ONE(1) INTERNAL COM.
Κατασκευαστές μηχανών	Engines makers	Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. Kobe Shipyard & Machine Works
Ισχύς (4)	Horsepower	MCR 18,630KW @91.0 RPM
Αριθμός ελίκων	Number of screws	ONE(1)
Αριθμός και είδος κυρίων λεβήτων (5)	Number and type of main boilers	NO MAIN BOILERS

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

1. Το μήκος μεταξύ των πλέον εξωτερικών σημείων της πλώρας και πρύμνης. Μετράται παράλληλα με την τρόπιδα και δεν λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες προεξοχές του πηδαλίου ή περιζώματος ή προβόλων.
2. Ο προορισμός για τον οποίο κατασκευάστηκε π.χ. φορτηγό, δεξαμενόπλοιο, επιβατηγό κλπ.
3. Π.χ. Δύο (2) εσωτερικής καύσης. Στην περίπτωση που δεν φέρει μηχανές αναγράφεται ο τρόπος πρόωσης του π.χ. ρυμουλκούμενο, ισποκίνητον κλπ.
4. Η ισχύς που αντιστοιχεί στο μέγιστο αριθμό στροφών συνεχούς λειτουργίας της μηχανής χωρίς υπερφόρτωση και μετρείται στα πέδη για ΜΕΚ (B.H.P.) και στον άξονα για ατμοστρόβιλους (S.H.P.) π.χ. 1.500 B.H.P. στις 400 στροφές τό λεπτό ή 2 x 100 B.H.P. στις 300 στροφές.
5. Π.χ. δύο (2) υδραυλικοί.

Prilog br. 6 - Notice of Arrival – ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future

 REPUBLIC OF CROATIA Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure				Redni broj obrasca	
NOTICE OF ARRIVAL					
1. Vessel Details					
Vessel Name	Call Sign	IMO Number	MMSI	Flag	
OLYMPIC FUTURE	SYQH	9271353	240221000	GREEK	
Engine power (kW)	18630	Inmarsat No.	424022112		
Owner	Ship Operator		Classification Society		
INGLESIDE E.N.E	SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A		ABS		
Date keel laid	Gross Tonnage	Deadweight	Type of Ship	Last Port and Country	
3.lis.03	80591	155039	OIL TANKER	Port:	SUEZ CANAL
				Country:	EGYPT
Nett Tonnage	Summer Displacement	Lenght Over All	Beam	Draft On Arrival	
51170	179933	273.97 mtrs	47.037 mtrs	Fore	Aft
				16.6 m	16,6
					Summer Draft
					17.126 m
2. Ship Certificates					
* Bunker Convention / Insurance for Bunker Pollution		DATE	ISSUED	20.2.2014	EXPIRE
Issuing Authority		MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS, HELLENIC REPUBLIC			
* International Anti-fouling System Certificate		DATE	ISSUED	12.8.2007	EXPIRE
Issuing Authority		ABS			
* Wreck Removal Insurance / Financial Security		DATE	ISSUED	20.2.2014	EXPIRE
Issuing Authority		GARD P&I			
* CLC Insurance / Financial Security		DATE	ISSUED	20.2.2014	EXPIRE
Issuing Authority		MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS, HELLENIC REPUBLIC			
* Certificate of Registry		DATE	ISSUED	26.1.2005	EXPIRE
Issuing Authority		MINISTRY OF MERCANTILE MARINE, REPUBLIC OF GREECE			
* Carriage of passengers by sea Insurance / Financial Security		DATE	ISSUED	N/A	EXPIRE
Issuing Authority		N/A			
* Liability for maritime claims Insurance / Financial Security		DATE	ISSUED	20.2.2014	EXPIRE
Issuing Authority		GARD P&I			
* International Ship Security Certificate - ISPS Code		DATE	ISSUED	5.1.2010	EXPIRE
Issuing Authority		ABS		Security Level	1
Ship security officer		MASTER			
Master's Name		KONSTANTINOS VALANTASIS			
Vessels Agent (company, name and phone)					
CAPRIS , RIJEKA, Mr IVICA KAMBER, 0038551317174					
3. Arrival / Departure Details					
Port of Arrival		ETA (date&time)	ETD(date&time)	Next port	
OMISALJ		06/05/2014 0700	07/05/2014 0700	LIVORNO	
				Next Country	
				ITALY	
Number of Crew	27	Number of Passengers	NIL	Total persons on Board	27
4. Cargo Details					
General Description of Cargo for Discharge		Cargo Gross Weight	Dangerous Cargo on Board		
BASRAH LIGHT CRUDE OIL					
General Description of Cargo for Loading		Cargo Gross Weight	BASRAH LIGHT CRUDE OIL		
N/A					
5. Date, place, name and signature by master, authorized agent or officer					
02/5/2014, AT SEA, K. VALANTASIS, MASTER					
To Be Filled By HMO					
Received By	Name:		Date:		Time:
*WARNING: If Bunker Convention Insurance, Carriage of passengers by sea Insurance, Anti-fouling System Certificate, Certificate of Registry, CLC Certificate, ISSC Certificate, Wreck Removal Insurance, Liability for maritime claims Insurance, Document of compliance for the carriage of dangerous goods in packaged form or the authorisation for carriage dangerous solids are Not Available on Board, Entry in Croatian Territorial Waters will be DENIED *WARNING: COPY OF CERTIFICATES MUST BE SUBMITTED WITH PREARRIVAL NOTICE					

Prilog br. 7 - IMO General Declaration Form-Arrival, m/t Olympic Future, ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future

IMO GENERAL DECLARATION IMO FAL Form 1 - ARRIVAL			
Name and type of ship	OLYMPIC FUTURE	IMO number	9271353
Voyage number	078 L	Date and time of arrival	06/05/2014 0700
Name of master	OMISALJ	Flag state of ship	GREEK
Certificate of registry (Port; date; number)	KONSTANTINOS VALANTASIS	Last port	SUEZ CANAL
Gross tonnage	80591	Name and contact details of ship's agent	CAPRIS , RIDEKA, Mr IVICA KAMBER, 0038551317174
Position of the ship in the port (berth or station)			
Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
Loadport: BASRAH OIL TERMINAL, IRAQ			
FUJAIRAH ANCHORAGE, U.A.E (crew change)			
SUEZ CANAL TRANSIT			
OMISALJ			
LIVORNO, ITALY (Last disport)			
Brief description of the cargo			
BASRAH LIGHT CRUDE OIL			
Number of crew (include master)	27	Number of passengers	NIL
Cargo Declaration	1	Attached documents (indicate number of copies)	
Crew List	1	Ship's Stores Declaration	
Crew's Effects Declaration	1	Passenger List	N/A
Date and signature by master, authorized agent or officer		Maritime Declaration of Health	1
For Official use		02/5/2014, AT SEA, K. VALANTASIS, MASTER	
Remarks			
The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities			

Prilog br. 8 - Notice of Arrival for Mandatory expanded Inspection, m/t Olympic Future, ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future



NOTICE OF ARRIVAL FOR MANDATORY EXPANDED INSPECTION

- Applies to**
1. all ships with HRS profile
 2. bulk carriers over 12 years of age eligible for an Expanded Inspection
 3. passenger ship older than 12 years eligible for an Expanded Inspection
 4. chemical tanker, gas carrier, oil tanker older than 12 years eligible for an Expanded Inspection

VESSEL NAME:	OLYMPIC FUTURE	FLAG:	GREEK
IMO number:	9271353	Deadweight tonnage:	155039
Date keel laid (on ships certificate)	26.sij.05	Ship type (see above)	OIL CARRIER
MMSI	240221000	Call sign	SYQH
Vessels Agent			
CAPRIS , RIJEKA, Mr IVICA KAMBER, 0038551317174			

FOR TANKERS


Configuration of hull		DOUBLE HULL	single hull / single hull SBT / double hull
condition of	cargo tanks	FULL	full / empty / inerted
	and ballast	EMPTY	full / empty / inerted
Volume and Nature of Cargo		Volume (MT)	Nature (type) of Cargo
		145.326	BASRAH LIGHT CRUDE OIL

Port of Destination		OMISALJ	Berth*	JANAF TERMINAL
ETA date&time	06/05/2014 0700	ETD date&time	0	Planned duration of call
		1 DAY		
Planned operations		UNLOADING	loading / unloading / other	
Planned statutory surveys / Substantial maintenance & repair work				
N/A				

From	SHIP MASTER	ship master / agent / operator		
Date of last Expanded Inspection in Paris MoU		25.5.2010		
Contact				
Tel	00870-773140448 / 764050847-848			
Fax	00870-764050849			
E-mail	FUTURE@OLYSHIP.COM			
Date	2.5.2014	Time	17:00 HRS	

* additional helpful information for the Port State to prepare for the inspection

Prilog br. 9 - Notice of Departure – ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future

		REPUBLIC OF CROATIA Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure		Redni broj obrasca	
NOTICE OF DEPARTURE					
1. Vessel Details					
Vessel Name		Call Sign	IMO Number	MMSI	Flag
OLYMPIC FUTURE		SYQH	9271353	240221000	GREEK
Total power output (kW)		18630	Inmarsat No.	424022112	
Owner		Ship Operator		Classification Society	
INGLESIDE E.N.E		SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A		ABS	
Date keel laid	Gross Tonnage	Deadweight	Type of Ship	Last Port and Country	
37897	80591	155039	OIL TANKER	Port: SUEZ CANAL	Country: EGYPT
Nett Tonnage	Summer Displacement	Lenght Over All	Beam	Draft On Departure	Summer Draft
51170	179933	273.97 mtrs	47.037 mtrs	Fore: 11 Aft: 11	17.126 m
Vessels Agent (company, name and phone)					
CAPRIS , RIJEKA, Mr IVICA KAMBER, 0038551317174					
Master's Name		KONSTANTINOS VALANTASIS			
2. Departure Details					
Port of Destination		Country of Destination		ETD (date&time)	
LIVORNO		ITALY		07/05/2014 0700	
Number of Crew	27	Number of Passengers	N/A	Total persons on board	27
3. Cargo Details					
Cargo loaded				Cargo Gross Weight	
N/A					
Date, place, name and signature by master, authorized agent or officer					
02/5/2014, AT SEA, K. VALANTASIS, MASTER					
To Be Filled By HMO					
Received By	Name:	Date:	Time:		

Prilog br. 10 - IMO General Declaration Form-Departure, m/t Olympic Future, ispunjen od strane zapovjednika broda m/t Olympic Future

IMO GENERAL DECLARATION IMO FAL Form 1 - DEPARTURE	
Name and type of ship	OLYMPIC FUTURE
Voyage number	9271353
Name of master	OMISALJ
Certificate of registry (Port; date, number)	KONSTANTINOS VALANTASIS
Gross tonnage	80591
Position of the ship in the port (berth or station)	OMISALJ
Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)	Loadport: BASRAH OIL TERMINAL, IRAQ FUJAIRAH ANCHORAGE, U.A.E (crew change) SUEZ CANAL TRANSIT OMISALJ LIVORNO, ITALY (Last disport)
Brief description of the cargo	N/A
Number of crew (include master)	27
Number of passengers	N/A
Cargo Declaration	1
Crew List	1
Crew's Effects Declaration	1
Date and signature by master, authorized agent or officer	02/5/2014, AT SEA, K. VALANTASIS, MASTER
Remarks	The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities

114 502/567

IZVJEŠTAJ REMORKAŽE BR. 114
TOWAGE SERVICE REPORT No.

AGENT/SHIP'S AGENCY: CARIS

PILOT/PILOT: Jovic

OD/FROM: TRUJ

DO/TO: OTIŠAC

AGENCY'S NAME: OLIMPIK FUTURE

dranski pomorski servis d.d.
Vardieva 19, Rijeka

DOZAK/ARRIVAL:	<input checked="" type="checkbox"/>
ODLAZAK/DEPARTURE:	
PREMJENJAJ/SHIFTING:	
TEGLJENJE/TOWAGE:	

Vrijeme upotrebe tegljača računava se od otolodi tegljača podisa brodića/
Tugboat is used from time of arrival/departure under/from the ship

UPOSLjeni TEGLJAČ / TUG EMPLOYED:	DATUM / DATE	OD/FROM sat/hour	DO/TO sat/hour
TRUK	06.05.14	12:30	14:30
ADRES	06.05.14	12:30	14:40
B. VATAK	06.05.14	12:30	15:05
B. VAKC	06.05.14	12:30	15:05

Na pružene usluge primjenjuju se odredbe tarife Jadranskog pomorskog servisa d.d./
General towage conditions of Jadranski pomorski servis d.d. apply for services rendered

OPŠERBE usluge/Extra service(s):

TEGLJAČ IZ BAZE / TUGBOAT FROM BASE min. 15 20 30 45 60

TEGLJAČ U BAZU / TUGBOAT TO BASE min. 15 20 30 45 60

TEGLJENI BROD BEZ VLASTITOG POGONA / VESSEL WITHOUT CAN POWER

OPASAN TERET / DANGEROUS CARGO

UKAPLJENI PLIN / LIQUID GAS CARGO

UPO TREBA TEGLJA TEGLJAČA / TUG'S LINE USED

UPO TREBA MANOVRA / TUG ORDERED BUT NOT EMPLOYED

UPO TREBA TEGLJAČA SNAGE IZNAĐ 1.500 kW / TUG OVER 1.500 kW

ČEKANJE NA MANEVAR / TUG'S WAITING TIME: od/from do/to

NAŠKA/REMARKS:

DATUM/DATE: 06.05.14

ZAPOVJEDNIK TEGLJENOG BRODA / MASTER OF TOWED SHIP: OLIMPIK FUTURE

BANSKI POMORSKI SERVIS d.o.o.
OLIMPIK FUTURE
RIJEKA

ZAPOVJEDNIK TEGLJACATUGBOAT: OLIMPIK FUTURE
RIJEKA

Prilog br. 12 – Izvještaj o remorkaži br. 117 odlazak m/t Olympic Future

IZVJEŠTAJ REMORKAŽE BR. 117 011 575
TOWAGE SERVICE REPORT No.

AGENT/SHIP'S AGENCY: CAPRIS
PILOT/PILOT APT. NARUŽIĆ
OD/FROM: DNISAČ 41°1
DO/TO: SETA

AGENCIJA ZA REMORKAŽU IZADARSKOG POMORSKI SERVIS
Verdževa 19, Rijeka

SHIP'S NAME: OLYMPIC FUTURE
Vlasnik: OLYMPIC FUTURE

OPIS POSLUGE: REMORKAŽA

IZAZAK/ARRIVAL: 7.5.2017. 15:30
ODLAZAK/DEPARTURE: 7.5.2017. 16:30
PREMIJENJE/SHIFTING: 7.5.2017. 15:30
TEGLJENJE/TOWAGE: 7.5.2017. 16:30

Posobne usluge/Extra service(s):

<input checked="" type="checkbox"/>	TEGLJAČ IZ BAZE / TUGBOAT FROM BASE min. 15 20 30 45 60
<input checked="" type="checkbox"/>	TEGLJAČ U BAZU / TUGBOAT TO BASE min. 15 20 30 45 60
<input type="checkbox"/>	TEGLJENI BROD BEZ VLASITOG POGONA / VESSEL WITHOUT CAN POWER
<input checked="" type="checkbox"/>	OPASAN TERET / DANGEROUS CARGO
<input checked="" type="checkbox"/>	UKAPLJENI PLIN / LIQUID GAS CARGO
<input type="checkbox"/>	UPOTREBA TEGLJA TEGLJAČA / TUG'S LINE USED
<input type="checkbox"/>	OTKAZANA MANOVRA / TUG ORDERED BUT NOT EMPLOYED
<input checked="" type="checkbox"/>	UPOTREBA TEGLJAČA SNAGE IZNAD 1.500 kw / TUG OVER 1.500 kw
<input type="checkbox"/>	ČEKANJE NA MANEVAR / TUG'S WAITING TIME: od/from do/to

Na pruzene usluge primjenjuju se odredbe tarife Jadranskog pomorskog servisa d.d./
General towage conditions of Jadranski pomorski servis d.d. apply for services rendered

OPASKA/REMARKS: 07. 08. 2017. 16:30

DATUM/DATE: 07. 08. 2017. 16:30


ZAPOVEDNIK TEGLJENOG BRODA: MAJSTOR OF TOWED SHIP

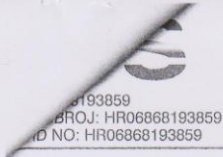
ZAPOVEDNIK TEGLJAČA/TUGBOAT MASTER: MAJSTOR OF TOWED SHIP

OPIS POSLUGE: REMORKAŽA

AGENCIJA ZA REMORKAŽU IZADARSKOG POMORSKI SERVIS
VERDŽEVA 19, RIJEKA

Prilog br. 13 – Račun br./Invoice No. 502-1-20

		Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka Dioničko društvo za usluge u pomorskom prometu Verdieva 19, 51000 Rijeka, Hrvatska, tel.: +385(0)51/355-000, fax: 313-161				
OIB: 06868193859 PDV ID BROJ: HR06868193859 VAT ID NO: HR06868193859		Žiro račun: 2500009-1101014484 HYPO ALPE ADRIA BANK D.D. Devizni račun: HR53 2500 0091 1010 1448 4				
RAČUN br./INVOICE No. 502-1-20		INGLESIDE SPECIAL MARITIME ENTERPRISE 18. ZEPHYROU STR. P. FALIROV REPUBLIC OF PANAMA PDV ID No: 0				
OLYMPIC FUTURE GT 80591		C/O CAPRIS CROATIA RIJEKA AGATIĆEVA 2 51000 RIJEKA CROATIA OIB: 94165768322				
eka,	Date of issue 09.05.2014 11:32	Delivery 07.05.2014	Due 08.06.2014			
JSD= 5,44043 :UR= 7,585048 Page 1 / 2						
ate	Item name	UM	Quantity	PriceDiscount %	Value kn	Eur
3.05.2014	TOWING MAK	GT	1,000	44.829,833 Eur 5.910,29	44.829,83	5.910,29
					44.829,83	5.910,29
3.05.2014	TOWING ARIES	GT	1,000	44.829,757 Eur 5.910,28	44.829,76	5.910,28
					44.829,76	5.910,28
3.05.2014	TOWING BELI KAMIK	GT	1,000	44.829,757 Eur 5.910,28	44.829,76	5.910,28
					44.829,76	5.910,28
3.05.2014	TOWING RIJAVEC	GT	1,000	44.829,757 Eur 5.910,28	44.829,76	5.910,28
					44.829,76	5.910,28
7.05.2014	TOWING RIJAVEC	GT	1,000	44.829,757 Eur 5.910,28	44.829,76	5.910,28
					44.829,76	5.910,28
7.05.2014	TOWING BELI KAMIK	GT	1,000	44.829,757 Eur 5.910,28	44.829,76	5.910,28
					44.829,76	5.910,28
Subtotal					268.978,63	35.461,69
Discount					0,00	0,00
TAX basis					268.978,63	35.461,69
TAX 25%					0,00	0,00
Total					268.978,63	35.461,69
Total for payment EUR						35.461,69
Trgovački sud u Rijeci - MBS 040016811, temeljni kapital 36.203.700,00 kn, podijeljen na 27.849 dionica svaka u vrijednosti od 1.300,00 kn član uprave: Ante Maras, Predsjednik Nadzornog odbora: Aleksandar Maras						



Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka
 Dioničko društvo za usluge u pomorskom prometu
 Verdieva 19, 51000 Rijeka, Hrvatska, tel.: +385(0)51/355-000, fax: 313-161

IBAN: HR06868193859
 BROJ: HR06868193859
 ID NO: HR06868193859

Žiro račun: 2500009-1101014484 HYPO ALPE ADRIA BANK D.D.
 Devizni račun: HR53 2500 0091 1010 1448 4

RAČUN br./INVOICE No. **502-1-20**

INGLESIDE SPECIAL MARITIME ENTERPRISE
 18. ZEPHYROU STR.
 P. FALIROV
 REPUBLIC OF PANAMA
 PDV ID No: 0

OLYMPIC FUTURE
 GT 80591

C/O CAPRIS CROATIA RIJEKA
 AGATIĆEVA 2
 51000 RIJEKA
 CROATIA
 OIB: 94165768322

ika, Date of issue 09.05.2014 11:32

Delivery 07.05.2014

Due 08.06.2014

SD= 5,44043
 JR= 7,585048

Page 2 / 2

obodeno plaćanja PDV-a temeljem čl.47.st.1.toč.a. i d.Zakona i čl.116.st.3. Pravilnika o PDV-u.
 V is not included acc to the article.47 par.1. point a. and d. and article 116. par.3. of Croatian PDV Law.
 ode of payment: TRANSACTION ACCOUNT

Total USD **Total EUR**
49.440,69 = 35.461,69

Calculation performed _____
 Mirjana Golob

503 574

IZVJEŠTAJ REMORKAŽE BR. 116
TOWAGE SERVICE REPORT No. FIRE FIGHTING SERVICE

Jadranski pomorski servis d.d.
Verdrieva 19, Rijeka

AGENT/SHIP'S AGENCY: CAPRIS

PILOT/PILOT

OD/FROM: ONITAO 4°1

DO/TO:

Posebne usluge/Extra service(s):

TEGLJAČ IZ BAZE / TUGBOAT FROM BASE min.	15	20	30	45	60
TEGLJAČ U BAZU / TUGBOAT TO BASE min.	15	20	30	45	60
TEGLJENI BROD BEZ VLASTITOG POGONA / VESSEL WITHOUT CAN POWER					
OPASAN TERET / DANGEROUS CARGO					
UKAPLIJENI PLIN / LIQUID GAS CARGO					
UPOTREBA TEGLJA TEGLJAČA / TUG'S LINE USED					
OTKAZANA MANOVRA / TUG ORDERED BUT NOT EMPLOYED					
UPOTREBA TEGLJAČA SNAGE IZNAĐ 1.500 kw / TUG OVER 1.500 kw					
ČEKANJE NA MANEVAR / TUG'S WAITING TIME: od/from					

Na pružene usluge primjenjuje se odredbe tarife Jadranskog pomorskog servisa d.d./
General towage conditions of Jadranski pomorski servis d.d. apply for services rendered

OPISNA REMARKS: TUG BOAT AT CHARGE FOR F.F. SERVICE BERTHED AT REGUAN
F.F. STATION UNDER PORT AUTHORITY AND TRIMIAL RULES

DATUM/DATE: 07.05.2014
ZAPOVJEDNIK TEGLJENOG BRODA / MASTER OF TOWED SHIP: PIREUS

ZAPOVJEDNIK TEGLJAČA/TUGBOAT MASTER: [Signature]

BT/GT

DOLAZAK/ARRIVAL:

ODLAZAK/DEPARTURE:

PREMIJEŠTAJ/SHIFTING:


TEGLJENJE/TOWAGE:

Vrijeme upotrebe tegljača računa se od dolazi tegljača pod/isa broda/ta)
Tugboat is used from time of arriving/departure under/from the ship

UPOSLENI TEGLJAČ / TUG EMPLOYED:	DATUM / DATE	OD/FROM sat/hour	DO/TO sat/hour
<u>RIZAVKS 1</u>	<u>6.5.</u>	<u>15:24</u>	<u>24:00</u>
<u>RIZAVKS 1</u>	<u>7.5.</u>	<u>00:00</u>	<u>15:30</u>

IME BRODA/SHIP'S NAME: OLIMPIC FUTURE

Prilog br. 15 – Račun br./Invoice No. 503-1-20.



OIB: 06868193859
PDV ID BROJ: HR06868193859
VAT ID NO: HR06868193859

Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka
Dioničko društvo za usluge u pomorskom prometu
Verdieva 19, 51000 Rijeka, Hrvatska, tel.: +385(0)51/355-000, fax: 313-161

Žiro račun: 2500009-1101014484 HYPO ALPE ADRIA BANK D.D.
Devizni račun: HR53 2500 0091 1010 1448 4

RAČUN br./INVOICE No. 503-1-20

OLYMPIC FUTURE
GT 80591

INGLESIDE SPECIAL MARITIME ENTERPRISE
18. ZEPHYROU STR.
P. FALIROV
REPUBLIC OF PANAMA
PDV ID No: 0

C/O CAPRIS CROATIA RIJEKA
AGATIĆEVA 2
51000 RIJEKA
CROATIA
OIB: 94165768322

ška, Date of issue 09.05.2014 11:37

Delivery 07.05.2014

Due 08.06.2014

SD= 5,44043

UR= 7,585048

Page 1 / 1

ite	Item name	UM	Quantity	PriceDiscount %	Value kn	Eur
.05.2014	FIREFIGHTING SERVICE RIJAVEC	H	9,000	1.131,613	10.184,52	1.342,71
				Eur 149,19		
					10.184,52	1.342,71
.05.2014	FIREFIGHTING SERVICE RIJAVEC	H	15,500	1.131,613	17.540,01	2.312,45
				Eur 149,19		
					17.540,01	2.312,45
				Subtotal	27.724,53	3.655,16
				Discount	0,00	0,00
				TAX basis	27.724,53	3.655,16
				TAX 25%	0,00	0,00
				Total	27.724,53	3.655,16
				Total for payment EUR		3.655,16

slobodeno plaćanja PDV-a temeljem čl.47.st.1.toč.a. i d.Zakona i čl.116.st.3. Pravilnika o PDV-u.
DV is not included acc to the article.47 par.1. point a. and d. and article 116. par.3. of Croatian PDV Law.

račun of payment: TRANSACTION ACCOUNT

Total USD Total EUR
5.096,02 = 3.655,16

Calculation performed _____
Mirjana Golob

Trgovački sud u Rijeci - MBS 040016811, temeljni kapital 36.203.700,00 kn, podijeljen na 27.849 dionica svaka u vrijednosti od 1.300,00 kn
član uprave: Ante Maras, Predsjednik Nadzornog odbora: Aleksandar Maras



TABLICA F

USLUGE TEGLJENJA BRODOVA NA UNUTARNJEM I MEĐUNARODNOM
POMORSKOM PROMETU NA NAFTNIM TERMINALU „OMIŠALJ“

						EUR
1.	OD	-	GT	DO	10.000	GT 5.892,10
2.	OD	10.001	GT	DO	15.000	GT 9.105,97
3.	OD	15.001	GT	DO	20.000	GT 13.331,61
4.	OD	20.001	GT	DO	25.000	GT 14.462,42
5.	OD	25.001	GT	DO	30.000	GT 16.069,35
6.	OD	30.001	GT	DO	35.000	GT 16.981,94
7.	OD	35.001	GT	DO	40.000	GT 18.003,63
8.	OD	40.001	GT	DO	45.000	GT 19.094,76
9.	OD	45.001	GT	DO	50.000	GT 20.185,89
10.	OD	50.001	GT	DO	55.000	GT 21.277,02
11.	OD	55.001	GT	DO	60.000	GT 22.368,15
12.	OD	60.001	GT	DO	65.000	GT 24.738,10
13.	OD	65.001	GT	DO	70.000	GT 29.658,87
14.	OD	70.001	GT	DO	75.000	GT 31.940,32
15.	OD	75.001	GT	DO	80.000	GT 34.058,10
16.	OD	80.001	GT	DO	85.000	GT 35.461,69
17.	OD	85.001	GT	DO	90.000	GT 36.761,13
18.	OD	90.001	GT	DO	95.000	GT 38.377,98
19.	OD	95.001	GT	DO	100.000	GT 39.955,16
20.	ZA BRODOVE PREKO 100.000 GT NA SVAKIH 5.000 GT NADODAJE SE					1.368,87
21.	PROTUPOŽARNA ZAŠTITA PO BRODU OD DOLASKA DO ODLASKA BRODA EUR/SAT					149,19
22.	ESKORTNI TEGLJAČ EUR /SAT					500,00



ZAJEDNIČKE TARIFNE ODREDBE

- a) Van redovno radno vrijeme tokom radnog tjedna smatra se od 22,00 sati do slijedećeg dana u 06,00 sati, te petkom od 22,00 sati do ponedjeljka 06,00 sati kao i na dane praznika.
- b) Naručilac usluga obuhvaćenih ovom Tarifom, dužan je dostaviti obavijest 12 sati prije, a nalog 6 sati prije predviđenog vremena o potrebnim uslugama.
- c) Kod brodova za prijevoz nafte, naftnih derivata, kemikalija i ukapljenog plina, a u posjedu je "Svjedodžbe o degazaciji tankova" (gas free) neće se obračunavati dodaci ili povećana Tarifa.
- d) Usluge koje nisu obuhvaćene ovom Tarifom predmet su posebnog dogovora.
- e) U slučaju izmjene cijene goriva i maziva jednokratno ili u zbiru više od 10%, izvršiti će se korekcija Tarife.
- f) Stavovi u Tablicama iskazani su bez Poreza na dodanu vrijednost (PDV), koji se posebno obračunava i prikazuje na računu.
- g) Kod brodova sa dvojnomo baždarskom oznakom, za obračun usluga uzima se veći GT.
- h) Obračun usluga za domaće korisnike obavlja se u kunama na način da se cijene izražene u eurima preračunavaju u kune po srednjem tečaju Hrvatske Narodne banke na dan fakturiranja usluge.
- i) Račun za pružene usluge mora biti podmiren u roku od 15 dana za domaće korisnike usluga, a u roku od 30 dana za strane korisnike usluga i to od dana ispostavljanja računa.
- j) Ukoliko se tegljač ne naruči u propisano vrijeme, „Jadranski pomorski servis“ d.d. ne garantira da će osigurati tegljače u zatraženo vrijeme, odnosno neće biti odgovoran za zakašnjenja koja iz toga proizlaze.
- k) Zajedničke tarifne odredbe su sastavni dio Tarife i primjenjuju se na cijelu Tarifu ukoliko tarifnim odredbama pojedine Tablice nije drugačije određeno.
- l) Tablice Tarifa primjenjuju se od 01.07.2008. g