

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTETE U RIJECI

NINO ĆURKO
UPRAVLJANJE LINIJSKIM PUTNIČKIM PROMETOM U
KONTEKSTU JAVNIH OBVEZA I TRŽIŠNOG
OKRUŽENJA
DIPLOMSKI RAD

Rijeka, listopad 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTETE U RIJECI

**UPRAVLJANJE LINIJSKIM PUTNIČKIM PROMETOM U
KONTEKSTU JAVNIH OBVEZA I TRŽIŠNOG
OKRUŽENJA
MANAGEMENT OF LINNER SEA PASSENGER TRAFFIC
IN THE CONTEXT OF PUBLIC OBLIGATIONS AND
MARKET ENVIRONMENT
DIPLOMSKI RAD**

Student: Nino Ćurko

Kolegij: Pomorsko putnički promet

Mentor: Dr. sc. Alen Jugović

JMBAG: 0069031858

Rijeka, listopad, 2014.

Sadržaj

SAŽETAK.....	I
SUMMARY	II
1. UVOD.....	1
1.1. PREDMET RADA	1
1.2. SVRHA I CILJ RADA	1
1.3. KORIŠTENE ZNANSTVENE METODE	1
1.4. KOMPOZICIJA RADA	2
2. POJAM I OBILJEŽJA LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA.....	3
2.1. DEFINIRANJE LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA	3
2.2. POVIJESNI RAZVOJ.....	5
2.3. VRSTE BRODOVA U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU.....	6
2.4. ORGANIZACIJA LINIJSKOG BODARSKOG PODUZEĆA	11
3. OBILJEŽJA I ORGANIZACIJA POMORSKO PUTNIČKIH LUKA	16
3.1. OBILJEŽJA POMORSKO PUTNIČKIH LUKA.....	18
3.2. ORGANIZACIJA LUKA ZA LINIJSKI PUTNIČKI PROMET.....	19
4. ANALIZA LINIJSKOG BODARSTVA U REPUBLICI HRVATSKOJ	21
4.1. OSNOVNE ZNAČAJKE LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ	24
4.2. PRAVNI OKVIR FUNKCIONIRANJA LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ	27
4.3. ANALIZA BODARSTVA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	30
4.4. ANALIZA LUKA ZA LINIJSKI PUTNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	34
5. EUROPSKA ISKUSTVA U UPRAVLJANJU LINIJSKO PUTNIČKOG PROMETA.....	38
6. JAVNE OBVEZE LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA U OKRUŽENJU SLOBODNOG TRŽIŠTA	44
6.1. POJAM SLOBODNOG TRŽIŠTA I NJEGOVE PREDNOSTI.....	44
6.2. DRŽAVNE POTPORE	49
6.3. TRŽIŠNO OKRUŽENJE U KONTEKSTU POMORSKOPUTNIČKOG LINIJSKOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE	52

POPIS LITERATURE.....	59
Popis ilustracija	61

Student: Nino Ćurko

Smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0069031858

IZJAVA

kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom „UPRAVLJANJE LINIJSKIM PUTNIČKIM PROMETOM U KONTEKSTU JAVNIH OBVEZA I TRŽIŠNOG OKRUŽENJA“ izradio samostalno pod mentorstvom dr.sc. Alena Jugovića.

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

Suglasan sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama Fakulteta.

Nino Ćurko

SAŽETAK

Diplomski rad obrađuje ulogu javnih obveza i tržišnog okruženja na upravljanje linijskim pomorsko putničkim prometom. Ovo pitanje posebno je bitno za stanje linijskog pomorsko putničkog prometa u Hrvatskoj, zbog promjena koje su uvjetovane članstvom u Europskoj uniji. Promjene se poglavito odnose na osiguranje slobodnog tržišta na području usluga prijevoza i državne potpore u pomorskom putničkom prometu.

Ključne riječi: pomorsko putnički promet, linijski prijevoz, državne potpore i subvencije, slobodno tržište

SUMMARY

The paper thesis deals with the role of public obligations and market environment to manage maritime passenger traffic. This issue is particularly important for the state line maritime passenger traffic in Croatia, because of the changes determined by membership of the European Union. The changes are primarily related to the achievement of a free market in the field of transportation and state aid to maritime passenger traffic.

Keywords: maritime passenger transport, regular services, government grants and subsidies, free market

1. UVOD

1.1. PREDMET RADA

Sagledavajući sa aspekta prometa luka od međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku, može se uočiti uloga pomorskoputničkog prometa na čijem se razvoju i povećanju teži u svim lukama Republike Hrvatske. Putnički je promet postao okosnica budućih projekata i razvitka luka, a naročito je to izraženo od ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju. Predmet istraživanja u radu jest organizacija pomorskog putničkog prometa u RH. S obzirom da se većina prometa odnosi na obalni linijski prijevoz koji je zbog karakteristika sezonalnosti većinom nerentabilan nužne su intervencije i ulaganja države.

1.2. SVRHA I CILJ RADA

Rad se temelji na osnovama koje se odnose na kompletan proces i način poslovanja pomorskoputničkih luka i način odvijanja putničkog pomorskog prometa. SVRHA rada je predočiti specifičnosti i organizacijske strukture složenog i zahtijevnog poslovanja pomorskoputničkih luka i odvijanja pomorskoputničkog prometa. CILJ je prikazati ulogu linijskog pomorskoputničkog prometa Republike Hrvatske u ukupnom udjelu pomorskoputničkog prometa zemlje, kao i situaciju na linijskom pomorsko putničkom tržištu koja je uvjetovana promjena koje donose članstvo Hrvatske u Europskoj Uniji.

1.3. KORIŠTENE ZNANSTVENE METODE

Tijekom izrade diplomskog rada korišteni su različiti izvori: znanstveni članci, knjige, Internet izvori te statistički ljetopisi Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske. Brojčani podaci o putničkom prometu na Jadranu prikupljeni su na stranicama Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske u publikaciji koja daje sveobuhvatan prikaz prometa u hrvatskim morskim lukama od 2006. do 2011. godine.

Također, metoda koja je korištena osim statističke obrade podataka, jest i metoda kompilacije dolje navedene stručne literature koja je bila vrlo dobra podloga za razvoj kompozicije rada budući da je pomorskoputnički promet prilično dobro obrađena tematika na području Republike Hrvatske.

1.4. KOMPOZICIJA RADA

Rad se sastoji od sedam poglavlja. Prvi dio je uvod koji analizira svrhu, cilj i predmet rada, korištene metode te kompoziciju. Drugo poglavlje je teorijski dio koji se sastoji od pojašnjavanja pojma te navođenja osnovnih obilježja linijskog pomorsko putničkog prometa; povijesnog razvoja i vrsta brodova za linijski promet. Poglavlje tri bavi se obilježjima luka za pomorsko putnički linijski promet, te njihovom organizacijom. Četvrto poglavlje je analiza linijskog putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj, gdje se navode statistički podaci, odnosno brojčane činjenice kroz promatrani period zaključno sa 2013.-om godinom. Peto poglavlje obrađuje europska iskustva u pogledu organizacije i načina funkcioniranja linijskog pomorsko putničkog prometa. Šesto poglavlje jest ključno za ovaj rad, a bavi se državnim potporama linijskom putničkog prometa u kontekstu slobodnog tržišta, državnim potporama u RH i usklađivanje hrvatskog i europskog zakonodavstva. Posljednji dio rada je zaključak.

2. POJAM I OBILJEŽJA LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA

Ovo poglavlje odnosi se na teorijski dio koji će sadržavati glavne pojmove i definicije koje se odnose na linijski putnički promet i sve čimbenike u svezi s njime. Navesti će se značajke linijskog putničkog prometa, njegova osnovna obilježja te povijesni razvoj. Također, spomenuti će se vrste brodova u linijskom putničkom prometu, njihove značajke i različitosti, kao i obilježja i organizacija luka za linijski putnički promet. Teorijski dio svojevrsan je uvod kako bi se mogla razumjeti sama tematika ovoga rada, s obzirom na specifičnost ove vrste putničkog prometa.

2.1. DEFINIRANJE LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA

Najbitnija stavka koja karakterizira linijsko putničko brodarstva jest to da se prevoženje ljudi ili predmeta obavlja između početne i završne morske luke i to točno prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport i promet može biti direktan ili sa zaustavljanjem na usputnim stajalištima¹.

Posebnosti linijskog brodarstva očitavaju se u idućim činjenicama:

- U luci ukrcaja obično se nudi dio kapaciteta, a ne cijeli
- Ponuđeni brodski kapacitet odnosi se na više različitih vrsta tereta i više krcatelja
- Postoji stalan za dulje vrijeme određen pravac plovidbe (više luka iskrcaja i luka ukrcaja)
- Povezivanje luka obavlja se u određenim vremenskim razmacima (red plovidbe)
- Određenu liniju broda drži više brodova

Karakteristike linijskog brodarstva jesu kontinuitet i kvaliteta prijevozne usluge. Kaže se da nema plovidbe u polasku kod linijskog brodarstva, što znači da se linijsko putovanje obračunava u polaznom i povratnom smjeru (out i home voyage ili trip) kao

¹ Zelenika R., Prometni sustavi: Tehnologija-Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, O linijskom prometu, 2001., str. 263.

kružno putovanje (round trip), a prazni hod ovisi o korištenju brodskog prostornog kapaciteta.

Linijsko putničko brodarstvo je preduvjet za funkcioniranje gospodarskog života na otocima i njihov gospodarski razvitak. Ponudu na tržištu pomorske linijske plovidbe čini raspoloživo brodovlje za prijevoz putnika i vozila, dok glavni čimbenici formiranja potražnje jesu korisnici pomorsko-putničkog linijskog prijevoza (lokalno pučanstvo, turisti te gospodarski i društveni subjekti). Izrazita specifičnost linijskog putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj jest njegova obveza da tijekom godine povezuje prostore obalnog ruba i otoka (monopolistička pozicija). Značaj linijskog putničkog brodarstva na gospodarske i općedruštvene tijekove jest u činjenici da na njegov razvoj utječu socijalno-kulturološki i/ili gospodarski, odnosno tržišni elementi. Socijalni utjecaji neophodno zahtijevaju pripomoć države za pokriće operativnih troškova. Gospodarski utjecaji, tamo gdje to tržište dozvoljava s obzirom na vrijeme i prostor, omogućuju da linijski prihod osigurava pokriće troškova i ostvarivanje prihvatljivog profita. Socijalni i gospodarski utjecaji istodobno pretpostavljaju potrebu da država pripomaže putničkom brodaru u izgradnji brodova, bez obzira na područje i vrijeme njegove buduće eksploatacije. Trajekti, klasični putnički brodovi i brzi putnički brodovi nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu.

Linijski prijevoz putnika može biti direktan i sa zaustavljanjem na usputnim stajalištima. Direktan linijski prijevoz podrazumijeva prevoženje putnika bez zaustavljanja na usputnim stajalištima prema utvrđenom plovidbenom redu. U slučaju prijevoza sa zaustavljanjem na usputnim stajalištima, od početne do završne luke brod ima više usputnih točaka u kojima se zaustavlja, te također prometuje prema unaprijed utvrđenom plovidbenom redu.

Plovidbeni red određuje linijski promet. To je akt prijevoznika koji uobičajeno sadrži²:

- liniju (rutu)
- put na kojem se obavlja prijevoz
- vrstu linije

² Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: "Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka", Informatologia. Vol. 40, br. 2, 2007., str. 146–152.

- početno mjesto (luka, pristanište)
- usputna mjesta (luke, terminali)
- udaljenost između pojedinih mjesta
- vrijeme polaska iz jednog mjesta i vrijeme dolaska na druga mjesta
- završno mjesto
- režim funkcioniranja linije
- razdoblje u kojem funkcionira određena linija
- rok važenja plovidbenog reda i dr.

Linijski putnički promet može biti javni, nacionalni i međunarodni. Obavlja se po važećim nacionalnim i međunarodnim zakonima i propisima. „Pružatelji prometnih usluga (brodari) i korisnici takvih usluga (putnici), kao i organizatori procesa proizvodnje prometnih usluga (turističke agencije, operatori, prometni agenti) moraju u sustavu linijskog putničkog prometa poznavati i djelotvorno implementirati brojne veoma značajne specifičnosti takvog prometa, primjerice: specifičnu organizaciju rada i upravljanja, specifičnu ponudu i potražnju, specifične tarife, specifično preventivno i investicijsko održavanje prijevoznih kapaciteta i tako dalje.“³

2.2. POVIJESNI RAZVOJ

Povijest razvitka linijskog putničkog brodarstva seže u 19. stoljeće, kada su na moru prevlast imali ogromni jedrenjaci. U to je vrijeme pomorski prijevoz putnika bila brodarska djelatnost u drugom planu, a tek se pojavom parobroda javljaju i prve linije u kabotaži i prekomorskoj plovidbi.⁴

U samim začetcima pojave i djelovanja parobrodskih plovila, javljaju se mješovite, odnosno putničko-teretne linije, a sukladno tome razvijaju se i posebni tipovi brodova, čija je namjena bila isključivo prijevoz putnika. Potrebe u pomorskom prijevozu putnika u kabotaži prekomorskoj plovidbi ubrzano se i značajno povećavaju sve do sredine 20.-og stoljeća, a vrhunac dostiže u godinama neposredno prije Drugog svjetskog rata. Tada se to

³ Kesić, Jugović: „Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Rijeka, 2006., str 24.

⁴ Mitrović F., Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet Split, 2008., str. 53

naročito vidjelo na prometovanju velikih putničkih brodova na relaciji prijevoza putnika iz Europe u Sjevernu Ameriku.

Koncepcija daljnjeg razvitka linijskog putničkog brodarstva ne temelji se više na gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, već se na preoceanskim i velikim relacijama pojavljuju putnički brodovi za prijevoz putnika (engl. passenger ships), a u kabotaži trajekti (engl. ferry boat) i brzi hidrogliseri. Za razliku od „čistih“ putničkih brodova i hidroglisera, trajekti prevoze, osim putnika, i njihove osobne stvari (prtljagu) i njihiva prijevozna sredstva (automobile, motore, glisere, kamp kućice).⁵

Smanjenje klasičnih linijskih putničkih brodova i povećanje udjela brodova za kružna putovanja i brodova za kombiniran prijevoz putnika (trajekata) poslije šezdesetih godina jasno se uočava. Relativno brzo se napušta klasična linijska organizacija u pomorskom prijevozu putnika i brzo prihvaća nova organizacija pomorskog prijevoza putnika, koja više odgovara suvremenim tendencijama u razvoju turizma i potrebama ljudi za promjenom mjesta i proširenjem međuljudskih komunikacija i odnosa.

2.3. VRSTE BRODOVA U LINIJSKOM PUTNIČKOM PROMETU

U ovom djelu navesti će se vrste brodova u linijskom putničkom prometu, kao i njihova glavna obilježja i razlike.

Generalno definirajući, putnički brodovi su brodovi trgovačke mornarice namijenjeni za prijevoz više od 12 putnika. Ponekad se grade i u kombinaciji s brodovima za generalni teret pa tako nastaju putničko-teretni ili teretno-putnički brodovi. Podliježu strožim pravilima SOLAS konvencije, posebno u smislu opreme za spašavanje i uvježbanosti posade za posebne slučajeve. Putnički brodovi se mogu podijeliti na linijske i na izletničke brodove. Linijski brodovi uglavnom povezuju otoke međusobno i s kopnom, a vrsta i karakteristike ovise o području plovidbe. Podjela brodova u linijskom putničkom prometu može se sortirati na: klasični putnički brod, RO-RO putnički brod te vrlo brzi putnički brod.

⁵ Kesić, Jugović: „Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Rijeka, 2006., str 24

Prema Pravilniku Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka, a na temelju Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu⁶, postavljeni su uvjeti koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu. Prema tim uvjetima brodovi za linijski pomorski promet klasificiraju se na iduće vrste:

- Putnički brod – brod ovlašten prevoziti više od 12 putnika, posebno izgrađen i opremljen za tu svrhu, s jednom ili više paluba u trupu i nadgrađu, te sa ili bez kabinskog smještaja za putnike;
- RO – RO putnički brod (trajekt) jest putnički brod opremljen tako da omogućava cestovnim i željezničkim vozilima da se ukrcaju ili iskrcaju na brod, a koji prevozi više od 12 putnika;
- Brzi putnički brod je brod kako je definiran u članku 5. Pomorskog zakonika⁷ i koji udovoljava međunarodnim pravilnicima o brzim plovilima;
- Klasični putnički brod je brod kojim se obavlja prijevoz na klasičnim brodskim linijama, čija brzina nije manja od 12 čvorova, osim ako ne plove na relacijama kraćim od 5 milja;

U nastavku će se navesti posebnosti i razlike spomenutih vrsta brodova navedenih prema Zakonu (NN 80/13).

Klasični ili uobičajeni putnički brodovi namijenjeni su obalnoj plovidbi dok se prekomorski prijevoz smanjuje zbog jeftinog prijevoza putnika zrakoplovima. Putničke brodove dijele se u dvije osnovne skupine s obzirom na broj putnika:

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

Brodovi veći od 200 putnika se rijetko grade i koriste jer nisu profitabilni te koriste se samo za one luke u kojima je onemogućen pristup RO-RO putničkim brodovima. Ovi brodovi moraju u radu osiguravati fleksibilnost na način da štede gorivo u uvjetima kada

⁶ Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu , NN 80/13

⁷ Pomorski zakonik, NN 56/13

se prevozi mali broj putnika u zimskim mjesecima te da omoguće vožnju većim brzinama u vrijeme turističke sezone kada je potražnja za pomorskim prijevozom vrlo visoka⁸.



Slika 1: Klasični putnički brod

Izvor: <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije> (23.9.2014.)

RO-RO putnički brodovi (engl. Roll on-Roll off) su brodovi za prijevoz osobnih vozila, kamionskih prikolica, autobusa, željezničkih kompozicija i putnika. RO-Ro sustav ima velika krmena ili pramčana vrata koja služe kao rampe pri prekrcavanju tereta⁹.

RO-RO brodovi dijele se obzirom na duljinu puta koju održavaju u tri skupine¹⁰:

- Manji RO-RO putnički brodovi (tzv. obalni trajekti) namijenjeni plovidbi do 10 Nm
- RO-RO brodovi za udaljenosti do 50 Nm
- RO-RO brodovi za veće udaljenosti (više od 50Nm)

Karakteristika RO- RO brodova, a ujedno i problem gradnje, jest da je glavna paluba vrlo nisko iznad vodene linije. Drugu poteškoću za gradnju broda stvara velika

⁸ Kesić, B., Jugović, A. Menadžment pomorskoputničkih luka. Sveučilište u Rijeci, Liber d.o.o., Rijeka, 2006, str. 8.

⁹ Komadina, P., Ro-Ro brodovi, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1987. str. 12

¹⁰ Zec D., Optimalna veličina RO/RO putničkog broda u obalnoj plovidbi, Pomorski zbornik 40, 2002., 1, str. 35-49, str.36

garaža u kojoj može doći do pomaka tereta, tj. vozila pri čemu može doći do ozbiljnog poremećaja stabilnosti.



Slika 2: Iskrcaj iz RO-RO broda korištenjem krmenih/pramčanih vrata (rampe)

Izvor: http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/images/Istra-04.11.05._v.jpg, 29.09.2014.

Manji RO-RO brodovi koriste se za promet putnika između kopna i otoka ili otoka međusobno. Uobičajeni kapacitet im je do 80 vozila oko 400-600 putnika te brzina plovidbe do 12 kn.

Vrlo brzi putnički brodovi (*HSC – High Speed Craft*) najčešće prevoze samo putnike, no mogu prevoziti i vozila. To su brodovi koji u odnosu na površinu vodene linije postižu veću brzinu u odnosu na deplasmanske. To su uglavnom brodovi dvotrupci ili katamarani i hidrogliseri, RO-RO brodovi se rjeđe pojavljuju jer nisu ekonomski isplativi. Uobičajeno se koriste za povezivanje jedne ili dviju udaljenih luka s regionalnim središtem na udaljenosti od 20 do 40 Nm, uglavno u obalnoj ili međuotočnoj plovidbi. Putnički brodovi velikih brzina u posljednjih su nekoliko godina počeli preuzimati tržište koje su opsluživali klasični putnički brodovi¹¹.

¹¹ Op.cit. Kesić, Jugović, str. 30-31



Slika 3: Katamaran „Judita“

Izvor: <http://static.panoramio.com/photos/original/24634269.jpg>, (29.09.2014.)

Problem svih HSC brodova je da pri višim valovima gube svoju sposobnost brze vožnje, a obično se planiraju i grade za geografsko područje na kojem trebaju ploviti, uzimajući u obzir karakteristike najčešćih valova.

2.4. ORGANIZACIJA LINIJSKOG BRODARSKOG PODUZEĆA

U obalnom linijskom putničkom prometu brodari obavljaju prijevoz temeljem Ugovora o koncesiji ili Ugovora o pružanju javne usluge, koje sa brodarima zaključuje Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja ujedno sredstvima Državnog proračuna plaća subvencije za prijevoz.

Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. listopada 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Cilj utemeljenja Agencije je stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o svim pitanjima linijskog putničkoga prometa na Jadranu. Najznačajniji posao Agencije je raspisivanje javnih natječaja za dodjelu koncesija i sklapanje ugovora o prijevozu na svim državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prometu, te nadzor nad kvalitetnim korištenjem sredstava koji se iz proračuna RH izdvajaju za održavanje pomorskih veza s otocima, uspostava i upravljanje informatičkim sustavom javnog obalnog linijskog prometa. Prema Agenciji linijski putnički promet može se podijeliti na¹²: državne trajektne linije, državne brodske linije, državne brzobrodske linije.

Organizacijsku razinu linijskoga pomorsko-putničkoga prometa u pravilu čine velika broderska poduzeća, s mogućnošću znatnih investicijskih ulaganja u brodovlje, koja su najčešće ustrojena kao dionička društva. U državama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka strateški interes, brodari su državna poduzeća, kao što je slučaj i u Republici Hrvatskoj s tvrtkom „Jadrolinija”. Na taj način država pomaže pri razvitku otoka da ne bi došlo do napuštanja otoka.

Brodarska poduzeća su veoma različita i po veličini, od onih koja imaju samo jedan brod do velikih korporacija s nekoliko stotina brodova. Suvremeno brodarstvo u principu koristi kredite, pa je njihova veza s bankarskim i ostalim financijskim kućama

¹²<http://www.agencija-zolpp.hr/>, 29.09.2014.

veoma važna. Za obavljanje svih poslova i zadataka organizacijska struktura brodarskih poduzeća treba biti usklađena prema vrsti organizacije i obavljanja prijevoza. Gotovo u svakom brodarskom poduzeću će se naći komercijalni sektor, odnosno sektor zapošljavanja brodova ili operativni sektor, tehnički sektor, opći sektor, kadrovski sektor i financijski sektor. Naravno sve organizacijske jedinice brodarskih poduzeća nisu uvijek na razini sektora, već službi i odjela. Zato postoji razlika u organizacijskoj strukturi linijskog broдача u odnosu na tramperskog-bulkerskog broдача i tankerskog broдача.

Organizacija linijskog brodarskog poduzeća može biti na razini sektora ili odjela. Obično je sastavljena od slijedećih organizacijskih jedinica na razini sektora¹³:

1. Opći sektor, na čelu je glavni direktor brodarskog poduzeća. Ovaj sektor koordinira rad drugi sektora ili odjela i izvješćuje glavnog direktora o njegovom poslovanju. Glavni direktor ili menadžer koordinira poslove i aktivnosti cjelokupnog poduzeća i odgovoran je za poslovanje brodarskog poduzeća. On sam ili sa svojim suradnicima u upravnom odboru ili menadžmentom, vodi cjelokupnu poslovnu politiku brodarskog poduzeća.
2. Komercijalni sektor, je najvažnija organizacijska jedinica svakog brodarskog poduzeća, a najvažniji mu je zadatak zapošljavanje brodova. Zbog opsega posla ova organizacijska jedinica u svom sastavu ima odjele i referade. Komercijalni direktor rukovodi svim linijama brodarskog poduzeća. Ova organizacijska jedinica se sastoji u principu od slijedećih odjela:
 - Odjel linije, odnosno operativni odjel linija, zadužen je za prikupljanje tereta na brodove svog poduzeća, rezerviranje prostora, pripremanje dokumenata tereta. Operativni odjeli djeluju na određenom plovidbenom pravcu, odnosno nad određenom linijom. Najvažniji su mu poslovi iznalaženje tereta, za koje se plaća što veća vozarina, zadržavanje što većeg broja stalnih korisnika prijevoza. Obično se ovi poslovi dijele na skupinu poslova u zemlji i inozemstvu, za prodaju prijevoznih kapaciteta u polazno putovanju i povratnom putovanju broda.
 - Chartering odjel, odgovoran je za ugovaranje dodatne tonaže za potrebe prijevoza koje poduzeće ne može obaviti sa svojim brodovima, te ih ustupa drugim brodarima iste linije u razdobljima povećane potražnje za

¹³ Mitrović F., Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008, str. 49.

prijevozima i pronalaženje tereta za brodove svog poduzeća kada dođe do smanjivanja potražnje za prijevozima.

- Odjel za opskrbu gorivom pronalazi najekonomičnije mogućnosti opskrbe brodova svog poduzeća gorivom. Izrađuje programe potroška goriva, optimiziranje brzine i zaključuje ugovore s opskrbljivačima goriva, da se isplata može izvršiti s odgodom plaćanja u roku od 90 dana.
 - Marketing odjel, promovira prodaju pomorsko prijevozne usluge na svim linijama koje brodarsko poduzeće ima.
 - Odjel rukovanja s teretom, organizira rad na ukrcaju i iskrcaju tereta. U većim brodarskim poduzećima linijskog broдача na njegovu čelu se nalazi inspektor zadužen za planiranje ukrcaja i iskracaja tereta, te pripremu plana tereta, surađuje sa stivadorima, i usko surađuje s odjelom linija.
 - Odjel osiguranja i reklamacija, sastoje se od poslova pomorskog osiguranja, osiguranje odgovornosti putem klubskog osiguranja, poslovima u svezi s reklamacijom zbog oštećenja ili gubitka tereta, te drugim poslovima koji se obavljaju s osigurateljima izravno ili neizravno posredstvom njihovih agenata.
 - Komercijalni sektor, imenuje lučke agente, sklapa s njima ugovor i kontrolira njihov rad, priprema i daje upute za putovanje i radi kalkulacije putovanja
3. Tehnički sektor, odgovoran je za sve tehničke operativne poslove u svezi s brodovima poduzeća. Posebice se ističe odgovornost direktora i inspektora tehničkog sektora za rad cijelog porivnog sustava uključujući pomoćne strojeve, održavanje trupa broda, nadzor nad održavanjem uređaja i sredstava za vođenje navigacije. Ovaj sektor kontaktira s klasifikacijskim zavodima, obavlja zahtjeve za nabavku dijelova za brod nadzor na obnovi ili produljivanju klase, izobrazba kadrova itd.
4. Financijsko-računovodstveni sektor, odgovoran je za korištenje financijskih sredstava brodarskog poduzeća. Vodi evidenciju o svim tijekovima novca (prihode i rashode), prati i analizira stanje likvidnosti, zaduženosti, kreditne sposobnosti i profitabilnost poslovanja brodarske kuće. Zadatak ovog sektora je izrada

financijskih planova poduzeća (dnevne, tjedne, desetodnevne, mjesečne, tromjesečne, polugodišnje i godišnje) .

5. Sektor za rad s konferencijama, obavlja sve poslove koji proizlaze iz članstva poduzeća u linijskim brodarskim konferencijama. To spadaju poslovi članstva, tarifnih sporazuma, raspodjele tereta na određenoj liniji, pitanja rabata i doplatka, vođenje politike prema nečlanovima konferencija, te sudjelovanje u radu konferencija.
6. Razvojni sektor, se uspostavlja kao organizacijska jedinica u velikim brodarskim poduzećima. Ovaj sektor egzistira samo kod velikih brodarskih poduzeća.
7. Kadrovski sektor, ima glavni zadatak u svezi zapošljavanja, kako pomoraca tako i djelatnika na kopnu, izobrazba kadrova, doškoloavanje, te maksimalna edukacija kako pomoraca tako i stručnog osoblja na kopnu.

Navedena organizacija linijskog brodarskog poduzeća nije univerzalna za sva brodarska poduzeća, već je fleksibilna, tj. promjenjivog karaktera. Organizacija ovisi u prvom redu o veličini brodarskog poduzeća i o broju linija kojih ima. Znači neće se naći ista organizacija kod raznih brodarskih kompanija, a niti uvijek ista ostaje kod jednog linijskog broдача.

U pomorskom linijskom putničkom prijevozu uobičajena je državna intervencija primjenom verificiranih mjera pomorske politike. Tim se sporazumima linijsko brodarstvo obvezuje da će stalno održavati određene putničke linije, a nositelj javnog interesa (država) obvezuje se da će za to brođaru isplaćivati određenu novčanu naknadu (dotaciju). Gotovo u svim pomorskim zemljama postoje takvi ugovori između putničkih brođara i predstavnika javnog interesa radi održavanja redovitih i kvalitetnih pomorskih linija u obalnom području (kabotaži).

S obzirom da na putničkim brođovima treba osigurati uvjete za ponudu ugostiteljskih i ostalih usluga putnicima organizacijska struktura putničkoga linijskog brođara složenija je od klasične prijevozne funkcije, jer je potreba za "bijelim osobljem" i razvijenom nabavnom funkcijom povećana.

Putnici u linijskom brodarstvu najčešće su putnici koji prijevoznu uslugu smatraju samo čimbenikom koji im omogućuje da stignu do određenog odredišta. Tako se raspoznaju dvije osnovne vrste putnika u linijskom prijevozu¹⁴:

- 1) putnici koji koriste linijski prijevoz kao jedini mogući (npr. povezivanje kopno-otok) ili zbog prednosti koje nudi brod kao prijevozno sredstvo (odmor, zabava tijekom putovanja i dr.);
- 2) putnici koji se služe linijskim prijevozom radi dolaska na određeno turističko odredište kako bi mogli raspolagati vlastitim prijevoznim sredstvom.

Uzimajući u obzir navedeno može se zaključiti da organizacija linijskog broderskog poduzeća ovisi o veličini poduzeća, broju linija koje pokriva, državnim intervencijama na pojedinim linijama kako bi se pokrili troškovi financiranja neprofitabilnih linija i prema vrsti putnika.

¹⁴ Kesić B., Jugović A., Poletan Jugović T., Perić Hadžić A., Edvard T., Pomorski promet Republike Hrvatske- teretni i putnički (razvoj), Projekt pomorskog fakulteta u Rijeci, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, rujana 2008.str. 46

3. OBILJEŽJA I ORGANIZACIJA POMORSKO PUTNIČKIH LUKA

Morske luke su ključni podsustav pomorskog i prometnog sustava zemlje. One su vrlo važna i u pomorskoj trgovini nezaobilazna poveznica u prijevoznom lancu, što ih obvezuje da budu učinkovite u obavljanju svih lučkih poslova uz visoki stupanj sigurnosti i zaštite ljudi, roba i okoline. Promet je, nesporno temeljna funkcija morskih luka, ali promjene u načinu prijevoza, vremensko, prostorno i dinamičko usklađivanje svih aktivnosti vezanih za protok robe, stavlja luke pred nove izazove i pruža mnogo veće mogućnosti razvoja¹⁵.

Luke se trebaju organizirati kao multifunkcionalni terminali zbog velikih troškova izgradnje pomorsko-putničke luke i njezine nefleksibilnosti. Potrebna je izgradnja specijaliziranih putničkih terminala i uređaja (automatizirane rampe, mostovi i sl.) unutar jedne luke koji će biti sposobni primiti i odgovoriti na sve zahtjeve putničkog brodarstva i potražnje za pomorsko-putničkim prijevozom. Većina je pomorsko-putničkih luka određena za prekrcaj i opskrbljivanje linijskog putničkog brodarstva. Razvoj putničkih brodova podjednako zahtijeva razvoj kapaciteta pomorskih luka koje, ako žele sudjelovati u putničkom brodarstvu, moraju odgovoriti na izazove koje takvi brodovi predstavljaju¹⁶.

Posebno su značajne površine za smještaj cestovnih vozila, pristupne ceste, rampe posredstvom kojih se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda te kontakt sa sredstvima drugih prometnih grana. Mjesta u blizini grada ili one u blizini terminala ostalih prometnih grana u velikoj su prednosti. Prometna povezanost luke, posebice s cestovnim prometom je od izuzetnog značaja za pomorsko-putničku luku.

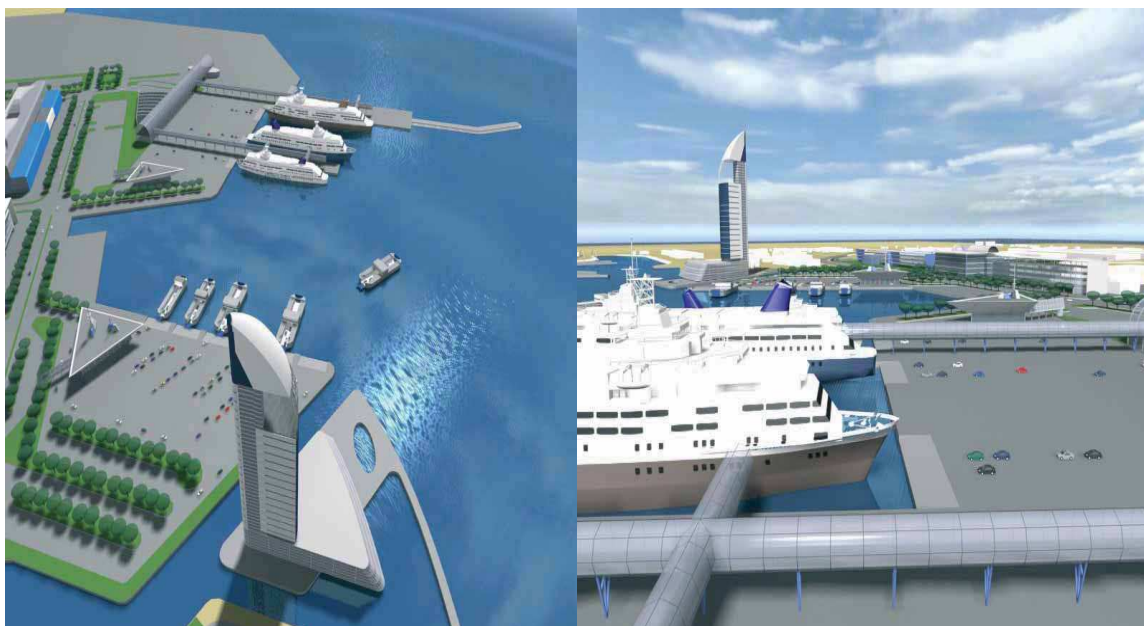
U suvremenim putničkim lukama postavljeni su putnički (natkriveni) pokretni mostovi (slično kao na aerodromima) kako bi se pojednostavila ukrcaj/iskrcaj, tj.

¹⁵ Kesić, B., Jugović, A., Poletan Jugović, T., Perić Hadžić A. Položaj luka sjevernog Jadrana (Rijeka, Pula, Zadar i Šibenik) u odnosu na gospodarstvo Republike Hrvatske. Rijeka, 2008.

¹⁶ Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: "Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka", Informatologia. Vol. 40, br. 2, 2007., str. 146–152.

komunikacija putnika koji putuju bez vozila između pomorskih i kopnenih terminala. Njima je omogućen izravan protok putnika iz terminala u brod i obrnuto. Takav terminal u međunarodnom prometu omogućuje efikasniji rad granične policije i carinske kontrole te jednostavniji prolaz putnicima.¹⁷

Na slici 4. prikazana je struktura suvremene višenamjenske putničke luke



Slika 4: Izgled suvremenoga višenamjenskoga putničkog terminala

Izvor: Kesić, B., Jugović, A.: Nova trajektna i putnička luka Zadar, Lučka uprava Zadar, 2003.

U linijski putničkom prometu koriste se klasični putnički brodovi, RO-RO putnički brodovi i vrlo brzi putnički brodovi, a osnovna i najveća razlika između tih brodova je u predmetu prijevoza.

¹⁷ Ibidem

3.1. OBILJEŽJA POMORSKO PUTNIČKIH LUKA

Postoji više definicija pomorsko-putničkih luka, no uobičajeno je putničku luku određivati kao posebnu podvrstu ili podsustav lučkog sustava koji obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, prtljage i automobila. U kontinuiranom ukrcaju i iskrcaju putnika koristi se specijaliziranim terminalima za putnički promet¹⁸.

Povezivanje prometa i turizma od ključnog je značaja za gospodarstvo, posebice pomorsko-putničkog prometa u našoj zemlji. More je prometnica koju ne treba izgrađivati, no potrebno je na stajalištima izgraditi luke koje će predstavljati čvorišta kopnenog i pomorskog prijevoza. Luke su polazišne točke za razvoj pomorskog gospodarstva. Luke su u funkciji korisnika usluga, pa za njihovo poslovanje i razvitak trebaju biti zainteresirani svi koji od luka imaju koristi¹⁹.

Za razvoj luke važni su mnogobrojni čimbenici, a najvažniji među njima su prije svega prirodno-geografski položaj luke, prirodne karakteristike luke, tehnička pogodnost luke, organizacija poslovanja, carinski režim luke, tarife i tarifna politika, ekonomska snaga zaleđa luke, razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza, te unutrašnjih plovnih putova, uloga države u razvoju neke luke i mjere lučke politike te politički odnosi²⁰.

Razvrstaj luka vrši se prema važećim zakonima i propisima Republike Hrvatske, Pomorskom zakoniku iz 2004.g. i Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama. Razvrstaj luka proveden je na temelju nekoliko različitih kriterija²¹.

Prema namjeni kojoj služe, luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku, luke otvorene za javni promet dijele se na²²:

1. luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku,
2. luke županijskog značaja,
3. luke lokalnog značaja.

¹⁸ Op. cit. Kesić, Jugović, str. 5-7

¹⁹ Op.cit. Jugović, Kesić, str. 148.

²⁰ Kesić, B. *Ekonomika luka*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2003, str. 53.

²¹ Op.cit. Kesić, Jugović, str. 8.

²² Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/2003), poglavlje III. Luke, članak 40.

Prema namjeni luke možemo podijeliti na teretne i putničke. Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene, te luke mogu biti: vojne luke, luke nautičkog turizma, industrijske luke, brodogradilišne luke, sportske, ribarske i druge luke slične namjene.

Izgled putničke luke ovisi o njezinim osobinama, prometnom kapacitetu te brodovima koji se na terminalima očekuju. Razlikujemo luke namijenjene za brodove u linijskom prijevozu te luke za brodove za kružna putovanja. Navedena podjela luka vezana je uz organizacijski aspekt poslovanja luka u čijem se fokusu nalazi putnik kao predmet transportiranja²³.

3.2. ORGANIZACIJA LUKA ZA LINIJSKI PUTNIČKI PROMET

Pomorsko putnički promet bitna je stavka svakog gospodarstva zemalja koje imaju izlaz na more, a o tome ovisi i uspješnost turizma u nekim zemljama. Pomorski je put oduvijek bio najatraktivniji turistima, a tome u prilog ide i niska prijevozna cijena. Luke za putnički promet uvelike se razlikuju od standardnih teretnih morskih luka. Prije svega razlog tome jest da u prometu sudjeluje velika količina ljudi- putnika, kojima je nužno obezbijediti i dodatnu ponudu, a ne samo pristanište kao takvo.

Karakteristike i izgled pomorsko putničkih luka primarno ovise o vrsti i veličini broda koji u njih pristaje. Prema standardiziranoj i sveprihvaćenoj podijeli, razlikuju se u svijetu luke za brodove za linijski prijevoz te za brodove za kružna putovanja. Postoji i podvrsta pomorske putničke luke, a to je nautička luka ili marina, a svojim je izgledom modernizirana i proširena sa ponudom dodatnih sadržaja i objekata za turiste nautičare²⁴.

²³ Ibidem

²⁴ Op.cit. Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: str. 148.

Svaka od ovih vrsta luka (terminala) s obzirom na kapacitet i vrsu broda ima svoju specifičnu organizaciju u radu. Ovdje će se detaljnije navesti karakteristike luka za linijsko putničko brodarstvo s obzirom da je ono predmetom ovoga rada.

Kao što je prethodno rečeno, linijski se putnički promet prema vrsti brodova može podijeliti na klasične putničke brodove, RO-RO putničke brodove i vrlo brze putničke brodove. Ono što je bitno za istaknuti kada se nabrajaju razlike i vrste linijskog putničkog prometa jest da ovo ne igra gotovo nikakvu (ili minimalnu) ulogu u samoj organizaciji luke, iz razloga što je većina pomorsko putničkih luka namijenjena za sve podvrste linijskog putničkog brodarstva (višenamjenski terminali) čemu je razlog profitabilnost. Uz to, zbog nemogućnosti da se za svaku od tih podvrsta (ne samo u pomorsko putničkom prometu) izgradi poseban terminal, nametnula se na neki način potreba za izgradnjom specijaliziranih putničkih terminala, ali i dodatnih uređaja unutar jedne takve luke. Ti uređaji jesu dodatne automatizirane rampe, mostovi, dizalice i slično, a osposobljavaju terminal da mogu prihvatiti sve vrste brodova pomorsko putničkog linijskog brodarstva. To predstavlja izazov s obzirom da se tehnološka strana brodova mijenja gotovo iz dana u dan, veličina i kapacitet rastu, a time i potrebe korisnika odnosno putnika u linijskom pomorsko putničkom prometu.

Budući da je putnički promet sam po sebi prilično zahtijevan i specifičan, ista je stvar i kada se radi o pomorsko putničkom prometu. Na tim je terminalima za prihvatanje linijskih putničkih brodova nužno da veći dio površine bude namjenjen za smještaj cestovnih vozila, pristupne ceste, dodatne rampe (za ukrcaj ili iskrcaj s broda). U ovoj se vrsti pomorskog prometa za daljnji nastavak posredovanja dakle koriste i drugi vidovi transporta, odnosno primarno cestovni promet kao podsredstvo nastavka putovanja. Iz tog se razloga prednost daje lokacijama koje se nalaze u neposrednoj blizini gradova ili terminala ostalih prometnih grana.

Od luka se očekuje da prati trendove kretanja na tržištu pomorsko putničkog prometa i svoje djelovanje prilagodi tome. Ukoliko luka bilježi veći trajektni promet logično je da će izgraditi veće površine namijenjene parkingu vozila.

4. ANALIZA LINIJSKOG BRODARSTVA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U Republici Hrvatskoj postoji nekoliko pokretača pomorsko- putničkog prometa, a najznačajniji su razvedenost obale koja rezultira potrebom za povezivanjem kopna i otoka i turizam. Pomorsko-putnički promet dijeli se na linijski i turistički. U linijskom prometu ističe se promet s otocima, a u turističkom promet putnika brodova na međunarodnim kružnim putovanjima, kabotažnim kružnim putovanjima i dnevnim izletima.

Jadrolinijini brodovi prevezli su u prvih osam mjeseci 2014. više od 7,4 milijuna putnika i 1,9 milijuna vozila, što je 0,5 posto više putnika i 4 posto više vozila u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Na riječkom plovnom području prevezeno je 1 posto više vozila i 0,4 posto manje putnika, na zadarskom plovnom području 7,5 posto više vozila i 4 posto manje putnika, a na splitskom plovnom području prevezeno je 0,8 posto više putnika i 4 posto više vozila. Promet na brzobrodskim linijama također raste pa je u prvih osam mjeseci na svim brzobrodskim linijama prevezeno oko pola milijuna putnika. Na dužobalnoj liniji Rijeka - Split - Stari Grad - Korčula - Sobra - Dubrovnik bilo je manje putnika, za 20 posto, kao i vozila, za 10 posto. U međunarodnom prijevozu, na linijama Split - Ancona, Dubrovnik - Bari i Zadar - Ancona u prvih osam mjeseci prevezeno je više od 170.000 putnika i 30.000 vozila, što je 15 posto više putnika i vozila²⁵.

U tablici 1. dan je prikaz plovnog parka Hrvatske i prevezeni putnici u razdoblju od 2008.- do 2012. U 2012. ukupno je prevezeno 12 474 tisuća putnika, dok je u 2011. prevezeno njih 12 926. Najveći broj putnika prevezen je 2008. i iznosio je 12 961 putnika. Broj putničkih brodova u 2012. Iznosio je 91 brod. Prevezeni broj putnika bio je najveći u 2009. te je iznosio 34 261 000 putnika, dok je u 2012. prevezeno je 32 685 000 putnika.

²⁵ <http://www.poslovni.hr/domace-kompanije/jadrolinija-u-osam-mjeseci-74-milijuna-putnika-i-19-milijuna-vozila-280552>, 03.10.2014.

Tabela 1. Plovni park i prevezeni putnici Hrvatske u pomorskom i obalnom prijevozu

Godina	Putnički brodovi		Prevezeni putnici(u tis.)
	Broj	Putnička mjesta	
2008.	88	34 025	12 961
2009.	88	34 261	12 550
2010.	85	33 568	12 506
2011.	80	32498	12 926
2012.	91	32 685	12 474

Izvor: Državni zavod za statistiku, Statistička izvješća 14793/2013., Transport i komunikacije u 2012., Zagreb, 2013., str. 76.

U tablica 2. prikazuje se broj brodova i putničkih mjesta. Ukupan broj brodova u 2012. bio je 91, od čega 49 klasičnih putničkih brodova i 42 trajekta. Osim povećanja broja brodova, povećao se broj klasičnih brodova, dok je broj trajekata ostao isti 42 kao i u 2008. i 2009. Broj putničkih mjesta daleko je veći na klasičnim brodovima, nego na trajektima.

Tabela 2. Broj brodova i putničkih mjesta u pomorskom i obalnom prijevozu

	jedinica	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
UKUPNO	Broj	88	88	85	80	91
	Putnička mjesta	34 025	34 261	33 568	32 498	32 685
Klasični	Broj	46	46	45	41	49
	Putnička mjesta	14 613	13 909	13 159	12 589	12 716
Trajekti	Broj	42	42	40	39	42
	Putnička mjesta	19 412	20 352	20 409	19 909	19 969

Izvor: Državni zavod za statistiku, Statistička izvješća 14793/2013., Transport i komunikacije u 2012., Zagreb, 2013., str. 77.

Uvažavajući specifičnosti pomorskog gospodarstva Republike Hrvatske u nastojanjima učinkovite integracije u prometne procese Europske unije nužno je organiziranje dužobalnog prometnog povezivanja morem (eng. Short sea shipping) i autocesta mora (eng. Motorways of the Sea) s adekvatnim priključcima prema otocima. Priobalno povezivanje omogućilo bi suvremeno longitudinalno i transverzalno povezivanje koje bi pridonijelo revitalizaciji obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i na more od luka preko brodara do turizma i ribarstva. Uređenje takvih prometnica traži osmišljene smjernice i značajna početna financijska ulaganja i to u²⁶: definiranje brodskih linija, modernizaciju i povećanje flote odgovarajućim plovim jedinicama, profiliranje i opremanje luka, lučica i trajektnih pristaništa. Ulaganja u uspostavljanje i održanje ovakvog oblika prijevoza otvorila bi mogućnost generiranja značajnih ekonomskih koristi s obzirom da bi multiplikativni faktori na cjelokupno nacionalno gospodarstvo bili višestruki.

Pomorska strategija je blisko vezana s uredbenim mehanizmima. Unutar okvira EU, potrebno je postići ravnotežu između zakonodavstva i obveza koje će država morati primiti (kabotaža, konkurentnost, vlasništvo, pravila o zastavama) kao i onih koje se vezuju uz upravljanje trgovinom i praksu (rezervacija tereta, registracije brodova, porezi). U procesu integracije u EU, Hrvatska je suočena s izazovom očuvanja svog povijesno temeljenog brodarstva i istovremeno kreiranje nacionalne strategije i usklađivanje sa zahtjevima i propisima EU²⁷.

Načelima EU odredbi 3577/1992 o pomorskoj kabotaži uređuju se pitanja pružanja usluge pomorskog prometa unutar zemalja članica²⁸

Načela odredbe su:

1. Sloboda upravljanja pomorskih usluga između dvije luke u istoj državi članici se nudi svim brodovlasnicima Unije koji u njoj imaju registrirane svoje brodove, i plove pod zastavom zemlje članice, podrazumijevajući da ti brodovi ispunjavaju sve uvjete za vršenje kabotaže u toj zemlji članici.

²⁶ Violić, A., Debelić B., Uloga pomorske i prometne politike u funkciji održivog razvitka prometa i pomorstva, Pomorski zbornik 47-48 (2013), 13-26, str. 24.

²⁷ <http://www.mppi.hr/userdocs/images/080904-studija-pt-dt-kab-pomorski.pdf>, 29.09.2014.

²⁸ Studija o pristupu tržištu, državnim potporama i kabotaži u pomorskom prometu, 2008.,

2. Cilj odredbe ukazuje na to da se Uredba odnosi na usluge pomorskog prometa (prijenos dobara ili prijevoz putnika morem) unutar zemlje članice. Dalje se nudi indikativan popis vrsta usluga kabotaže koje Uredba pokriva

Prilikom potpisa pristupnih ugovora, Hrvatska je dobila dvije godine da se prilagodi zakonodavstvu EU po pitanju organizacije pomorskog putničkog prometa, nakon čega će doći do otvaranja hrvatskog tržišta svim brodarima članica EU.

4.1. OSNOVNE ZNAČAJKE LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Hrvatska je oduvijek bila pomorska zemlja sa izričitom orijentacijom na pomorsko gospodarstvo, koje i danas predstavlja ključ za funkcioniranje čitave naše obale i priobalnih djelova. S obzirom na velik broj otoka i teže pristupačnih područja uz more, bilo je nužno razvijati i ulagati u linijsko putničko brodarstvo kojim se prije svega nastojalo povezati otočne djelove sa ostatkom kopna Republike Hrvatske. Nakon toga razvijaju se i ostale linijske mreže u međunarodnom aspektu, pa se Hrvatska povezuje sa prekoobalnim zemljama (prvenstveno Italijom). U Hrvatskoj djeluje veći broj linijskih brodara koji stvaraju konkurentsko tržište, a samim time i veći broj opcija za putnike. Gotovo sve Hrvatske luke imaju izvrsno razvijen i organiziran sustav i terminale za prihvata linijskih putničkih brodova. U nastavku će biti detaljnije riječ o specifičnosti linijskog putničkog brodarstva Republike Hrvatske, morskih luka za linijsko putničko brodarstvo te statističkim kretanjima prometa u linijskom brodarstvu, domaćem i međunarodnom.

U prijevozu putnika morem u Republici Hrvatskoj razlikuju se linijske i turističke pomorsko-prijevozne usluge. Vodeći putnički brodari u Hrvatskoj su²⁹:

1. „Jadrolinija“ iz Rijeke
2. „Meditranska plovidba“ iz Korčule

²⁹ <http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Brodarstvo%20svijeta%20i%20Hrvatske.pdf>, 18.10.2014.

3. „Lošinjska plovidba“, Lošinj
4. „Rapska plovidba“ iz Raba

Linijsko putničko brodarstvo na području Jadranskog mora obuhvaća dio nacionalnog linijskog brodarstva te dio međunarodnoga linijskog brodarstva. Nacionalno je predstavljeno ponajprije dužobalnom putničkom linijom, te nizom RO-RO putničkih i brzobrodskih linija koje održava nacionalni brodar i neki manji brodari na pojedinim linijama. Međunarodno linijsko brodarstvo na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i RO-RO putničkih brodova (trajekti) koje povezuju dvije jadranske obale, Hrvatsku i Talijansku. Putničke linije koje povezuju istočnu i zapadnu obalu Jadrana održavaju se RO-RO putničkim brodovima³⁰:

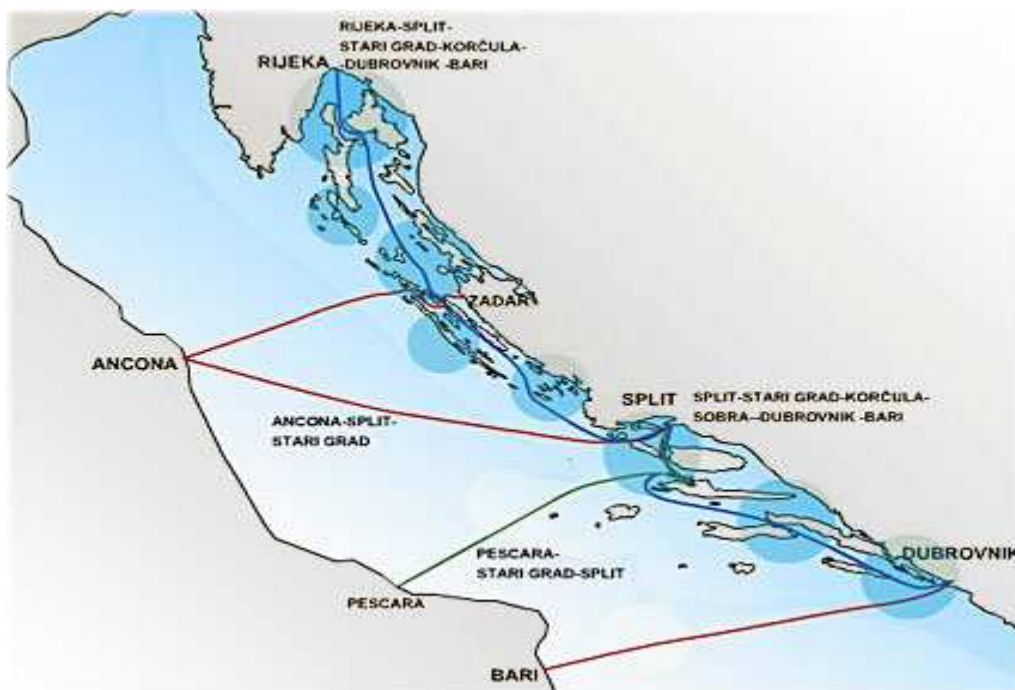
- hrvatskih brodara (Jadrolinija – 38%)
- talijanskih brodara (Adriatica – 23%)
- ostalih brodara (39%)

Pored putničkih linija RO-RO brodovima (trajekti), povezivanje dviju obala Jadrana povremeno se održava i brzobrodskim linijama. Nacionalni linijski prijevoz najznačajniji je za povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno. U nacionalne linije ubrajaju se linije RO-RO putničkim brodovima (trajekti) i putničkim brodovima (putničke brodske linije i brzo brodske linije) između obale i kopna, putničke linije prema otocima te brzobrodске linije.

Najveći dio prometa u 2013. ostvarili su nacionalni brodar Jadrolinija na linijama Split– Ancona, Zadar– Ancona i Dubrovnik– Bari, te panamska tvrtka Blue Line International na liniji Split – Ancona. Jadrolinija je tako ostvarila prijevoz 189.910 putnika i 32.638 vozila, dok je panamska tvrtka Blue Line prevezla 138.437 putnika i 22.675 vozila. Treća po ostvarenom prometu je domaća tvrtka SNAV d.o.o. iz Splita čiji su brodovi na liniji Split – Ancona prevezli 61.788 putnika i 13.051 vozila. Na linijama od Venecije i Trsta do luka u Istri i na Kvarneru u prijevozu putnika sudjelovali su domaći brodari Atlas i Kompas, te strani Venezia Lines, Comodore Travel i Trieste Lines koji su ukupno u 2013. godini prevezli 116.943 putnika³¹.

³⁰ <https://www.scribd.com/doc/94011559/Pomorsko-putni%C4%8Dki-promet-2>, (18.10.2014.)

³¹ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=12673>, (18.10.2014.)



Slika 5. Linijske putničke veze Republike Hrvatske

Izvor: http://www.mahartours.com/WEBSET_DOWNLOADS/514/%C3%BA%20vonalak%20jadr.jpg, 29.09.2014.

Putničke brodske linije koje redovito održavaju putnički brodovi prema otocima bez razvijene cestovne mreže jesu:

- u riječkom području: linije prema otocima lošinjskog arhipelaga koje održava državni brodar „Jadrolinija“ i njima povezuje otoke Lošinj, Vele Srakane, Unije, Ilovik i Susak;
- u zadarsko- šibenskom području: linije iz Šibenika prema Žirju i Vodicama te iz Zadra prema Olibu, Dugom otoku, Ugljanu, Malom Lošinju, Ižu, Istu, Silbi, Premudi, Rivanjui dr.;
- u splitsko- dubrovačkom području: linije iz Splita prema Supetru, Hvaru, Starom Gradu, Sućuraju, Rogaču i Sumartinu te linije iz Dubrovnika (Gruž) prema Korčuli, Polačama, Sobri, Trpnju, Veloj Luci i Trsteniku.

Linija se u pravilu održava jednom do dva puta dnevno tijekom cijele godine brodom čiji kapacitet zadovoljava sezonske varijacije.

4.2. PRAVNI OKVIR FUNKCIONIRANJA LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Temeljem javnog natječaja i uvođenjem tržišnog pristupa u obavljanju pomorskog linijskog prijevoza te dodjele koncesija za brodske linije, određene su osnovne odrednice u određivanju i definiranju pravca prema kojima se razvija i na kojima se temelji pomorsko putničko linijsko brodarstvo u Republici Hrvatskoj. Te su odrednice sastavni dio Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu³² koji predviđa razmještaj tih linija prema značenju pravca na razinama; državnoj, županijskoj ili međužupanijskoj te lokalnoj razini. Treba naglasiti da nije moguće preklapanje linija na istoj relaciji. Zakonom se predlaže i formiranje državnog savjeta, čiji bi zadatak bio i uvođenje mjera za unaprijeđenje sveukupnog linijskog prijevoza, ali i usklađivanje cijena prijevoza te naravno sukladno tome rješavanje sporova između brodara. U tom kontekstu spomenuti će se i davanje koncesija, koje sadrže osobito određenje brodara, liniju (prema značenju pravca o kojemu se radi), vrstu prijevoza te razdoblje obavljanja prijevoza. Zakonom se određuje i način formulacije cijena prijevoza, visina i način plaćanja naknade za dodijeljenju koncesiju.

Prema članku 3. ovog Zakona (NN 80/13) uspostavom sustava javnog prijevoza osigurava se redovita povezanost naseljenih otoka s kopnom i međusobno, a s primjerenim brojem dnevnih veza u oba pravca. Cilj je dakako stvaranje boljih uvjeta za život otočkih stanovnika kao i razvitak otoka. Prema članku 3., uspostava sustava javnog prijevoza temelji se na idućim načelima:

- poticanja gospodarskog razvoja otoka,
- kontinuitetu i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste, te osiguranju odgovarajuće kvalitete prijevoza,
- uslugama prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima, i to posebno za određene kategorije putnika i za određene linije,

³² NN 80/13; <http://www.zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu>, (23.09.2014.)

- davanja potpore brodarima, bez koje nije moguće osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na određenim linijama,
- prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima,
- osiguravanja dodatnih usluga prijevoza.

Zakon je osnovni dokument na kojem se temelji javni, ali i međunarodni linijski pomorsko putnički promet u RH odnosno između RH i okolnih pomorskih zemalja. Na međunarodnim linijama (članak 2. stavka 2.) javni prijevoz mora se obavljati najmanje četiri mjeseca godišnje. Sukladno Zakonu, međunarodni linijski pomorsko putnički promet obuhvaća također putničke RO-RO i brzobrodske linije. Te linije povezuju Republiku Hrvatsku sa inozemnim lukama. Zakon utvrđuje da uvjete koje ispunjava brod i brodar za obavljanje međunarodnog linijskog prometa propisuje ministar nadležan za pomorske poslove.

S obzirom na duljinu i razvedenost obale i otoka, stanje naseljenosti i potrebe prometno- tehnološke prilagodbe prijevoza egzistencijalnim i gospodarskim potrebama u sustavu javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza putnika, tereta i vozila, oblikovala su se tri podsustava linija koja se odnose na trajektne linije namijenjene prijevozu prvenstveno vozila i tereta, ali i putnika, klasične brodske linije sa isključivom namjenom prijevoza putnika i brzobrodske linije sa također isključivom namjenom brzog, a prema potrebi i mogućnostima, i višekratnog prijevoza putnika dnevno. Trajektne linije koje povezuju otoke s kopnom, u pravilu obavljaju prijevoz i na linijama klasičnog i brzobrodskog prijevoza.

Uspostava sustava javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu osnovna je pretpostavka općega društveno gospodarskog razvitka otoka i stvaranja potrebnih infrastrukturnih i drugih preduvjeta, a temelji se na načelima poticanja gospodarskog razvoja otoka i priobalja, kontinuitetu i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste, a time osiguranja odgovarajuće kvalitete prijevoza, uslugama prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima (i to posebno za određene kategorije putnika i za određene linije), davanja potpore brodarima bez koje nije moguće

osigurati kontinuitet i redovitost javnog prijevoza na određenim linijama, prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima i osiguravanja dodatnih uvjeta prijevoza³³.

Nacrt Zakona predviđa razvrstaj linija prema značaju pravca na državne (utvrđuje ih Vlada Republike Hrvatske), županijske i međužupanijske (utvrđuje ih županijsko odnosno županijska poglavarstva), te lokalne linije (utvrđuje ih općinsko odnosno gradsko poglavarstvo) uz uvjet da na istoj relaciji nije istovremeno moguće preklapanje različito razvrstanih linija. Prema razdoblju obavljanja prijevoza, linije se razvrstavaju na cjelogodišnje i sezonske (na državnim linijama uvjetuje se održavanje najmanje 6 mjeseci godišnje), dok se po vrsti prijevoza linije razvrstavaju na trajektne, brzobrodske i klasične.

Zakonom se definira i međunarodni linijski pomorski promet, a uvjeti koje će morati ispuniti brod i brodar za održavanje tih linija utvrditi će se posebnim propisom kojega donosi Ministar nadležan za poslove pomorstva.

Zakonom se također uređuje materija obavljanja javnog prijevoza u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, uvođenjem odnosno proširenjem instituta tržišnog pristupa temeljem koncesioniranja linija odnosno stjecanja prava obavljanja javnog prijevoza na temelju koncesije. Na ovaj način omogućilo se svim zainteresiranim brodarima – pravnim ili fizičkim osobama da se na temelju javnog natječaja po utvrđenim uvjetima i kriterijima, slobodno uključe u obavljanje prijevoza u putničkom obalnom pomorskom prometu u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske. Odluka o davanju koncesije na linijama razvrstanim prema značaju donosi se na temelju provedenog javnog natječaja kojega raspisuje tijelo nadležno za donošenje odluke o davanju koncesije za svaku relaciju na kojoj se linija održava. Spomenuta odluka o davanju koncesije sadrži osobito određenje brodara, liniju po značaju pravca, vrstu prijevoza i razdoblje obavljanja prijevoza, učestalost linije, vrstu i kapacitet broda, rok na koji se daje koncesija, način određivanja cijene prijevoza, visinu i način plaćanja naknade za koncesiju, te kriterije za određivanje potpore.

Pored uvjeta definiranih u Zakonu, jedan od značajnih kriterija za odabir brodara je visina koncesijske naknade odnosno visina naknade tražene za podmirenje razlike između

³³ Prijedlog zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu

ostvarenih vlastitih prihoda i stvarnih prijevoznih troškova na pojedinoj liniji (nerentabilne linije). Prilikom odlučivanja o ponudama, prednost će imati brodar koji ponudi najveću koncesijsku naknadu na očekivanim profitabilnim linijama, odnosno brodar koji traži najmanji iznos potpore iz državnog proračuna na nerentabilnim linijama.

4.3. ANALIZA BRODARSTVA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U nastavku rada analizirati će se pomorsko putničko brodarstvo u Hrvatskoj prema brodskim linijama i ostvarenom prijevozu putnika i vozila na pojedinim linijama.

U RH se obalni linijski pomorski putnički promet odvija na ukupno 56 javnih linija od državnog značaja³⁴. U 2012.-oj godini na tih je 56 linija ukupno prevezeno 11,1 milijun putnika i 2,76 milijuna vozila.

Hrvatsku flotu čine 1245 broda, od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi. U hrvatskim upisnicima i očevidnicima upisano je 72 plutajuća objekta, 4 nepomična odobalna objekta, više od 2.500 jahti te 118.000 brodica. U Republiku Hrvatsku prosječno godišnje uplovi oko 60.000 stranih rekreacijskih plovila.³⁵

MARE NOSTRUM³⁶ jest Udruga hrvatskih poslodavaca odnosno brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi. Prema najnovijim podacima sa njihove službene stranice, Udruga broji deset članova, sa 141-im brodom, od kojih dominiraju brodovi za prijevoz rasutog tereta, tankeri i RO-RO putnički brodovi. Ovo je važno istaknuti u kontekstu stanja brodara u RH budući da Udruga za cilj ima „promovirati interese brodarstva, zalagati se za povoljne i konkurentne uvjete poslovanja brodara, te promicati sigurno, pouzdano i kvalitetno brodarstvo.“³⁷

³⁴ Prema Strategiji pomorskog razvitka integralne pomorske politike RH (za razdoblje 2014.-2020.), Zagreb, prosinac 2013.

³⁵ Ibidem

³⁶ <http://www.csamarenostrium.hr/> (23.9.2014.)

³⁷ Ibidem

Linijski obalni putnički promet ima zaduženje za redovito povezivanje otoka s kopnom i međusobno te se zato smatra ključnim faktorom u pomorskoj plovidbi. Ovaj pomorski sektor pruža redovito reguliranu linijsku plovidbu između 73 otočne luke Republike Hrvatske te 22 kopnene luke. Od 56 spomenutih državnih linija, 27 otpada na trajektne, 16 brzobrodске i 13 klasičnih brodskih. U održavanju tih 56 linija sudjeluje sveukupno čak 13 brodara sa pozamašnom flotom od 77 brodova- 17 putničkih, 17 brzih putničkih te 42 trajekta. Najveći i najuspješniji hrvatski brodar je Jadrolinija iz Rijeke, a broji 12 privatnih brodova u svojoj floti. Udio Jadrolinije u ukupnom javnom linijskom prometu putnika jest 84,9%, a na vozila otpada 86,4%.

Tabela 3: Putnički brodovi u pomorskom i obalnom prijevozu

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Putnički brod	46	46	45	41	49
Trajekt	42	42	40	39	42
Ukupno	88	88	85	80	91

Izvor: Ministarstvo, pomorstva, prometa i infrastrukture- Strategija prometnog razvoja RH (2014.-2030.), prema DZS, Statistički izvještaj, „Promet i komunikacije“

Ukupan broj brodova u 2012. iznosio je devedeset i jedan putnički brod, koji obavljaju uslugu linijskom pomorsko putničkog prometa. Prema podacima putničkih brodova je nešto više u odnosu na trajekte u svim godinama od 2008. do 2012.

Kao najveći linijski brodar pomorsko- putničkog prometa smatraju se:

1. Jadrolinija,
2. Rapska plovidba,
3. Linijska nacionalna plovidba,
4. G&V Line

Jadrolinija je društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta sa stoljetnom tradicijom. Osnovana je 20. siječnja 1947. godine u Rijeci. Povezivanjem otoka s kopnom i održavanjem dužobalne linije na hrvatskoj strani Jadrana, Jadrolinija ostvaruje svoju osnovnu zadaću. Djelatnost obavlja sa četiri velika trajekta – Liburnija, Marko Polo,

Dubrovnik i Zadar koji održavaju dužobalnu i međunarodne linije. Dužobalna linija s ishodištem u Rijeci povezuje hrvatske otoke Hvar, Korčulu i Mljet, kao i gradove Split i Dubrovnik, a međunarodne linije održavaju se prema Italiji (Ancona i Bari). U 2013. godini Jadrolinija je prevezla 9 823 683 putnika i 2 451 097 vozila sa svojom flotom od 50 brodova (4 velika putnička trajekta za dužobalnu i međunarodne linije, 33 trajekta u lokalnom putničkom prometu, 8 katamarana, 1 hidrobus i 3 klasičnih brodova)³⁸.

Kapacitet flote Jadrolinije sačinjavaju³⁹:

1. 4 trajekta za dužobalne međunarodne linije: Dubrovnik, Liburnija, Marko Polo i Zadar
2. 33 trajekta za dužobalno povezivanje obale i otoka
3. 3 putnička broda: Postira, Premuda i Tijat,
4. 9 katamarana: Adriana, Dubravka, Judita, Olea, Silba, Mediteran, Karolina, Novalja i Lara.

Rapska plovidba d.d. je lokalni brodar sa sjedištem u poslovnom centru Mali Palit na Rabu. Najvažnija djelatnost je održavanje trajektne linije kopna sa otokom. Trajektna linija održava se neprekidno od 1963. godine. Četiri trajekta Rapske plovidbe d.d.: "Barbat", "Sveti Marin", "Sveti Kristofor" i "Rab" plove na liniji Stinica - Mišnjak i ta linija traje manje od 18 minuta. Osim trajektne linije Stinica - Mišnjak, Rapska plovidba d.d. održava putničku liniju Rab-Lun na otoku Pagu sa brodicom "Maslina". U svojoj djelatnosti Rapska plovidba d.d. ima dizalicu u luci Rab i suhu marinu u mjestu Palit udaljenu oko 600 m od luke Rab. U suhoj marini može se smjestiti više od 100 plovila. Flotu Rapske plovidbe čine 4 RO/RO putnička broda Sveti Kristofor, Rab, Otoci, Rabljanka, čiji kapacitet iznosi 45,40, 40 i 35 vozila, i 193, 160, 140, 140 putnika.⁴⁰

Linijska nacionalna plovidba d.d. je privatna brodarska tvrtka koja još od 1992. obavlja pomorski prijevoz duž cijelog hrvatskog Jadrana. LNP održava državne brzobrodne linije 9601 Rogač-Split i 9502 Žirje-Kaprije-Šibenik te državnu trajektu liniju 338 Lopar-Valbiska. Može se pohvaliti bogatim iskustvom u obalnom linijskom pomorskom prometu te održavanju brzobrodskih linija kao što su Split-Vis, Split-Milna, Pula-(Unije)-Mali Lošinj-(Ilovik)-Zadar te trajektne linije Drvenik-Dominče. Flotu

³⁸<http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije>, 29.09.2014.

³⁹http://www.mppi.hr/UserDocsImages/JADROLINIJA%20%202013%202-2_14.pdf, 29.09.2014.

⁴⁰<http://www.mppi.hr/userdocsimages/2005/2004-rapska-plovidba.pdf>, 23.08.2014.

Linijske nacionalne plovidbe čine dva trajekta (Moli i Nosač) i četiri katamarana (Bišovo, Broč, Komiza i For). Trajektom Nosač održava se državna linija Lopar-Valbiska dok se katamaranom Bišovo održava državna brzobrodaska linija Rogač-Split, a katamaranom Broč državna brzobrodaska linija Žirje-Kaprije-Šibenik. Osim obalnog linijskog pomorskog prometa LNP pruža i usluge transfera i izleta, prijevoz putnika od zračne luke Resnik i trajektne luke Split do željenih odredišta⁴¹.

Tvrtka G&V- line osnovana 1994. godine sa sjedištem u Dubrovniku. Kupovinom motornog broda “Anamarija” započinjeli su svoje poslovanje u izletničkom turizmu, a od 1996. godine na državnoj brzobrodskoj liniji broj 5, Zadar – Iž – Rava. Početkom 2006. godine povećavaju flotu kupovinom katamarana “Paula”, katamaranom “Nona Ana” i time šire poslovanje na dubrovačko područje, preuzevši državnu brzobrodsku liniju broj 11, Dubrovnik – Elafiti - Mljet. Krajem 2007. godine G&V line kupila je i katamaran “Melita” te povećala flotu na 4 broda.

U tablici 4. prikazani su prevezeni putnici i vozila u 2012. i 2013. prema udjelima brodarara. Najveći udio u prijevozu putnika i vozila ima nedvojbeno Jadrolinija u obje godine, oko 85 %.

Tabela 4. Udio linijskih brodarara u prometu putnika i vozila

2012.					2013.			
Putnici	%	Vozila	%	Brodar	Putnici	%	Vozila	%
9 475 463	84,9	2 387 945	86,4	Jadrolinija	9 633 773	84,9	2 418 459	86,8
701 912	6,3	340 370	12,3	Rapska plovidba	679 858	6,0	328 906	11,8
175 296	1,6	35 758	1,3	LNP	159 656	1,4	38 030	1,4
803 304	7,2	0,0	0,0	Ostali	873 958	7,7	0,0	0,0
11 157 009		2 764 073		UKUPNO	11 350 111		2 785 395	

Izvor: <http://www.agencijazolpp.hr/>, Promet putnika i vozila, 29. 09.2014.

U tablici 5. obrađen je promet putnika preko Jadrana prema brodarima i po broju prevezenih putnika i vozila. Jadrolinija je prevezla 189 910 putnika i 32 638 vozila.

⁴¹ <http://lnp.hr/o-nama/>, 29.09.2014.

Tablica prikazuje promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. prema kojem je vidljivo da je najviše putnika prevezeno brodarom Jadrolinija 189 910 i Blue Line International Panama 138 437 putnika.

Tabela 5. Promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. godini

Brodar	Putnici	Vozila
Atlas	15 023	-
Blue Line International Panama	138 437	22 638
Commodore Travel d.o.o. Pula	13 476	-
Jadrolinija Rijeka	189 910	32 638
Kompas	6 181	-
SNAV SpA Napoli	91 788	13 051
Trieste Lines	4 767	-
Venezia Lines Ltd. Valleta	77 496	-
UKUPNO	507 078	68 364

Izvor: <http://www.agencijazolpp.hr/>, Promet putnika i vozila preko Jadrana, 29.09.2014.

Po pitanju prijevoza vozila u međunarodnom linijskom pomorsko putničkom proemtu, najznačajniji brodari izdvajaju se: Jadrolinija sa prevezenih 32 638 tisuća vozila, Blue Line sa 22 638 i SNAV sa 13 051 tisuća vozila.

4.4. ANALIZA LUKA ZA LINIJSKI PUTNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ

Od svojih 409 luka otvorenih za javni promet, Republika Hrvatska broji 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom. Šest glavnih luka RH jesu Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik, a smještene su duž kopnene obale. Svih šest luka proglašene su lukama od osobitog međunarodnog gospodarskog interesa za RH. Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 38/09) osnovano je 28 lučkih uprava koje su postavljanje

radi upravljanja i izgradnje luka. Vlada RH je za potrebe luka od osobitog međunarodnog interesa osnovala 6 državnih lučkih uprava. Propisima Županija na manjim prostorima upravljala se lukama od lokalnog i županijskog značenja (22 županijske lučke uprave).

Rijeka, vodeća terena luka u Hrvatskoj sa čak 90% ostvarenog prometa, a tek je na četvrtom mjestu po broju putnika u posljednjih pet godina. Luka Ploče, koja je također značajna luka teretnog prometa na posljednjem je mjestu po broju putnika. Glavni udio putničkog prometa Republike Hrvatske odvija se kroz luku Split i Zadar, dok je vodeća luka za promet brodova za kružna putovanja luka Dubrovnik.

Postoji niz značajnih projekata kojima se nastoje unaprijediti, dograditi i modernizirati luke od odobitog međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku, a svakako su najveća ulaganja usmjerena prema Rijeci i Zadru (projekt Gaženica). Osim u luke od državnog značaja, RH je posljednjih godina za sve veće potrebe povezivanja otoka i kopna sufinancirala izgradnju i rekonstrukciju infrastrukture u županijskim i lokalnim lukama. Problem je da takvi infrastrukturni projekti nisu samoodrživi, oni su ipak od izuzetnog značaja za održivi razvoj otoka te očuvanje demografske slike otoka. Projekti koji se dotiču ove problematike, bilo na državnoj ili županijskoj i lokalnoj razini, trebali bi se međusobno uskladiti i koordinirati i u konačnici činiti integriranu cjelinu.

Tabela 6. Promet putnika i vozila u obalnom linijskom putničkom prometu

	PUTNICI			VOZILA		
	2011.	2012.	2013.	2011.	2012.	2013.
TRAJEKTI	9 141 536	9 149 478	9 338 359	2 796 999	2 764 073	2 785 395
BRZI BRODOVI	1 121 831	1 070 024	1 050 712			
PUTNIČKI BRODOVI	865 778	937 507	961 040			
UKUPNO	11 129 145	11 157 009	11 350 111	2 796 999	2 764 073	2 785 395

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, <http://www.agencija-zolpp.hr/> (23.9.2014.)

U tabeli 6 prikazani su podaci za period od 2011. do 2013.-e godine, a odnose se na količinu putnika i vozila prema vrsti brodova kojima su transportirani. Vidljivo je kako

broj putnika na brzim brodovima opada te doseže najmanji ukupni broj u posljednjoj promatranoj 2013.-oj godini. Nasuprot tome, broj putnika na putničkim brodovima raste kroz godine te u odnosu na 2011.-u u 2013.-oj doseže svoj vrhunac. Što se tiče trajekata, broj putnika također raste kroz godine. Sukladno ovome jasno je da i ukupan broj putnika u obalnom linijskom pomorskom prometu ima uzlaznu putanju, budući da pad koji se odnosi na putničke brodove nije toliko drastičan a bi mogao poljuljati sveukupnu sliku.

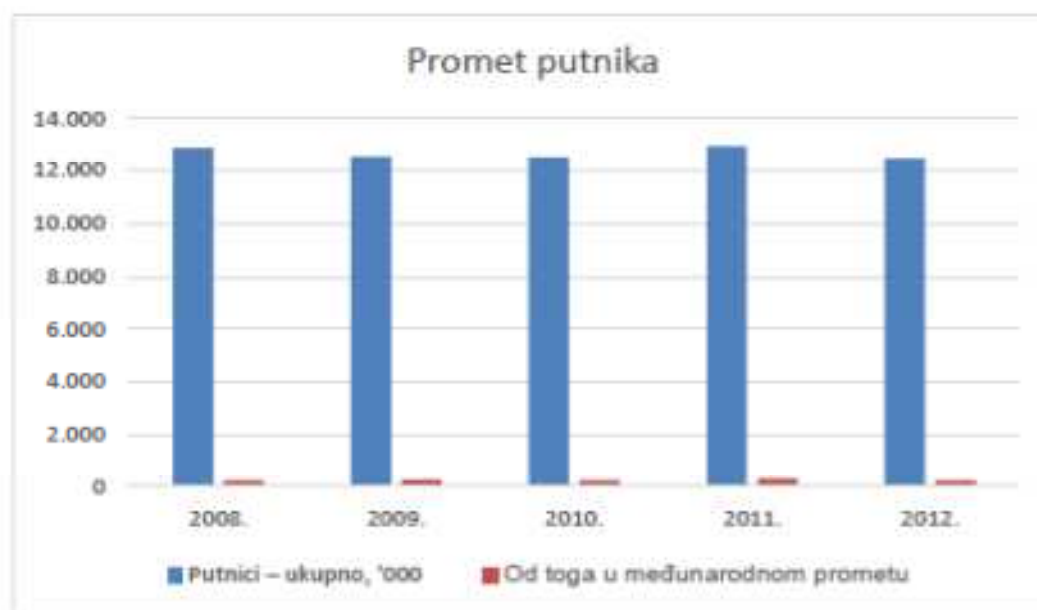
Tabela 7: Obalni linijski prijevoz putnika

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
PUTNICI-ukupno (000)	12 861	12 550	12 506	12 926	12 474
u međunarodnom prometu	242	249	246	302	239

Izvor: Ministarstvo, pomorstva, prometa i infrastrukture- Strategija prometnog razvoja RH (2014.-2030.), prema DZS, Statistički izvještaj, „Promet i komunikacije“, 2012.

U tablici 7. razdvojen je broj putnika koji se odnosi na međunarodni promet od ukupnog broja putnika. Isti podaci prikazani su na grafikonu 1.

Grafikon 1: Promet putnika u obalnom linijskom pomorskom prometu



Izvor: Izvor: Ministarstvo, pomorstva, prometa i infrastrukture- Strategija prometnog razvoja RH (2014.-2030.), prema DZS, Statistički izvještaj, „Promet i komunikacije“, 2012.

Promet putnika na linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu zadržao se u 2012. na razini ostvarenja iz 2011. godine, unatoč uvjetima gospodarske krize. Zabilježen je neznatan pad u iznosu od 0,1 posto. Ako se promatra period od 2008. vidimo da je zadržana konstanta u obalnom nacionalnom prometu i međunarodnom prometu i da nisu zabilježene drastične oscilacije. Također, s obzirom na broj otoka i stalnu potrebu za prijevozom ljudi s otoka logično je i da glavninu prometa čini nacionalni linijski promet.

5. EUROPSKA ISKUSTVA U UPRAVLJANJU LINIJSKO PUTNIČKOG PROMETA

Pomorsko putnički promet specifična je vrsta pomorskog prometa iz više razloga: opsega potreba krajnjih korisnika, količine korisnika, načina prekrcanja putnika i vozila, potrebe kombiniranja sa ostalim prometnim grana i prijevoznim sredstvima. Iz tog razloga ova je vrsta pomorskog prometa vrlo složena organizacijska struktura i nužno je imati veći broj zaposlenih i dobro organiziranih djelatnika kako bi svi aspekti ponude bili paralelno usklađeni, a korisnici opskrbljeni i zadovoljeni.

No kako bi to bilo moguće potrebno je osigurati i odgovarajuće infrastrukturne i suprastrukturne kapacitete na putničkim terminalima, radilo se o trajektnim ili kružnim putovanjima. Osim što moraju biti specijalizirani, bitno je da osiguravaju vrlo jednostavnu i brzu protočnost putnika i vozila, a to vodi i do određenog komfora za putnike:

- „ponuda (usluge) u lukama: protočnost, rasprostranjenost, popratni sadržaji, sadržaji ponude i pristupačnost;
- ljubaznost osoblja, gostoljubivost i srdačnost poslužitelja različitih usluga;
- sposobnost i organiziranost ljudi zaposlenih na radnim mjestima (carina, policija);
- usluge i servisi (usluge popravka, mehaničarske usluge, benzinske crpke);
- ugostiteljski objekti i restorani;
- stajališta za osvježenje i odmor, odmarališta, moteli, hoteli, mjenjačnice;
- dobro opskrbljene prodavaonice, trgovine, samoposluge;
- javni WC-i i sanitarni čvorovi uz prometnice;
- parkirališta (veličina, dovoljan broj mjesta, pristupačna cijena);
- dodatni sadržaji za putnike (kina, zabavne igre).“⁴²

Iz ovog nabrojanja može se vrlo brzo zaključiti kako većina Hrvatskih luka ne posjeduje većinu nabrojenih, a nadasve nužnih stavki sa popisa. Donekle je prihvatljivo to

⁴² Holjevac Avelini, I.: Upravljanje kvalitetom u turizmu i hotelskoj industriji, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002., str. 159.

za luke koje nemaju velike prihvatne kapacitete ili su samo za trajektne i brzobrodске linije, ali luke koje prihvaćaju velike putničke brodove ili one za kružna putovanja moraju imati svu navedenu ponudu za goste. To je ključna razlika Hrvatskih luka (manjih, ali i onih od međunarodnog značaja) u odnosu na velike svjetske pomorsko putničke luke.

Europa, ali i svijet ima vrlo staru tradiciju obalne plovitbe. Prvi „dokazi“ o postojanju o kontinuiranoj funkciji obalne linijske plovitbe pronađeni su 1975.-e godine, a polazišna točka bila je Barcelona. Linije je ostvarivala sa tri luke; Genova, Palma de Mallorca i Ibiza. Današnja slika europskih linija i povezanosti prikazana je slikom 6.



Slika 6. Linijske veze Europe

Izvor: Transport research institute, Edinburgh; Ferry services: Managing public obligations in a market environment, University of Genoa, 2012.

U nastavku će se objasniti europski trendovi i potrebe, kao i potencijalne razlike funkcioniranja linijskih servisa, kako bi se dobila usporedba sa našim obalnim linijskim pomorsko putničkim prometom. Bitno je naglasiti da je konačna svrha i cilj ove vrste pomorsko putničkog prometa jednaka u većini zemalja; povezati i spojiti teže dostupna područja (otoke) te time unaprijediti održivi razvoj zemlje i tih područja kao i spriječiti

raseljavanje otoka. Uz to, na taj način jača i turistička ponuda i ostupnost određenih lokacija, što automatski znači i poboljšanje gospodarstva takvih djelova.

Razlika je što u europskim zemaljama većinom postoji više zakonski reguliranih opcija koje se nude za linijske obalne veze i povezivanje otoka sa kopnom te međusobno. Činjenica je da gotovo nigdje tržišta sama po sebi ne mogu pružiti adekvatnu uslugu linijskih trajekt do otoka i poluotoka. Države članice EU (prije ulaska Hrvatske, kod nas to još uvijek nije potpuno zastupljeno niti uvedeno) mogu utjecati na tržištima kako bi se osigurala jedna trajektna linijska usluga i to nametanjem obvezne javne službe i / ili sklapanjem ugovora o javnim uslugama.

Kada je riječ obvezama javne službe, to bi pretpostavljalo da obveze koje vlasnik brodarskog poduzeća ili zajednice ako ima vlastite komercijalne interese ne može niti bi preuzeo u istom opsegu izvršavanje usluga linijskog putničkog prijevoza. U ovom kontekstu nameću se i neka ograničenja odnosno uvjeti koji moraju biti osigurani od javnih službi, a to su:

- zahtjevi za lukama koje se opslužuju
- regulatorni zahtjevi
- zahtjevi u svezi s kontinuitetom, učestalosti i kapacitetom pružanja usluga
- cijene koje se naplaćuju za pružanje tih usluga
- popunjenost vozila odnosno broda

Ugovor sklopljen između nadležnih tijela država članica i vlasniku brodarskog poduzeća jesu ugovori koji služe da se osigura usluga za javnost o odgovarajućim uslugama prijevoza. Takav ugovor se koristi kao instrument da se nametnu obveze javne službe. Državne potpore ili subvencije (članak 87 (1) EU Ugovora) su zabranjene, osim ako nije drugačije dopušteno u ugovorima koji se sklapaju u ove svrhe. Državna potpora jesu razne subvencije, kapitalne investicije, krediti, državna jamstva i porezne olakšice- što znači da sve ove stavke nisu dopuštene. Prema europskim standardima pružatelj usluge linijskog pomorsko putničkog prijevoza može biti:

- Operator u javnom vlasništvu
- Operator u privatnom vlasništvu
- Mješoviti javno-privatni operatora

- Državni entiteti kao pružatelj usluga
- Moguća i uloga privatnog kapitala

Tablica 8. preuzeta od Instituta za istraživanje transporta u Edinburghu, prikazuje kako u određenim zemljama Europe funkcionira jedan natječaj (*Tender*) za obalni linijski pomorsko putnički prijevoz i što on mora sadržavati prema uvjetima koje se nameću Zakonima propisanim u navedenim zemljama. Vidljivo je sa slike da je u većini zemalja određeno da ponuditelj/operator usluga jest privatnog karaktera. Osim u Njemačkoj, u svim zemljama dopuštena je neka vrsta subvencija (red drugi- *operating subsidy*). U pogledu ruta (*bundle*) jedino Njemačka nema definirano što je dopušteno i poželjno, a što ne, dok je prema tablici vidljivo da ostale zemlje prakticiraju do 6 ruta, ali i samo jednu (*single route*). Također, treba svratiti pozornost na dio koji se odnosi na trajanje ovih vrsta ugovora o prijevozu (*contract duration/ yrs*), a može se vidjeti da je najdulji period u Njemačkoj 15 godina. Jedino Grčka ima godišnje ugovore.

	Danska	Švedska	Irska	Norveška	Grčka	Njemačka
Operator	Javni/ privatni	Javni/ privatni	Privatni	Privatni	Privatni	Privatni
Subvencije	Da	Da	Da	Da	Da	Ne
Više ruta	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	
Manje ruta (<6)	Da	Da	Da	Da	Da	
Jedna ruta	Da	Da	Da	Da	Da	Da
Trajanje ugovora (godine)	5-6	10	5	12	Godišnje	15

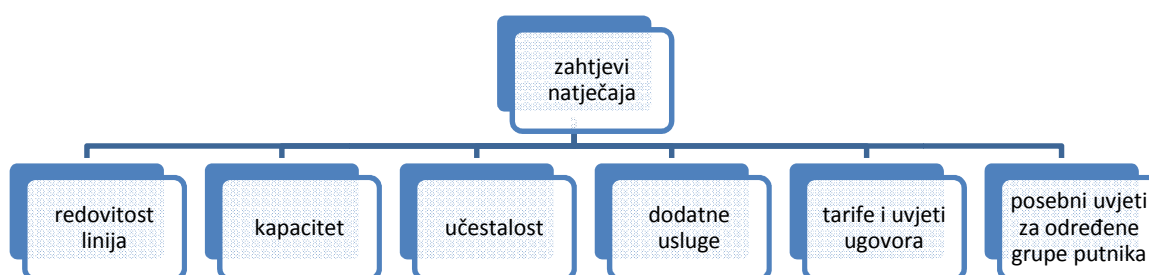
Tablica 8: Europski natječaj za opsluživanje linijskog prijevoza

Izvor: obrada studenta prema podacima Transport research institute, Edinburgh; Ferry services: Managing public obligations in a market environment, University of Genoa, 2012.

Zahtjevi koji se natječajem o ovom ugovoru postavljaju jesu prilično strogo definirani i određeni su idućim kriterijima:

- Cijena i kvaliteta (70%),
- Fleksibilna učestalost pružanja usluge i sigurnost opskrbe (20%),
- Kvaliteta trajekt/broda (10%)

Svaka od zemalja donekle može prilagoditi te kriterije, odnosno zahtijevati to na individualnoj bazi, ali sve se više-manje uokviruje u navedeno. Grafički prikazano (primjer Danske), ti zahtjevi bi izgledali ovako:



Slika 7: Zahtjevi i kriteriji za natječaj ugovora o prijevozu

Izvor: Transport research institute, Edinburgh; Ferry services: Managing public obligations in a market environment, University of Genoa, 2012.

Među glavnim zahtjevima koji se navode u natječaju za dodjelu pojedine linije kojima brodari moraju udovoljiti odnose se na osiguranje redovitosti linija, učestalosti održavanja prijevoza, kapaciteta i dodatnih usluga, kao i tarifama i uvjetima ugovora, te posebnim uvjetima za određene grupe putnika.

Prema studijama koje su provedene za europske zemlje i natječaje u pogledu linijskog obalnog pomorsko putničkog prijevoza, prema podacima Instituta za istraživanje transporta u Edinburghu⁴³ bitno je da su ispunjeni ovi kriteriji odnosno stavke:

- Norma su privatni operateri odabranih putem javnog nadmetanja
- Privatni operateri uglavnom nude odnosno financiraju vlastite brodove
- Vrlo čest oblik subvencije je dogovoren godišnje operativni iznos

⁴³ <http://www.tri.napier.ac.uk/> (24.9.2014.)

- Ugovor se temelji ili na jednoj ruti ili na maksimalno 6 ruta (linija)
- Usluge ugovorene najčešće od strane nacionalnih uprava, a neke od lokalne vlasti
- Razdoblja ugovora obično za 5-6 godina, postoji nekoliko iznimaka za duže
- Regulacija usluga je odgovornost nacionalnih vlada / ministarstava

Dvije su ključne varijante na principu kojih funkcionira linijski pomorsko putnički promet u zemljama Europske Unije. Riječ je o operaterima u javnom vlasništvu i onim u privatnom. Prema navedenom može se zaključiti da su privatni operatori nešto učestaliji, pogotovo u zemljama Irske, Norveške, Grčke i Njemačke. Neovisno o tipu, u oba slučaja prisutne su državne subvencije, osim u slučaju Njemačke koja ih ne dozvoljava.

6. JAVNE OBVEZE LINIJSKOG PUTNIČKOG PROMETA U OKRUŽENJU SLOBODNOG TRŽIŠTA

Linijski je putnički promet dio složenog sustava pomorsko putničkog prometa odnosno luka. Upravljanje pomorskoputničkom lukom i prometom uopće, određen je mnoštvom čimbenika, čemu svjedoči i činjenica složene funkcije luke u gospodarskom sustavu.

U ovom djelu rada potrebno je analizirati čimbenike koji određuju način složenog funkcioniranja pomorskoputničkog brodarstva, a preciznije i samog linijskog putničkog prometa. Prema tome, tekst koji slijedi sadrži čimbenike koji se odnose na organizacijske elemente funkcioniranja ove vrste pomorskog putničkog prometa i luka, kao i načela poslovanja i upravljanja pomorskoputničkim lukama i prometom općenito.

6.1. POJAM SLOBODNOG TRŽIŠTA I NJEGOVE PREDNOSTI

Kao i uvijek u ekonomiji, postoji niz definicija i pojašnjenja slobodnog tržišta. Prema univerzalnoj i jednostavnoj definiciji, slobodno se tržište u bilo kojem aspektu promatranja može pojasniti kao tržište bez državne ekonomske uloge odnosno intervencije i regulacije⁴⁴. Iznimka je ovdje slučaj kada se regulira da bi se spriječile nezakonske radnje u gospodarstvu.

Svako ono tržište na kojem kupac i prodavač dobrovoljno razmjenjuju robu ili usluge uz zajedničko i sporazumno dogovorenu cijenu može se definirati kao slobodno tržište. Nasuprot toga nalazi se državna privreda odnosno ona dirigirana i regulirana

⁴⁴ <http://limun.hr/main.aspx?id=10096&Page>, definicija preuzeta iz Rječnika marketinga u izdanju Masmedia, (19.10.)

nametnutim cijenama. Slobodno tržište, laički rečeno, bilo bi dakle ono koje se odvija bez posredstva odnosno bilo kakvog oblika miješanja države.

Prednosti slobodnog tržišta su sljedeće⁴⁵:

- tržište predstavlja i omogućava formalno – pravnu slobodu i jednakost građana kao poduzetnika i potrošača,
- tržište potiče inicijativu, produktivnost i poduzetništvo, tako što uspješne sudionike tržišne igre nagrađuje s profitom, a neuspješne kažnjava gubicima, propadanjem i “povlačenjem” iz igre prema pravilima slobodnog tržišnog natjecanja.
- tržište je u danim okolnostima efikasan mehanizam alokacije i korištenja rijetkih resursa i dobara.

Nasuprot ovim prednostima, brojni su i nedostaci, pogreške i neuspjesi slobodne tržišne regulacije poput pojave monopola koji smanjuju proizvodnju, a povećavaju cijene na štetu potrošača. Uz to moguća je i pojava masovne nezaposlenosti, a potom i neprihvatljivo visoka razina nejednakosti u dohotku i potrošnji. Jedno bitno obilježje slobodnog tržišta jest i cikličko kretanje u obliku recesije i ekspanzije te nedostatak brige za razvitak javnih dobara.

Tržište linijskoga putničkog prostora razvijalo se kao poseban tip tržišta brodskog prostora paralelno s linijskim teretnim brodarstvom⁴⁶. U prostornom smislu tržište linijskoga brodskog prostora, shvaćeno kao cjelina svih regionalnih linijskih tržišta, vrlo je veliko, ali ipak zaostaje za širinom i veličinom tržišta slobodnoga brodskog prostora. U pogledu tržišne strukture, odnosno stupnja konkurentnosti, tržište linijskoga brodskog prostora pokazuje određene monopolističke tendencije. U odnosima ponude i potražnje na tom tipu tržišta morskog brodarstva ponuda jača jer brodari nastupaju kao dobro povezane i čvrste organizacije, a potražnja se pretežno pojavljuje, kao skup mnogih i međusobno nikako, ili vrlo slabo povezanih krcatelja. Udruživanje i povezivanje linijskih brodara, kao ponude na tržištu linijskoga brodskog prostora, poprima prije svega organizacijske oblike linijskih konferencija i pulova (eng. pool). Pul je posebno udruženje linijskih brodara, dogovoreno unutar određene linijske konferencije radi bolje raspodjele tereta i/ili vozarina).

⁴⁵http://web.efzg.hr/dok/pds/Strat_pod/2.%20TR%C5%BDI%C5%A0TE%20I%20DR%C5%BDIVA%20U%20MODERNOJ%20EKONOMIJI.pdf, predavanja Prof.dr. Kolaković Marko- „Tržište i država u modernoj ekonomiji“, Ekonomski fakultet Zagreb

⁴⁶ Mitrović F., Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet Split, 2008., str. 96.

Pri određivanju stupnja konkurentnosti treba razmotriti konkurenciju izvan tog tipa tržišta koja nudi određenu supstituciju usluge i konkurenciju unutar tog tipa tržišta. Kao supstitut za linijsku pomorsko prijevoznu uslugu valja, spomenuti zračni prijevoz i pomorski prijevoz u organizaciji slobodnog brodarstva, određenih linijskih tereta.

Predmet prijevoza u linijskom putničkom brodarstvu su putnici i osobni automobili, a u turističkom brodarstvu samo putnici. Prekomorski prijevoz putnika u organizaciji linijskog brodarstva ima jaku konkurenciju u zračnom prijevozu, a obalnom pomorskom linijskom prijevozu putnika uvelike konkuriraju cestovni i željeznički prijevoz. Stoga su danas rijetki brodari specijalizirani isključivo za prekomorski linijski prijevoz putnika. Često se prekomorski linijski putnički prijevoz povezuje s prekomorskim linijskim prijevozom vozila, kamiona i raznog tereta. Obično to čine linijski putnički brodari koji dio kapaciteta svojih linijskih brodova nude i za prijevoz vozila i tereta (putničko-teretni linijski brodovi, engl. passenger-cargo liners). Osim putničko-teretnih brodova linijski prijevoz putnika obavljaju i specijalizirani brodovi za prijevoz putnika i vozila, tzv. RO-RO putnički brodovi ili trajekti.

Prema prostornom opsegu tržišta poznata je kategorizacija na svjetska (međunarodna) i nacionalna (regionalna i lokalna) tržišta. Linijski pomorskoputnički promet u najvećem se opsegu organizira na ograničenim regionalnim tržištima na kojima postoji kontinuirana potreba za prijevozom putnika i vozila na relacijama koje se kreću u rasponu od svega nekoliko nautičkih milja do nekoliko stotina nautičkih milja, ali s izraženom nejednolikom prometnom potražnjom u zimskim i ljetnim mjesecima. Navedena razlika u potražnji rezultat je postojanja dviju osnovnih vrsta linijskog prometa, onog koji služi mjesnom stanovništvu te onog za potrebe turizma i povremenih stanovnika. U prekomorskim putovanjima linijski promet je marginaliziran i prepustio je u potpunosti svoje mjesto zračnom. Područja s izrazito intenzivnim linijskim (trajektnim) prometom jesu: skandinavske države, La Manche (Engleski kanal), Indonezija i grčko otočje.

Struktura tržišta, odnosno stupanj konkurentnosti tržišta mjeri se prema odnosu ponude i potražnje⁴⁷. Ako su ponuda i potražnja izjednačene, tržište je konkurentno, ako je

⁴⁷ aktuari.math.pmf.unizg.hr/docs/struktura_trzista_5.ppt, (19.10.2014.)

ponuda jača od potražnje, govori se o monopolnom tržištu, a ako je potražnja snažnija od ponude, radi se o monopsonom tržištu. U pogledu tržišne strukture, odnosno stupnja konkurentnosti, tržište linijskoga brodskog prostora pokazuje određene monopolističke ili oligopolističke tendencije. To znači da je u odnosima ponude i potražnje na tom tipu tržišta ponuda jača jer brodari nastupaju dobro i čvrsto povezani, a potražnja je stihijska i u većini slučajeva prepuštena sama sebi. Konkurencija unutar tržišta linijskoga brodskog prostora uvijek je bila ograničena određenim povezivanjem osnovnih tržišnih snaga, napose povezivanjem na strani ponude. Tom se tipu tržišta stoga pripisuje oligopolni ili, na regionalno određenim dijelovima, monopolni karakter.

U pogledu linijskog pomorsko putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj, gdje većinski udio pripada brodarskom poduzeću Jadrolinija iz Rijeke, jasno je kako slobodnog tržišta još uvijek nema. Europska unija nalaže da se takva situacije promijeni u svim zemljama članicama, a slobodno tržište u pomorsko putničkom prijevozu (naročito se to odnosi na linijski promet) moralo bi biti apsolutno. Kao što je već prethodno navedeno, slučaj je to u većini zemalja Europe, koje aktivno djeluju u aspektu prometa.

U Republici Hrvatskoj, Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, utvrđeno je da država osigurava brodarima razliku između ostvarenih prihoda i stvarnih prijevoznih troškova. Ta sredstva osiguravaju u državnom proračunu odnosno u proračunima županije, općine ili grada, ovisno o važnosti luke za Republiku Hrvatsku (da li je od osobitog međunarodnog značenja ili županijske važnosti). Zakonom je također predviđeno i pojašnjeno da sustav subvencioniranja ove djelatnosti jest aktivan kako bi se redovito održavale prijevozne linije sa ciljem povezivanja otoka i kopna, longitudinalen povezanosti duž obale i međutočke povezanosti.

U prvoj inačici kasnije izglasanog Zakona⁴⁸ (Prijedlog Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu) ocjenjuje se u uvodnom dijelu stanje linijskog pomorsko putničkog prometa gdje se navodi i najveći brodar Jadrolinija Rijeka u kontekstu nacionalnog poduzeća, a kao jakog i organiziranog kroz jedinstven sustav. Naglašeno je da se time što je Jadrolinija nacionalno poduzeće odnosno prijevoznik osigurava velika prilagodljivost prometnim potrebama RH, te zamjenjivost brodova na plovnim područjima.

⁴⁸ NN 80/13

Status i položaj Jadrolinije kao najvećega linijskog putničkog brodarara uređen je Zakonom o Jadroliniji, Rijeka koji je Sabor Republike Hrvatske donio početkom 1996. godine, te je tadašnje javno poduzeće Jadrolinija preoblikovano u društvo s vlastitom pravnom osobnošću u kojemu Republika Hrvatska sudjeluje u temeljnom kapitalu Društva. Država kao zaštitni općih interesa, spomenutim Zakonom u tadašnjem trenutku uspostavila je primjereno organizacijsko i pravno ustrojstvo koje joj omogućuje nadzor i upravljanje radi ostvarenja osnovne funkcije Društva.⁴⁹

Uz Jadroliniju, obavljanje prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu na Jadranu (temeljem Zakona NN 80/13) obavljaju i: Rapska plovidba d.d. Rab, Lošinjska plovidba – Brodarstvo d.d., Mali Lošinj, Mediteranska plovidba d.d., Korčula, te Ribarska proizvođačka zadruga Vrgada. Odkako je donesen 2000.-e godine Zakon o otocima⁵⁰, na temelju provedbe javnog natječaja u rad su uključeni i brodari za brzobrodski prijevoz, a to su redom: Alpex d.d., Rijeka (relacija Dubrovnik-Elafiti-Sobra), Miatrade d.o.o. Zadar (Sali-Zadar), G & V Line d.o.o. Dubrovnik (Rava-Iž-Zadar), SEM Marina d.o.o., Split (Split-Vis i Rogač-Šolta), Ivante d.o.o. Zlarin (Žirje-Kaprije-Šibenik) i M.B. Kapetan Luka, Jesenice (Korčula-Hvar-Split).

U novonastalim uvjetima i potrebama tržišta u praksi se nailazi na određene nedorečenosti i nepreciznosti te brojne nedostatke. Odnosi se to na sadašnji Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu te poseban Zakon o Jadroliniji, Rijeka⁵¹. Iz tih je razloga 2013.-e donesen novi, odnosno nadopunjeni Zakon o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (NN 80/13), kako bi se uskladili propisi domaćeg zakonodavstva Republike Hrvatske sa propisima Europske zajednice. Svrha je dakako povećanja kvalitete usluga povezivanja kopna i otoka te povećanja sigurnosti plovidbe u povezivanju kopna i otoka, uvođenja konkurencije u obalnom linijskom pomorskom prometu, a time i razvoja brodarstva u nacionalnoj plovidbi. Paralelno tome, nužno je bilo usklađivanje Zakona o Jadroliniji Rijeka te Zakona o otocima, kako se ne bi ubuduće dešavalo da ovu materiju uređuje više Zakona (kao što je

⁴⁹ Prijedlog Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=9858> (24.9.2014.)

⁵⁰ NN 33/06 ; <http://www.zakon.hr/z/638/Zakon-o-otocima> (24.9.2014.)

⁵¹ NN 33/09 ; <http://www.propisi.hr/print.php?id=1052> (24.9.2014.)

slučaj bio do sada). Jedan je od dugoročnih i bitnih opredjeljenja i ciljeva Republike Hrvatske postupak kontroliranja privatizacije državnog brodarstva kako bi se nastavilo uspješno razvijati tržišno poslovanje u održavanju javnog putničkog linijskog prijevoza.

Promjene koje su očekivane (ali ne u potpunosti izvršene) od novog Zakona iz 2013.-e jesu da se stvori pretpostavke koje će na osnovi koncesioniranja putničkih linija proširiti tržišni pristup. Time bi se ostvarila konkurencija u obavljanju javnog obalnog linijskog pomorskog prometa. Zakonom je propisano da će se brodari u održavanje javnog prijevoza u linijskom pomorsko putničkom prometu uključivati putem spomenutih koncesija, koje će se dodjeljivati za sve linije (državne, županijske i međužupanijske, lokalne) putem javnog natječaja kojeg će raspisivati nadležna tijela i organi.

6.2. DRŽAVNE POTPORE

Hrvatski sabor je 4. travnja 2014. usvojio Zakon o državnim potporama (Narodne novine, broj 47/2014), kojim se sve ovlasti vezane za državne potpore objedinjavaju u jednom tijelu - Ministarstvu financija, kao središnjem tijelu državne uprave nadležnom za državni proračun Republike Hrvatske i financiranje jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave⁵².

Državnim potporama financira se i održavanje pomorsko putničkog linijskog prometa na nacionalnim i međunarodnim linijama u Republici Hrvatskoj, tako da država financira neprofitabilne linije brodarima, te u vidu različitih subvencijama pomaže brodarima prilikom financiranja obnove postojeće flote i izgradnje novih brodova.

Odluka o određivanju državnih linija u RH sadrži relaciju na kojoj se obavlja prijevoz, minimalnu učestalost prijevoza, vrstu i kapacitet broda i vrstu prijevoza, te minimalni iznos pokriva troškova koji premašuje očekivani ostvareni prihod, koji će se

⁵² <http://www.aztn.hr/drzavne-potpore/>, (19.10.2014.)

brodaru nadoknaditi iz državnog proračuna (potpora). Odluka može izmijeniti samo u slučajevima ako to zahtijevaju gospodarski interesi, odnosno prilagođavanje javnog prijevoza novonastalim potrebama.

Radi obavljanja poslova u vezi s davanjem koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama osniva se Agencija za obalni linijski pomorski promet. Djelatnost Agencije obuhvaća sljedeće poslove⁵³:

1. obavljanje svih poslova u vezi s davanjem koncesija za državne linije: raspisivanje javnog natječaja, donošenje odluka o davanju i oduzimanju koncesije, sklapanje ugovora o koncesiji, poništavanje javnog natječaja, prijenos koncesije na drugog brodaru, davanje odobrenja za zamjenski brod u slučaju više sile ili koji ne ispunjava uvjete, produženje koncesije u slučaju ponavljanja javnog natječaja, davanje suglasnosti na cjenik usluga, davanje suglasnosti na red plovidbe,

2. utvrđivanje sezonskog i izvansezonskog razdoblja plovidbe,

3. objedinjavanje redova plovidbe,

4. nadzire provedbu Zakona, odluka i ugovora o koncesiji, u odnosu na potpore i plaćanje naknade za koncesije za državne linije.

Ako za obavljanje javnog prijevoza na određenim linijama na kojima brodari, uzimajući u obzir vlastiti gospodarski interes temeljen na tržišnim principima, pod danim uvjetima i u danom opsegu ne bi preuzeli obvezu obavljanja toga prijevoza, daje se potpora. Potpora se daje kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, a s ciljem osiguranja javnog prijevoza na toj liniji.

Sredstva za osiguranje potpore, osiguravaju se za državne linije u državnom proračunu, za županijske i međužupanijske linije u proračunu županija davatelja koncesije, i za lokalne linije u proračunu općine, odnosno grada.

Pored potpora koju brodari ostavruju u vidu naknade za određenu liniju, sa svrhom stimuliranja hrvatskog brodarstva država dodjeljuje financijske potpore iz Državnog proračuna Republike Hrvatske za gradnju trupa i rekonstrukciju putničkih linijskih brodova

⁵³ Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, članak 17.

do 100 BT-a. Tako je za 2012. Republika Hrvatska uputila poziv za javno prikupljanje ponuda za dodjelu financijske potpore koja se odnosila na⁵⁴:

1. sufinanciranje radova na izgradnji trupa broda u iznosu do 15% ugovorene cijene gradnje trupa i
2. sufinanciranje radova na rekonstrukciji postojećeg broda u iznosu do 15% cijene rekonstrukcije.

Brodari su dužni po završetku gradnje brod upisati u Hrvatski upisnik brodova, brodar mora zapošljavati hrvatske pomorce te imati registriranu djelatnost u Republici Hrvatskoj, a brod ne bi smio promijeniti zastavu u razdoblju od najmanje 5 godina. Izdvojena državna sredstva za financiranje⁵⁵:

1. 2008. - Programom obnove putničke i izletničke flote u 2008. godini obuhvaćeno je 12 plovila, za što je osigurano 4.605.720,30 kuna. Potporu u iznosu 15 posto iznosa gradnje trupa broda ostvarilo je 10 brodara, dok je za dva postojeća broda odobreno po 10 posto vrijednosti potrebne za njihovu rekonstrukciju.
2. u 2009. godini Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture za obnovu putničke i izletničke flote malih brodara izdvojilo je 3,2 milijuna kuna. Programom je obuhvaćeno ukupno 12 plovila, od čega je 10 potpora za gradnju trupa i 2 za rekonstrukciju plovila.
3. 2010. - Vlada RH donijela je Zaključak kojim je prihvaćen Program izgradnje i rekonstrukcije putničke i izletničke flote za potrebe hrvatskih privatnih brodara - za razdoblje 2010-2012. tijekom kojeg će za taj program iz državnog proračuna biti ukupno izdvojeno 12 milijuna kuna.
4. U 2011. godini Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture osiguralo 3,3, milijuna kuna državne potpore za obnovu putničke i izletničke flote. Nakon provedenog javnog natječaja, potpore za gradnju trupa broda ostvarilo je 11 privatnih brodara - malih poduzetnika.
5. 2012. - Potpore za gradnju trupa i rekonstrukciju putničkih i izletničkih brodova u 2012. godini ostvarilo je 14 privatnih brodara - malih poduzetnika. Ukupna

⁵⁴ Dokumentacija za javno prikupljanje ponuda, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Zagreb, 2012.

⁵⁵ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3110>, 03.10.2014.

potpora male vrijednosti za 2012. godinu iznosi 3,9 milijuna kuna, od čega se za 10 gradnji trupa izdvojilo 3,4 milijuna kuna, te oko 470 tisuća kuna za 4 rekonstrukcije postojećih plovila.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (AZTN) kontrolira iznose naknada koje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture dodjeljuje brodarima za održavanje nerentabilnih brodskih linija kako ne bi došlo do situacije u kojoj brodari koji održavaju nerentabilne linije imaju ekonomske prednosti koje ne bi ostvarili svojim redovnim poslovanjem, te kako bi se spriječila mogućnost narušavanja tržišnog natjecanja. Iako su takve vrste državne potpore u načelu zabranjene, izuzeće u slučaju dodjele potpore za nerentabilne linije ipak se dopustilo jer je ocijenjeno da se u tom slučaju potpora može smatrati kompenzacijom na obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Država može nadoknađivati brodarima samo one troškove koji su nastali za održavanje tih linija. Brodari će zato morati voditi odvojeno računovodstvo kako bi se točno utvrdilo koliki je njihov trošak za održavanje nerentabilnih linija. Kako bi se na koncu i provjerilo da naknade za nerentabilne linije ne prelaze iznose potrebne za pokriće tih troškova, Ministarstvo koje dodjeljuje potporu morat će AZTN-u dostaviti izračun naknada koje dodjeljuje za svaku pojedinu nerentabilnu liniju⁵⁶.

6.3. TRŽIŠNO OKRUŽENJE U KONTEKSTU POMORSKOPUTNIČKOG LINIJSKOG PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE

Uloga putničkog linijskog brodarstva za pomorsku zemlju kao što je Hrvatska, s kopnenim obalnim područjem od 1.778 km i otočnim obalnim područjem od 4.012 km, sa 66 nastanjenih i 652 nenastanjenih otoka, na kojem živi 25 % stanovništva – iznimno je važna. To se ponajprije ogleda u boljem povezivanju otoka s kopnom, u dužobalnom povezivanju obalnih područja, u poticanju razvoja turizma i razvoju otoka. Kvaliteta

⁵⁶ <http://www.poslovni.hr/hrvatska/aztn-ce-nadzirati-drzavne-potpore-brodarima-31116>, (03.10.2014.)

pristupnih cesta do trajektnih pristaništa bitan je čimbenik za protočnost prometa, te udobnost i sigurnost putnika na brodskim i trajektnim linijama

Prilikom davanja koncesije prednost ima brodar⁵⁷ koji je ponudio veću naknadu za koncesiju na određenoj liniji, ne traži potporu ili traži manju visinu potpore, onaj koji kao kompanija dulje vremensko razdoblje obavlja javni prijevoz i onaj koji ima brod manje starosti, a veće udobnosti.

Kao glavni linijski uvjeti pomorskog prometa mogu se navesti:

- Troškovi ukrcaja i iskrcaja koje snosi brodar, a utječu na visinu linijskih vozarina
- Odnosi ponude i potražnje ne utječu direktno na visinu vozarine
- Procjena potražnje je dugoročna
- Visinu vozarinskih stavova određuju troškovi linijskog putovanja broda, korištenje kapaciteta i dobitak (trošak kapitala)
- Promjene vozarina bitno utječu na promjenu potražnje odnosno potražnja linijskog broskog prostora je elastična na promjene vozarine
- Specifičnost ponude linijskog broдача
- Ponuda broskog prostora prilagođava se prema dugoročno predvidljivoj potražnji, a u skladu sa ponudom drugih linijskih broдача u linijskim konferencijama
- Kod pada potražnje ponuda duže vrijeme ostaje nepromjenjena, kod kratkoročno povećane potražnje reagira se povećanjem kapaciteta linije slobodnog brodarstva (time charter)

U slučaju Hrvatske svakom je otoku zajamčena najmanje jedna veza s kopnom dnevno, Zakonom o otocima. Uslijed nedostatne razvijenosti otoka i slabe naseljenosti (oko 125.000 stanovnika na 49 naseljenih otoka), potražnju za putničkim uslugama karakteriziraju značajne sezonske oscilacije, a posebno je slaba tijekom ne-turističke sezone, dakle zimi. Prosječna popunjenost kapaciteta trajekata je samo 35% za vozila, i 16% za putnike. Od ukupno 46 linijskih brodskih službi koje prometuju između otoka i kopna, samo 6 njih postiže pozitivne poslovne uspjehe, dok su druge neprofitabilne. Samo u ljetnoj sezoni se pojave neke konkurentne brodske linije koje pokrivaju samo najzanimljivije otoke s gledišta broja putnika. To znači da odobravanje ugovora o javnim

⁵⁷ Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, članak 29.

službama Jadroliniji neće ugroziti tržišno natjecanje. Zbog sezonskog karaktera broja plovidbi, nijedan drugi brodovlasnik ne bi bio u stanju obavljati službu.

Nepovoljna starosna struktura flote koja sudjeluje u linijskom putničkom prijevozu, visoki udio cijene pogonskog goriva u ukupnim troškovima prijevoza, kao i značajne sezonske oscilacije, najznačajniji su izazovi s kojima se susreću brodari u linijskom pomorskom prijevozu.

Državne potpore su oblik državnih intervencija koje imaju cilj poticanje neke gospodarske aktivnosti, sektora ili poduzetnika, čime oni ostvaruju prednosti koje inače ne bi mogli ostvariti sami. Ta intervencija može narušiti ravnopravnu tržišnu utakmicu, smanjiti ekonomsku učinkovitost, pravilnu alokaciju resursa i u konačnici utjecati na kvalitetu usluga krajnjim potrošačima. Kako europska zajednica ima za cilj stvaranje zajedničkog, tj. unutarnjeg tržišta, pitanje državnih potpora uređuje Europska komisija jer je u načelu zabranjeno dodjeljivanje državnih potpora⁵⁸.

Do okončanja prijelaznog razdoblja (31. prosinac 2016.g.) u odnosu na Ugovore o koncesiji ili Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni sukladno Uredbi o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža), uslugu prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarima svih država članica EU⁵⁹.

Hrvatsko linijsko putničko brodarstvo svoje poslovanje upravo temelji na državnim potporama zbog njegovih karakteristika. Nakon 2016. odluka o dodjeljivanju državnih potpora brodarima neće više biti u ovlasti Republike Hrvatske nego će se donositi na razini EU. Isto tako cjelokupno tržište EU bit će otvoreno za hrvatske brodare koji će moći konkurirati za pojedine javne linije, dok će se bilo koji brodar u EU moći prijaviti na dodjelu linije u Republici Hrvatskoj.

⁵⁸ Balum B., Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti, u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice, Biblioteka Informator, INMAG, Zagreb, str. 131.

⁵⁹ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020., Zagreb. 2013.

Državne potpore u EU u oblasti pomorskog prometa opravdane su u sljedećim slučajevima⁶⁰:

1. Ostvarenja cilja sigurnog, učinkovitog i ekološki prihvatljivog pomorskog prometa,
2. Poticanja upisa brodova u upisnike država članica,
3. Održavanje razine pomorskog znanja i iskustva i njezino unaprijeđenje, te zaštita zaposlenja i poticanja zapošljavanja europskih pomoraca

Daljnji uvjeti koji moraju biti zadovoljeni kako bi Europska Komisija odobrila potporu su⁶¹:

1. Potpore su namijenjene brodarima iz Zajednice,
2. Ne smiju biti dodijeljene za razdoblje duže od tri godine,
3. Svha im mora biti financiranje pomorskog prijevoza radi povezivanja luka na teritoriju država članica,
4. Potporom se može pokriti samo 30% operativnih troškova obavljanja neke usluge,
5. Potpora mora biti dodijeljene temeljem transparentnih kriterija i na nediskriminirajući način.

Članak 86 stavak 2 europskog Sporazuma predviđa uvjete koji se moraju ispuniti u ugovoru o javnim službama:

1. Da ponuđač usluga udovoljava uslugama od javnog interesa;
2. Dužnosti vezane uz javne usluge trebale bi se definirati u dokumentu zajedno sa uvjetima isporuke, prije negoli se krene na javno nadmetanje, uključujući razlog zašto tržišni uvjeti nisu prisutni kako bi osigurali uslugu.
3. Da potpora pružena kompaniji bude potrebna i srazmjerna Komisija prihvaća činjenicu da je, ako tržište ne ispunjava uvjete za traženu uslugu, potrebna financijska kompenzacija kako bi uravnotežila prihode i troškove sporne usluge.
4. Da se potpora ne suprotstavlja općim interesima Europske Unije.

⁶⁰ Op.cit. Balum., str. 143

⁶¹ Op.cit. Balum, str. 150.

Ulaskom u EU Republika Hrvatska je postala je dio jedinstvenog unutarnjeg tržišta Europske unije te započela s izravnom primjenom EU pravne stečevine iz područja zaštite tržišnog natjecanja. Članstvom u EU, potrebno je osigurati da se, uz nacionalno zakonodavstvo, u Republici Hrvatskoj izravno primjenjuje pravo EU.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja zaprimila je 11.prosinca 2013. od Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture konačni Prijedlog Uredbe o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanja ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu⁶².

Prijedlog Uredbe o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu sukladan je sa pravilima o državnim potporama te Uredba, kada stupi na snagu, predstavlja pravni temelj za donošenje programa državnih potpora koji trebaju biti sukladni s pravilima o državnim potporama sadržanim u Odluci Europske komisije od 20. prosinca 2011. o primjeni Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa i Priopćenju Europske komisije – Okvir Europske unije o državnim potporama u obliku naknade za obavljanje javne usluge.

⁶² <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/430-012013-08005.pdf>, (19.10.2014.)

6. ZAKLJUČAK

Linijsko je brodarstvo, kao i sveukupan linijski pomorskoputnički promet specifična vrsta brodarstva uopće. Činjenice koje linijski pomorskoputnički promet karakteriziraju jest vremenski prethodno i prema rasporedu utvrđene linije plovidbe broda te početna i završna luka, kao i luke ticanja. Takve linije najčešće su dužobalne i povezuju kopno s otocima, međutim mogu biti i prekomorske te spajati dvije susjedne države.

Ako se promatra organizacija linijskog brodarskog poduzeća ona ovisi o o veličini brodarskog poduzeća i o broju linija, i nije univerzalna za sva poduzeća. Obično je sastavljena od organizacijskih jedinica na razini sektora općih poslova i komercijalnog sektora koji je podijeljen na odjel linija, chartering odjel, odjel za opskrbu gorivom, marketing i odjel osiguranja i reklamacija. Organizacija poduzeća još sadrži tehnički sektor, financijsko- računovodstveni, sektor za rad s konferencijama, razvojni sektor i kadovski sektor.

Zbog nerazvijenosti i slabe naseljenosti otoka, potražnja za linijskim putničkim prijevozom neravnomjerna je tijekom cijele godine i posebice je niska izvan turističke sezone. To naravno rezultira i niskom prosječnom godišnjom popunjenošću prijevoznih kapaciteta koja prosječno godišnje za vozila iznosi 35%, a za putnike svega 16%. Ovakvo stanje odražava se na financijsko poslovanje trgovačkih društava odnosno brodara koji obavljaju ovaj prijevoz. Kako je većina linija u sustavu linijskog pomorskog prometa nerentabilna, javna funkcija, a time i brodari poprimaju obilježje nerentabilnosti pa se za redovno poslovanje brodara kao što je naprijed rečeno, nedostatna sredstva između ostvarenih prihoda i stvarnih troškova osiguravaju u državnom proračunu odnosno u proračunima županije, općine ili grada.

S obzirom na duljinu i razvedenost obale i otoka, stanje naseljenosti i potrebe prometnotehnološke prilagodbe prijevoza egzistencijalnim i gospodarskim potrebama u sustavu javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza putnika, tereta i vozila, u dosadašnjem razdoblju, u Republici Hrvatskoj su se oblikovala tri podsustava linija. Trajektne linije namijenjene su prijevozu prvenstveno vozila i tereta, ali i putnika. Klasične brodske linije sa isključivom namjenom prijevoza putnika te brzobrodske linije sa također

isključivom namjenom brzog, a prema potrebi i mogućnostima, i višekratnog prijevoza putnika dnevno. Trajektne linije koje povezuju otoke s kopnom, u pravilu obavljaju prijevoz i na linijama klasičnog i brzobrodskog prijevoza.

Osnovno obilježje obavljanja obalnoga linijskog pomorskog prometa na Jadranu karakterizira nacionalni brodar Jadrolinija, Rijeka, društvo koje s ukupno 53 vlastita broda, prosječne starosti 28 godine. Zahvaljujući jakosti nacionalnog prijevoznika i njegovoj organiziranosti kroz jedinstveni sustav, osigurana je u svakom trenutku velika prilagodljivost prometnim potrebama kao i zamjenjivost brodova na plovnim područjima. Cjelokupni rad u obavljanju prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu na Jadranu, uz društvo Jadroliniju, temeljem Zakona o javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu danas obavljaju i Rapska plovidba d.d., Rab na linijama Jablanac-Mišnjak i Rab-Lun sa četiri trajekta, Lošinjska plovidba – Brodarstvo d.d., Mali Lošinj jednim trajektom na liniji Pula Mali Lošinj-Zadar, Mediteranska plovidba d.d., Korčula na linijama Korčula- Orebić, Korčula-Drvenik sa dva trajekta i dva putnička broda, te Ribarska proizvođačka zadruga Vrgada na liniji Biograd-Tkon.

Specifično je da djelatnost javnog prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu ima karakteristiku nerentabilnosti u poslovanju, zbog čega je ova djelatnost dobrim dijelom subvencionirana proračunskim sredstvima. To funkcionira na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji ne mogu pokriti troškovi brodarica od ostvarenog prihoda. U 2013.-oj godini sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti iznosila su 325,5 milijuna kuna.

Hrvatsko linijsko putničko brodarstvo svoje poslovanje upravo temelji na državnim potporama. Nakon 2016. odluka o dodjeljivanju državnih potpora brodarima neće više biti u ovlasti Republike Hrvatske nego će se donositi na razini EU, a tržište usluga prijevoza u pomorsko putničkom prometu biti će otvoreno za sve brodarice EU.

POPIS LITERATURE

1. Baričević H.: Promet u turizmu, Šibenik : Visoka škola za turizam, 2003.
2. Balum B., Usluge pomorskog prijevoza i lučke djelatnosti, u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice, Biblioteka Informator, INMAG, Zagreb, 2010.
3. Božičević, J: Luka kao složeni sustav – Rijeka glavna hrvatska luka, Akademija tehničkih znanosti hrvatske, Hrvatsko društvo za sustave, Zagreb, 1999.
4. Dundović, Č., Kesić, B.: Tehnologija i organizacija luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
5. Dundović, Č.: Pomorski sustavi i pomorska politika, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
6. Hlača, V.: Pomorsko dobro i koncesije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
7. Jugović A., Organizacijska struktura Lučke uprave Rijeka, Pomorstvo, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
8. Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
9. Kesić, Jugović: Menadžment pomorskoputničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2003.
10. Komadina, P., Ro-Ro brodovi, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1987.
11. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/2003).
12. Zelenika R., Prometni sustavi: Tehnologija- Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, O linijskom prometu, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 2001.

Članci

13. Holjevac Avelini, I.: Upravljanje kvalitetom u turizmu i hotelskoj industriji, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002.
14. Jugović A., Racionalizacija upravljanja pomorskoputničkim lukama Republike Hrvatske,
15. Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: “Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka“, Informatologia. Vol. 40, br. 2, 2007.,
16. Kesić, Jugović: Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu, Pomorstvo, Journal of Maritime Studies, god. 19., Rijeka, 2005., str. 125-136.

Ostali izvori

17. Dokumentacija za javno prikupljanje ponuda, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Zagreb, 2012.
18. Pomorski zakonik, NN 56/13
19. Predavanja Prof.dr. Kolaković Marko- „Tržište i država u modernoj ekonomiji“, Ekonomski fakultet Zagreb
20. Statistički ljetopis Republike Hrvatske, 2013.
21. Strategija razvitka Hrvatske – Pomorstvo, Hrvatska u 21. stoljeću, Zagreb, 2003.,
22. Strategija pomorskog razvitka integralne pomorske politike RH (za razdoblje 2014.-2020.), Zagreb, prosinac 2013
23. Transport research institute, Edinburgh; Ferry services: Menaging public obligations in a market environment, University of Genoa, 2012.
24. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN 38/09
25. Zakon o morskim lukama, NN 108/95
26. Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, NN 80/13
27. Zakon o otocima, NN 33/06
28. Zakon o Jadroliniji Rijeka, NN 33/09

Internet izvori

29. MARE NOSTRUM; <http://www.csamarenostрум.hr/> (03.09.2014.)
30. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture; <http://www.mppi.hr/> (03.09.2014.)
31. Agencija za obalni linijski pomorski promet; <http://www.agencija-zolpp.hr/> (29.09.2014.)
32. Transport research institute; <http://www.tri.napier.ac.uk/> (29.09.2014.)
33. Državne potpore brodarima, <http://www.poslovni.hr/hrvatska/aztn-ce-nadzirati-drzavne-potpore-brodarima-31116>, 03. (29.09.2014.)
34. Program obnove putničke i izletničke flote za hrvatske privatne brodare – male poduzetnike, <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3110>, (03.10.2014.)
35. Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/430-012013-08005.pdf>, (19.10.2014.)
36. Struktura tržišta, aktuari.math.pmf.unizg.hr/docs/struktura_trzista_5.ppt (19.10.2014.)

Popis ilustracija

Popis slika

1. Slika 1: Klasični putnički brod „Istra“	8
2. Slika 2: Iskrcaj iz RO-RO broda korištenjem krmelih/pramčanih vrata (rampe).....	9
3. Slika 3: Katamaran „Judita“	10
4. Slika 4: Izgled suvremenoga višenamjenskoga putničkog terminala.....	17
5. Slika 5: Linijske putničke veze Republike Hrvatske.....	26
6. Slika 6: Linijske veze Europe.....	39
7. Slika 7: Zahtjevi i kriteriji za natječaj ugovora o prijevozu	42

Popis tablica

1. Tabela 1: Plovni park i prevezeni putnici Hrvatske u pomorskom i obalnom prijevozu	22
2. Tabela 2: Broj brodova i putničkih mjesta u pomorskom i obalnom prijevozu.....	22
3. Tabela 3: Putnički brodovi u pomorskom i obalnom prijevozu	31
4. Tabela 4: Udio linijskih brodara u prometu putnika i vozila.....	35
5. Tabela 5: Promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. godini	34
6. Tabela 6: Promet putnika i vozila u obalnom linijskom putničkom prometu	35
7. Tabela 7: Obalni linijski prijevoz putnika	36
8. Tabela 8: Europski natječaj za opsluživanje linijskog prijevoza.....	41

Popis grafikona

1. Grafikon 1: Promet putnika u obalnom linijskom pomorskom prometu.....	36
--	----