

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

MAJA ALAFETIĆ

**STANJE I BUDUĆI PRAVCI RAZVOJA
POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**STANJE I BUDUĆI PRAVCI RAZVOJA
POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA**

**STATE AND FUTURE DEVELOPMENT OF MARITIME
PASSENGER SHIPPING AND PORTS**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorsko putnički promet

Mentor: Izv. prof. dr .sc. Alen Jugović

Student: Maja Alafetić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112035924

Rijeka, rujan, 2014.

Studentica: Maja Alafetić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112035924

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom STANJE I BUDUĆI PRAVCI RAZVOJA POMORSKO PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA izradila samostalno pod mentorstvom izv. prof. dr. sc. Alena Jugovića .

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Studentica

Maja Alafetić

SAŽETAK

Morsko brodarstvo privredna je djelatnost koja brodovima organizirano prevozi ljude i teret. S obzirom na područje djelovanja i raznovrsnost prijevoza, ova djelatnost je od velike gospodarske e ekonomske važnosti za svaku zemlju. U ovom radu će se analizirati trenutačno stanje pomorskoputničkog brodarstva i luka, sa posebnim osvrtom na linijski prijevoz putnika i vozila i najpoznatije luke koje mogu prihvatiti takve brodove, te na kružna putovanja i glavne luke za kružna putovanja. Osim toga, prikazati će se moguće tendencije razvitka pomorskoputničkog brodarstva i luka, te njihov utjecaj na pomorskoputničko brodarstvo i luke u Hrvatskoj.

Ključne riječi: morsko brodarstvo, pomorskoputničko brodarstvo, pomorskoputničke luke, tržište kružnih putovanja, broj putnika i vozila, tendencije razvitka

SUMMARY

Maritime shipping is a seaborne trade activity that offers organized transport of passengers and goods. Considering its field of operation and diversity of goods, this kind of activity has a major influence on country economics. The object of analysis in this paper is current state of maritime passenger shipping and ports with a special focus on liner shipping and ferry ports. Current state of cruise industry and world's largest ports is also analyzed. Furthermore, the prospective of world's maritime passenger shipping and ports and their impact on Croatian passenger shipping and ports will be shown.

Keywords: maritime shipping, maritime passenger shipping, maritime passenger ports, cruise industry, number of passengers and vehicles, development prospects.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.4. ZNANSTVENE METODE.....	2
1.5. STRUKTURA RADA	2
2. OSNOVNE ZNAČAJKE MORSKOG BRODARSTVA	4
2.1. POJAM I FUNKCIJA MORSKOG BRODARSTVA	4
2.2. DJELATNOSTI MORSKOG BRODARSTVA	6
2.2.1. Teretno brodarstvo	7
2.2.2. Putničko brodarstvo	8
2.3. MORSKO PUTNIČKO BRODARSTVO	10
2.3.1. VRSTE MORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA	11
2.3.2. RAZVOJ MORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA	20
3. OSNOVNE ZNAČAJKE MORSKIH LUKA	22
3.1. POJAM LUKE I LUČKOG SUSTAVA	22
3.2. UREĐENOST HRVATSKOG LUČKOG SUSTAVA	24
4. STANJE POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA	29
4.1. STANJE POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA	29
4.1.1. Pomorskoputničko brodarstvo u svijetu.....	30
4.1.2. Pomorskoputničko brodarstvo u Europi	38
4.1.3. Pomorskoputničko brodarstvo u Hrvatskoj.....	42
4.2. STANJE POMORSKOPUTNIČKIH LUKA	46
4.2.1. Pomorskoputničke luke u svijetu	46

4.2.2. Pomorskoputničke luke u Europi	48
4.2.3. Pomorskoputničke luke u Hrvatskoj	51
5. RAZVITAK POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA	54
5.1. RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA	54
5.2. RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKIH LUKA	57
6. ZAKLJUČAK	61
LITERATURA	63
POPIS TABLICA	65
POPIS SLIKA	66
POPIS GRAFIKONA	67
POPIS SHEMA	67

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Na osnovi činjenica da stanje pomorskoputničkog brodarstva i luka nije svuda jednako definirati će se problem istraživanja u ovom radu, a to je: analiziranje postojećeg stanja pomorskoputničkog brodarstva i luka na svjetskoj razini, u Europi i Hrvatskoj, te mogućnosti budućeg razvoja istog.

Spoznaje o različitim oblicima upravljanja u pojedinim lukama i različitoj pomorskoj i gospodarskoj politici određenog dijela svijeta i Europe dovode do predmeta istraživanja. Predmet istraživanja u ovom radu je: analizirati i ocijeniti stanje pomorskoputničkog brodarstva i luka, odrediti važnost pojedinih luka te njihovu orijentaciju ka linijskom prometu putnika i vozila ili kružnim putovanjima. Također, usporediti linijski pomorskoputnički promet i tržište kružnih putovanja u određenim dijelovima svijeta, u Europi i na kraju odrediti kakav utjecaj sve to ima na pomorskoputničko brodarstvo i luka u Hrvatskoj. Osim toga, ocijeniti će se utjecaj sadašnjeg stanja na budući razvoj.

Na problem i predmet istraživanja javlja se i objekt istraživanja, i to: stanje i tendencije razvoja pomorskoputničkog brodarstva i luka u svijetu, u Europi i Hrvatskoj.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Iz postavljenog problema, predmeta i objekta istraživanja proizlazi radna hipoteza, i to: Temeljne spoznaje o postojećem stanju pomorskoputničkog brodarstva i luka stvaraju osnovne pretpostavke za budući razvoj linijskog putničkog brodarstva i tržišta kružnih putovanja diljem svijeta, u Europi i Hrvatskoj.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u sljedećem: Odrediti osnovne značajke morskih luka i morskog brodarstva, te ukratko i općenito definirati morske putničke luke i putničko brodarstvo. Također, ocijeniti sadašnje stanje morskog putničkog brodarstva i luka i odrediti moguće tendencije razvitka istoga.

Polazeći od činjenice da se morske putničke luke, ali i brodarstvo nisu jednakomjerno razvijali u svojim počecima i da se nisu u mogućnosti jednakom mjerom i

na isti način u budućnosti razvijati u cijelom svijetu, za ciljeve istraživanja postavlja se potreba utvrđivanja odgovora na sljedeća pitanja:

- 1) Je li uređenost hrvatskog lučkog sustava jednaka kao i uređenost lučkog sustava u puno razvijenijim zemljama svijeta?
- 2) Mogu li luke same osiguravati financijska sredstva koja bi im omogućila razvoj u skladu sa razvojem pomorskoputničkog brodarstva ili je za to ipak potrebna intervencija države?
- 3) Kako rast tržišta za kružna putovanja na svjetskoj razini može utjecati na razvoj u Hrvatskoj, te jesu li hrvatske putničke luke u mogućnosti prihvatiti sve veće brodove za kružna putovanja?
- 4) Može li se, s obzirom na najnovije strukturne promjene na tržištu linijskog putničkog brodarstva i tržištu kružnih putovanja, očekivati kombinacija jednog i drugog, i da li se već negdje ta kombinacija primjenjuje?
- 5) Na koji je način moguće utjecati na sezonske oscilacije i neujednačenu iskorištenost putničkih brodova u Hrvatskoj?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom definiranja, određivanja stanja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene se u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda indukcije i dedukcije, povijesna metoda, komparativna metoda, metoda deskripcije, statistička metoda i grafička metoda.

1.5. STRUKTURA RADA

Ovaj rad sastoji se od nekoliko međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i objašnjena je struktura rada. Naslov drugog dijela je Osnovne značajke morskog brodarstva, i u tom dijelu objašnjeni su pojam i funkcija morskog brodarstva, osnovne djelatnosti te je definirano morsko putničko brodarstvo. U trećem dijelu rada s naslovom Osnovne značajke morskih luka također je definiran pojam luke i lučkog sustava, njihova uloga te čimbenici koji su utjecali na razvoj morskih luka. Osim toga, objašnjena je uređenost hrvatskog lučkog sustava. Stanje pomorskoputničkog brodarstva i luka naziv je četvrtog dijela. U tom dijelu predočeno je

stanje pomorskoputničkog brodarstva i luka, u svijetu, Europi i Hrvatskoj. Naslov petoga dijela je Tendencije razvoja pomorskoputničkog brodarstva i luka i u tom dijelu predstavljen je razvoj pomorskoputničkog brodarstva i luka u budućnosti.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. OSNOVNE ZNAČAJKE MORSKOG BRODARSTVA

Morsko brodarstvo je privredna djelatnost koja brodovima morem organizirano prevozi ljude i teret. Ljudi se prevoze od mjesta boravka do mjesta gdje se uključuju u određene radne procese, a stvari se prevoze od mjesta proizvodnje do mjesta daljnje upotrebe. Takvo je djelovanje ekonomski važno, te se s toga može reći da morsko brodarstvo kao djelatnost ima veoma značajnu ulogu u gospodarstvu neke zemlje.

Morsko brodarstvo ima svoje specifične karakteristike, vrste, a može se promatrati kao cjelina ili samo njeni pojedini dijelovi.

2.1. POJAM I FUNKCIJA MORSKOG BRODARSTVA

Morsko brodarstvo kao pojam može se opisati sa nekoliko različitih definicija. Jedna od njih kaže da je morsko brodarstvo *gospodarstvena djelatnost kojoj je svrha i cilj organizirani prijevoz putnika i robe morem.*¹

Osnovna organizacija morskog brodarstva je pomorsko brodarsko poduzeće, odnosno pomorski brodar. Umjesto samog izraza morsko brodarstvo, često se koriste i izrazi pomorski prijevoz (i transport), pomorska plovidba i pomorski promet.

Naziv pomorska plovidba označava putovanje brodom i drugim vrstama plovila, bez obzira na njihovu namjenu, i taj se naziv u smislu pomorsko-prijevozne djelatnosti često upotrebljava u praksi i literaturi.

Pomorski promet je širi pojam od pojma pomorskog prijevoza ili transporta (koji u širem smislu obuhvaća i aktivnost ukrcanja i iskrcanja putnika i tereta u lukama i ostale uslužne djelatnosti), ali je uži pojam od pojma pomorsko gospodarstvo i pomorstvo. To je broj ljudi i količina robe koji su brodovima prevezeni morem. Taj naziv prvenstveno upućuje na predmet prijevoza i na rezultate pomorsko prijevoznog procesa, za razliku od izraza pomorski prijevoz koji upućuje na samo prevoženje.

¹ Dundović Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., p. 65.

Pomorski prijevoz, u svom osnovnom i užem značenju, *jest aktivnost premještanja ljudi i/ili stvari brodovima morem od luke ukrcaja do luke iskrcaja.*² U širem značenju pomorski prijevoz obuhvaća i aktivnosti u lukama koje su vezane uz ukrcaj i iskrcaj predmeta prijevoza

Zahvaljujući morskom brodarstvu, pomorski promet je prometna grana od najvećeg utjecaja na međunarodnu robnu razmjenu jer se odvija morem, a ono zauzima 70,8% ukupne površine Zemlje, i veliki je i slobodni prometni put u čiju infrastrukturu ne treba mnogo ulagati. Može se reći da je za morsko brodarstvo karakteristično:³

1. more kao velik prometni put koji povezuje cijeli svijet
2. more kao prirodan prometni put koji ne zahtijeva posebna ulaganja u infrastrukturu
3. morski brodovi kao jedina prijevozna sredstva kojima se odjednom mogu prevesti stotine tisuća tona tereta.

Sve karakteristike pomorskog prijevoza utvrđuju dvije vrlo važne činjenice u vezi s ekonomskim značenjem morskog brodarstva kao prijevozne djelatnosti:⁴

1. morsko brodarstvo je najvažnija prijevozna djelatnost u međunarodnom robnom prometu
2. morsko brodarstvo je najekonomičnija (najjeftinija) prijevozna djelatnost u nacionalnom i međunarodnom robnom prometu.

Danas se prijevoz putnika i automobila brodom pretežno odvija na kraćim udaljenostima, unutar zatvorenih mora, između obale i otoka, a na značenju sve više dobiva i turističko brodarstvo. Za razliku od zračnog prometa koji predstavlja izrazitu konkurentnosti kada se govori o međukontinentalnom povezivanju, u teretnom prometu zračni promet još uvijek nije ozbiljna konkurencija pomorskom prometu. Zrakoplovima se prevoze putnici i pošta te manje količine robe, prije svega one vrijedne i lakopokvarljive, koje zahtijevaju brz prijevoz i mogu podnijeti visoke prijevozne troškove.

² Glavan B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992., p. 23.

³ Ibidem, p. 15.

⁴ Ibidem, p.15.

Što se tiče nositelja morskog brodarstva, to je brodar koji predstavlja fizičku ili pravnu osobu koja se bavi iskorištavanjem broda kao sredstva za prijevoz ljudi i roba morem. Brodari vrlo često, osim organizacije prijevoza i pomorsko- prijevozne djelatnosti, vrlo često organiziraju i prekrcajne, agencijske i otpremničke djelatnosti u lukama.

2.2. DJELATNOSTI MORSKOG BRODARSTVA

Definicija morskog brodarstva kaže *da se ono može promatrati kao cjelovita djelatnost, a mogu se posebno promatrati i pojedine vrste te djelatnosti ako imaju dovoljno istaknute posebnosti.*⁵

Istaknute posebnosti koje dopuštaju svrstavanje u pojedine vrste morskog brodarstva mogu se uočiti na temelju različitih kriterija, a ti kriteriji su tehnološki i ekonomski. Osnovni kriteriji za podjelu morskog brodarstva, u tehnološkom smislu, su: predmet prijevoza, tipovi brodova, način iskorištavanja brodova i zemljopisni prostor djelovanja. Što se pak tiče ekonomskih kriterija, to su: tip tržišta, formiranje cijene pomorskog prijevoza (vozarine), organizacija djelatnosti i ekonomski uvjeti poslovanja.

S obzirom na predmet prijevoza morsko brodarstvo se dijeli u dvije osnovne skupine:⁶

- a) putničko brodarstvo
- b) teretno brodarstvo.

Putničko brodarstvo može se po organizacijskim i ekonomskim kriterijima podijeliti na linijsko i turističko, a po geografskom obuhvatu na kabotažno i prekomorsko brodarstvo. Teretno brodarstvo, kao najveći dio morskog brodarstva se također dalje dijeli, i to na slobodno (trampersko) brodarstvo, linijsko i tankersko brodarstvo.

U tablici 1 koja se nalazi na idućoj stranici prikazan je podsustav morskog brodarstva.

⁵ Glavan B.: op. cit, p. 56.

⁶ Dundović Č.: op. cit., p. 69.

Tablica 1. Podsustav morskog brodarstva

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

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

Usmjerenost brodova na prijevoz putnika ili tereta presudno utječe na razinu podsustava, što znači da su značajke broda prilagođene specifičnim zahtjevima pojedine vrste tereta. S obzirom na vertikalnu strukturu sustava, tehnička razina koja je prilagođena prijevozu tereta utječe na preostale razine podsustava morskog brodarstva.

Brodovi namijenjeni prijevozu putnika znatno se razlikuju od teretnih brodova. To podrazumijeva razlike u tehničkoj razini podsustava putničkog morskog brodarstva u odnosu na podsustav teretnog morskog brodarstva i utječe na značajke ostalih elemenata vertikalne strukture.⁷

2.2.1. Teretno brodarstvo

Kao što se prethodno spomenulo, teretno brodarstvo obuhvaća linijsko brodarstvo, tankersko brodarstvo i slobodno brodarstvo.

Kod linijskog brodarstva, predmet prijevoza je generalni teret koji je često objedinjen u kontejnerima. Na taj način se olakšava planiranje iskoristivosti broskog prostora i ubrzava postupke ukrcanja i iskrcanja tereta. Brodovi za prijevoz takve vrste tereta složene su

⁷ Ibidem, p.69.

konstrukcije i zahtijevaju specijaliziranu opremu, što od linijskih brodara iziskuje znatna financijska sredstva, a tu se radi o kontejnerskim brodovima.

Kod tankerskog brodarstva predmet prijevoza je sirova nafta ili naftni derivati, ukapljeni prirodni ili ukapljeni naftni plin, te kemikalije.

Što se tiče slobodnog brodarstva, to je osnovna i najstarija vrsta morskog brodarstva. Predmet prijevoza je masovni suhi teret, te različite vrste generalnog tereta.

S obzirom na predmet diplomskog rada u daljnjem izlaganju se više neće analizirati teretni aspekt brodarstva.

2.2.2. Putničko brodarstvo

Putničko brodarstvo relativno je mlada organizacija u razvojnom smislu. Također, to je posebna vrsta morskog brodarstva koja, koristeći se specifičnim brodovima, obavlja prijevoz putnika. U suvremenim uvjetima, prema načinu formiranja vozarina, djelovanju tržišta i organizaciji poslovanja, moguće je razlikovati linijsko i turističko brodarstvo.

Predmet prijevoza u putničkom brodarstvu su putnici i osobni automobili, dok se trajektima prevoze i teretna vozila. Postoji i podjela putničkog brodarstva prema zemljopisnom položaju, i to na kabotažno i prekomorsko.

Prijevoz putnika u suvremenim uvjetima na određenim relacijama putničkog brodarstva, prema utvrđenom plovidbenom redu⁸ obavlja grupa brodova istih ili sličnih obilježja koji čine liniju.

U idućoj je tablici prikazan podsustav putničkog brodarstva. Tablica se nalazi na sljedećoj stranici.

⁸ Plovidbeni red je instrument kojim se potencijalni korisnici upoznaju s uvjetima pod kojim mogu koristiti prijevozu uslugu. Ovisno o dijelu tržišta na kojem putnički brodar organizira linijski prijevoz, plovidbeni red je u većoj ili manjoj mjeri podložan promjenama, što je uvjetovano veličinom sezonskih oscilacija.

Tablica 2. Podsustav putničkog brodarstva

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

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

Tehničku razinu podsustava linijskog putničkog brodarstva sačinjavaju klasični putnički brodovi i trajekti. U suvremenim uvjetima u pomorskom putničkom prometu sve više se koriste nove vrste plovila- trajekti velikih brzina, dvotrupci, hidrogliseri, hidrobusi i sl. Za nabavku istih potrebna su znatna ulaganja i odgovarajuća organizacija prijevoznog procesa.⁹

Što se pak turističkog brodarstva tiče i njegove tehnike razine, tu spadaju vrlo luksuzno opremljeni brodovi za kružna putovanja koji pomoću vitke linije trupa i snažnih brodskih motora razvijaju velike brzine. Takva plovila su vrlo skupa, stoga poduzeća u turističkom brodarstvu trebaju raspolagati znatnim financijskim sredstvima. Ovakvi veliki brodovi postaju rentabilni tek kod visokog stupnja popunjenosti. Nerijetko se tijekom godine uobičajeno sezonsko usmjeravanje broda na privlačnija područja.

⁹ Ibidem, p. 81.

Pomorski promet ne obuhvaća samo broj putnika i količinu prevezene robe brodovima po moru, već i sve ostale operacije i komunikacije u pomorskom prijevozu ili morskog brodarstva. Što se tiče samih izraza, umjesto morskog brodarstva mogu se još upotrijebiti i izrazi kao što su pomorski prijevoz, pomorski transport, pomorski prijenos, pomorska plovidbe i pomorski promet.

Pomorski promet je širi pojam od pojma pomorskog prijevoza i pomorskog transporta, ali je uži pojam od pojma pomorskog gospodarstva i pomorstva.

Morsko brodarstvo ima veoma značajnu ulogu u pomorskoj politici i ukupnom gospodarskom razvoju pomorske zemlje. Iz tog razloga, s obzirom na pretežito područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza i moguć utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo, pomorska zemlja trebala bi morskog brodarstvu pridavati posebnu pozornost.

Može se reći da je osnovna zadaća morskog brodarstva da zadovolji raznovrsnu, promjenjivu i elastičnu potražnju za pomorskim prijevozom.

Što se tiče prednosti pomorskog prijevoza, to su niže cijene prijevoza, veći kapacitet, fleksibilnost prijevoznih sredstava prema više vrsta prijevoza, te manje zagađivanje okoliša u odnosu na cestovni, željeznički ili zračni promet.

S druge strane, pomorski prijevoz ima i nedostataka, a neki od njih su sporost i velika cijena prijevoznih sredstava. Navedeni nedostatak brzine danas se kompenzira bržim brodovima, boljom organizacijom prijevoza, te uvođenjem komunikacijske i informacijske tehnologije u pomorski prijevoz.

Predviđanja su da će se u budućnosti povećati brzina brodova za 100%, a smanjiti vrijeme zadržavanja u luci brodova za 50%.¹⁰

2.3. MORSKO PUTNIČKO BRODARSTVO

Morsko putničko brodarstvo je *gospodarska djelatnost koja putničkim brodovima morem organizira prijevoz putnika i robe. Organizaciju morskog brodarstva vrši pomorska putnička brodarstva tvrtka ili, kraće, pomorski putnički brodar.*¹¹

¹⁰Vidučić V.: Pomorski turizam- prometne, razvojne i ekološke dileme, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007., p. 92.

¹¹Ibidem, p. 91.

Prethodno se definiralo morsko putničko brodarstvo, a što se tiče pomorsko putničkog prometa, definicija kaže da je to *aktivnost prijenosa putnika i robe od luke ukrcaja do luke iskrcaja, u užem smislu. U širem smislu, pomorski prijevoz putnika i robe obuhvaća aktivnost ukrcaja, prijenos od luke ukrcaja do luke iskrcaja, iskrcaj i prekrcaj putnika, njihovih automobila i tereta u lukama.*¹²

2.3.1. VRSTE MORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA

Najvažnije vrste pomorskog putničkog prometa, prema načinu formiranja vozarina, organizaciji poslovanja broдача, te djelovanju tržišta su:¹³

- linijski putnički promet
- kružna putovanja
- obalno krstarenje.

Pomorski putnički promet sastoji se od ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila, ili samih putnika u putnički brod u luci ukrcaja, pomorskog prijevoza od luke ukrcaja do luke iskrcaja, te iskrcaj putnika i vozila ili samih putnika u luci iskrcaja. Osnovni elementi i infrastruktura pomorskog putničkog prometa prikazani su u tablici 3.

Tablica 3. Glavne odrednice pomorskog putničkog prometa

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

Izvor: Delibašić T., Vidučić V.: Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci, Časopis za ekon. teoriju i praksu 1 (2004.), str.80.

¹² Ibidem, p. 92.

¹³ Ibidem, p. 97.

Što se tiče linijskog putničkog prometa, u sljedećoj shemi navedene su neke od osnovnih značajki.

Shema 1. Značajke linijskog putničkog prometa

organizira se na regionalnim tržištima	luka ukrcaja je obično i luka iskrcaja u povratnom smjeru	brodari imaju obvezu posjedovanja brodova u pričuvi za slučaj spriječenosti održavanja linije
stalna potreba za prijevozom putnika i vozila na većim udaljenostima	prazni hod ovisi o prosječnoj popunjenosti kapaciteta broda u oba smjera	sastoji se od: klasičnih putničkih brodova, trajekata, brodova velikih brzina
ima stalan, na dužio period određen red i pravac plovidbe	odnos ponude i potražnje na utječu direktno na visinu prijevozne karte	putnički brodovi moraju osigurati putnicima ugostiteljske, zabavne, trgovačke i dr. usluge
može imati više luka ukrcaja i iskrcaja	linijski putnički brodar brodski prostor prilagođava prema dugoročnoj potražnji	konceptija putničkog broda ovisi o udaljenostima među lukama, kontinuitetu održavanja linija, karakteristika lučkim pomorskih terminala
organizira se s većim brojem brodova (linija) istih ili sličnih karakteristika	cijene prijevozne karte određuju se unaprijed, često za cijelu godinu	neprofitabilne linije subvencionira država
karakterizira ga stabilnost i kvaliteta prijevoza	linijski putnički brodari su najčešće veće tvrtke s većim brojem brodova	

Izvor 1. Izradila studentica na prema podacima Vidučić V.: **Pomorski turizam- prometne, razvojne i ekološke dileme**, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007., p. 94.

U vrijeme kada je sve više jačala automobilska industrija, klasične brodove počeli su zamjenjivati trajekti. Trajekti su putnicima omogućili da putuju automobilima od obale do otoka, i obratno. Kao takvi, trajekti mogu ploviti na kratkim, srednji ali i velikim udaljenostima na zatvorenim morima. Njihov kapacitet je također s vremenom rastao, te sada mogu primiti do 3000 putnika i skoro 1300 automobila.

Veliki trajekti nalik su putničkim brodovima za kružna putovanja, dok oni manji, namijenjeni plovidbi na kraćim udaljenostima nemaju kabine za putnike, a i prijevozna brzina ima je manja.

Pojava trajekata pridonijela je ukupnom povećanju kapaciteta putničkih linijskih brodova, osobito na zatvorenom moru.

Na sljedećoj je slici prikazan veliki trajekt koji plovi na velikim udaljenostima.

Slika 1. Veliki putnički trajekt



Izvor: <http://www.marittimamauro.it/index-DE-.html> (3.8.2014.)

Kada se govori o brodovima velikih brzina, tu se misli na katamarane, trimarane, hidroglisere, te ostale brodove hidrodinamičnog i aerodinamičnog oblika trupa. Kapacitet kod takvih brodova je do 400 putnika, a oni najveći mogu prevoziti i do 200 automobila. Brzina ima često prelazi 40 čvorova. Ovakva vrsta brodova najekonomičnija je kada se koristi na linijama kojima treba ploviti više puta dnevno uz veliku potražnju za prijevozom putnika. Njihovo stajanje u lukama je kratko, a često putuju s južne na sjevernu hemisferu ovisno o promjeni godišnjeg doma ili završetku turističke sezone.

Na slici 2 na sljedećoj stranici prikazan je katamaran.

Slika 2. Katamaran Jadrolinije.



Izvor: <http://www.kigo.hr/tekst/11105.html> (3.8.2014.)

Nadalje, postoje i brodovi koji služe za prijevoz putnika ali i vlakova određenih linija. Takvi brodovi se nazivaju „train ferry“ brodovi. Uvjet plovidbe ovakvih brodova je veliki željeznički promet u gravitacijskom području početnih i završnih luka. U Europi, takvi brodovi povezuju Veliku Britaniju, Nizozemsku, Njemačku, Dansku i Švedsku. Na sljedećoj slici prikazan je brod koji može prevoziti vlakove.

Slika 3. Danski brod DFDS Seaway



Izvor: <http://www.dfdsseaways.co.uk/> (3.8.2014.)

Odlike svih navedenih brzih putničkih brodova trebaju biti sigurnost i komfor, što znači brzina plovidbe, što manja buka, vibracija i plinovi.¹⁴

Što se tiče linijskog putničkog prometa u Hrvatskoj, ono ima nezamjenjivu ulogu u očuvanju i poboljšanju demografske slike na hrvatskim otocima, a naročito onim manjim i udaljenijim. Iz tih razloga, neke od tih linija, koje su same po sebi neprofitabilne, subvencionira država.

Osim linijskog putničkog prometa, tu spadaju i kružna putovanja i izleti, iako klasifikacijski pripadaju slobodnom brodarstvu¹⁵.

Sama definicija kaže da je kružno putovanje skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. Takva krstarenja su najčešće povezana s pristajanjima broda u jednoj ili

¹⁴ Ibidem, p. 100.

¹⁵ Slobodno brodarstvo je najstarija vrsta pomorsko brodarstva kao prijevozne djelatnosti. Posebnost ovog tipa brodarstva odnosi se na specifičnu tehnologiju, ekonomiju, pravne odnose, te organizaciju pomorskog prijevoza. Odlikuje specifičan način korištenja brodova, djelovanje tržišta na visine prijevoznih tarifa, posebni tip brodova, te organizacija brodske tvrtke.

više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka.¹⁶

Brod na brodskim kružnim putovanjima predstavlja plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo, odnosno od luke do luke, a u širem smislu kod velikih brodova, zbog raznolike ponude na brodu, ima i karakteristike pokretne destinacije (eng. *mobile or floating resort*). Zbog toga se takvi brodovi smatraju primarnom destinacijom boravka turista, a sve usputne destinacije u kojima pristaju, sekundarnim.

Kružna putovanja mogu biti u okviru teritorijalnih vode neke države ili međunarodna. Za kružna putovanja unutar teritorijalnih voda koriste se manji brodovi skromnije udobnosti. S druge strane, kod kružnih putovanja međunarodnog karaktera, radi se o tri vrste brodova:¹⁷

- veliki brodovi kapaciteta do 3000 putnika, brzine do 30čv, vrijednosti do 500 milijuna USD, te do 1000 članova posade i „bijelog osoblja“ koje putnicima pružaju turističke usluge
- srednji brodovi
- manji brodovi kapaciteta 50-100 putnika, s cijenom boravka putnika i deset puta većom od one kod velikih brodova, s ekskluzivnom ponudom, te nestandardnim interijerima.

Na slici je prikazan brod za kružna putovanja.

Slika 4. Brod za kružna putovanja



Izvor: http://www.b92.net/putovanja/zanimljivosti.php?yyyy=2013&mm=04&dd=19&nav_id=706529

¹⁶ <http://www.mint.hr/UserDocsImages/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf> (5.8.2014.)

¹⁷ Ibidem, p. 101.

Kada se govori o brodovima međunarodnog karaktera kružnih putovanja brodar je taj koji osigurava prijevoznu funkciju, dok turistička agencija organizira komercijalnu funkciju. I jedna i druga funkcija usklađene su prema ugovoru koji potpisuju također obje strane.

Prednosti kružnih putovanja su:¹⁸

- brz i nesmetan pristup do traženih odredišta
- sigurnost putnika i socijalni moment koji se pruža na brodu
- visoka razina usluge
- mobilnost putnika
- navikavanje putnika na brodski život
- bijeg od svakodnevnog života i stresa.

S druge strane, nedostaci kružnih putovanja su:¹⁹

- visoka cijena
- ekskluzivnost (putnici misle da je samo za bogatu skupinu)
- nepogodno za obitelj sa djecom

Tržište za brodova za kružna putovanja najčešće su razvijene države. Kako bi brodovi postigli svoj prag rentabilnosti, a to je onda kada imaju visoko popunjen kapacitet, brodari ih često premještaju sa sjeverne na južnu polutku Zemlje, i obrnuto, ovisno o periodima ljeta.

Glavna područja na kojima se danas odvija kruzning turizam su Sjeverna i Centralna Amerika sa udjelom na tržištu od oko 57%, zatim Europa sa svojim udjelom od 24%, te ostatak svijeta sa 16%. S druge strane, najznačajnija europska emitivna tržišta su Velika Britanija, Njemačka, Italija, Španjolska i Francuska.

Što se tiče Hrvatske, kruzning turizam se u Hrvatskoj relativno kasno pojavio ali zadnjih godina bilježi značajan porast kružnih putovanja stranih brodova.

Izletnički brodovi predstavljaju značajnu ponudu u primorskim turističkim destinacijama jer turistima omogućuju pristup obalnim destinacijama koje su teško dostupne drugim prometnim putovima. Kapacitet izletničkih brodova je oko 100 putnika, a

¹⁸ Vidučić V., op. Cit., p. 102.

¹⁹ Ibidem, p. 102.

brzina ima je do 15 čvorova. Na njima se nalazi tek nekoliko članova posade koji imaju nautičku, strojarsku, prodajnu i ugostiteljsku funkciju.²⁰

Na slici je prikazan izletnički brod.

Slika 5. Izletnički brod



Izvor: <http://rivieracrikvenica.com/croatia/izleti> (6.8.2014.)

Zajedno sa kružnim putovanjima, i izleti imaju veliko gospodarsko i socijalno značenje za stanovništvo hrvatskog primorja, naročito otoka. Oni lokalnom stanovništvu osiguravaju povećanje prihoda od turističkih usluga i gospodarstva.

Budući da je putnik predmet proizvodnje prometne usluge, odgovornost sudionika pomorskog putničkog prometa vrlo je važna. Svi ti sudionici čine tehnologiju pomorskog putničkog prometa koja podrazumijeva primjerenu razinu svih znanja i vještina potrebnih kako bi se proces premještanja ljudi i robe morskim putovima odvijao sigurno, redovito, bez zastoja, ekonomično, itd.

Tehnologija pomorskog putničkog prometa sastoji se os sljedećih priprema:

1. Priprema sredstava za rad - obuhvaća analizu tehničkih karakteristika i ocjenu sposobnosti za optimalnu eksploataciju brodova, lučke infrastrukture i suprastrukture.
2. Priprema procesa prijevoza putnika – obuhvaća planove plovidbe, ukrcaj putnika, vozila i prtljage, te isprave za prijevoz putnika.

²⁰ Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002, p. 119.

3. Priprema organizacije prijevoza putnika – obuhvaća izbor najpovoljnijeg prijevoznog sredstva i izbor najpovoljnijeg prijevoznog puta.
4. Priprema provedbe prijevoza – obuhvaća zaključivanje ugovora o prijevozu putnika/rezervaciji i prodaji putničkih karata, prijevozu automobila, prijevozu prtljage, pripremi carinske i druge kontrole.

Tehnologija realizacije prijevoza putnika sastoji se od sljedećih faza:

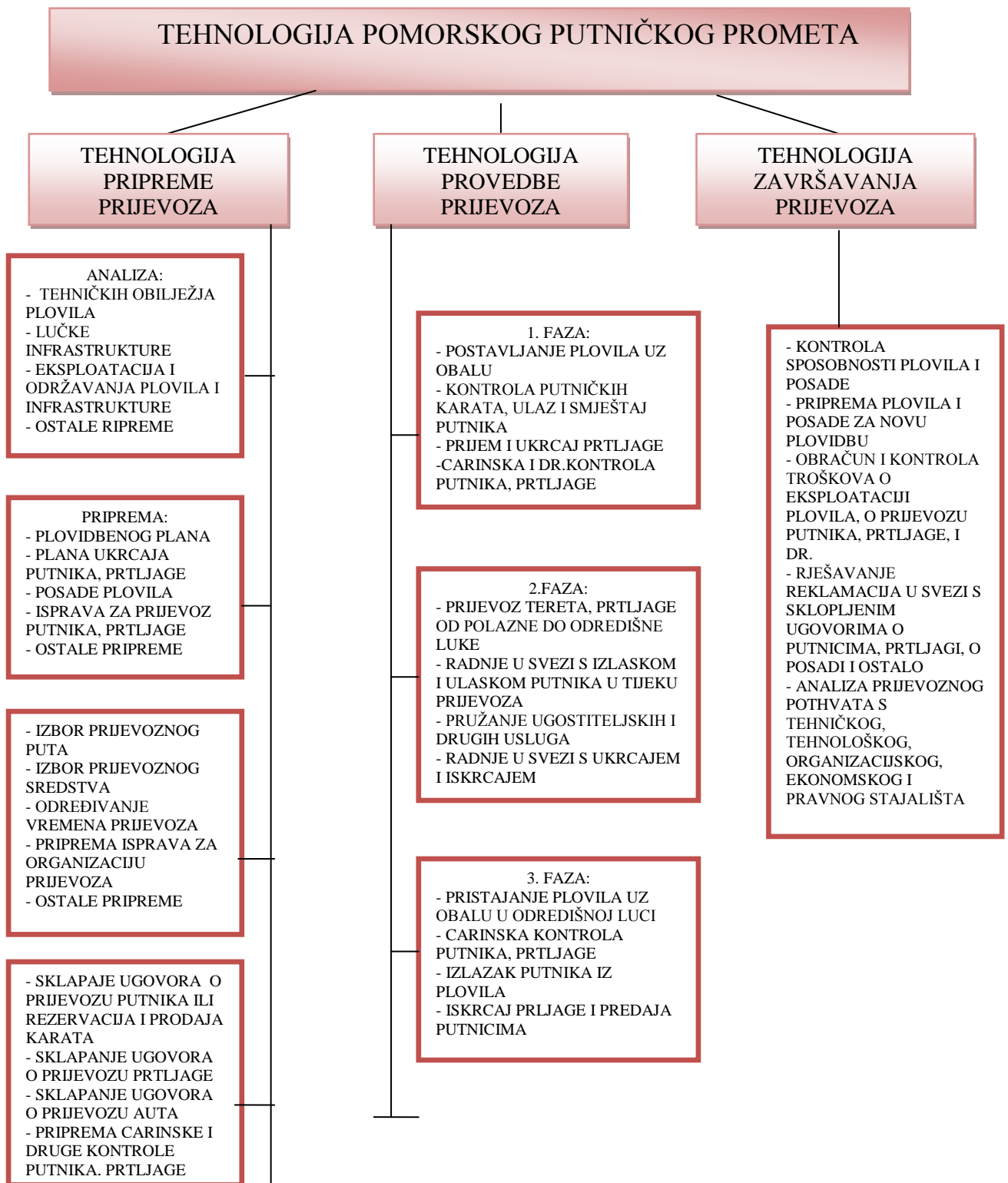
1. faza obuhvaća radnje: vezivanje broda uz obalu polazne luke, kontrolu sposobnosti broda, kontrolu putničkih karata, prijem i smještaj putnika/prtljage/automobila, carinsku i druge kontrole.
2. faza obuhvaća aktivnosti: isplovljavanja broda iz luke, prijevoz putnika/prtljage/automobila od luke ukrcaja do luke iskrcaja, pružanje ugostiteljskih i drugih usluga.
3. faza obuhvaća aktivnosti: uplovljavanja i pristajanja broda u odredišnoj luci, carinsku i drugu kontrolu, izlazak putnika, iskrcaj automobila i prtljage.

Završna tehnologija prijevoza putnika predstavlja početak pripreme novog ciklusa prijevoza putnika, i to radnjama:

- kontrola sposobnosti plovidbe broda i posade
- kontrola obračuna troška prethodnog prijevoza
- kvalitativna i kvantitativna analiza cjelokupnog prijevoznog pothvata s tehničkog, tehnološkog, organizacijskog, ekonomskog i pravnog stajališta.

Tehnologija prijevoza putnika u pomorskom prometu prikazana je u shemi 2 koja se nalazi na idućoj stranici.

Schema 2: Tehnologija prijevoza putnika u pomorskom prometu



Izvor: izradila studentica prema podacima Vidučić V.: **Pomorski turizam- prometne, razvojne i ekološke dileme**, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007., p. 105.

2.3.2. RAZVOJ MORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA

Što se tiče povijesnog razvitka morskog brodarstva, ono se vezuje za početak razvitka ljudske civilizacije. Još puno prije nove ere pomorskom plovidbom su se bavili Feničani, Egipćani, Grci, Rimljani i Iliri. Pomorska trgovina je u antičko doba bila posebno razgranata u Mediteranu, gdje među prvima Grci i Feničani počinju uređivati luke kako bi im brodovi bili čim bolje zaštićeni od nevremena.

Nekoliko stoljeća poslije propasti Zapadnog Rimskog Carstva, gotovo sve do 15.stoljeća, brodovi koji se grade su mali, a prosječna nosivost im nije bila veća od 300 tona.

Iako je razvitak morskog brodarstva (ponajprije što se tiče veličine i brzine brodova) u tom povijesnom razdoblju bio relativno spor, svi ovi pomorski narodi uvelike su pridonijeli razvitku brodarstva i brodogradnje te umijeću i vještinama plovidbe.

U daljnjem razvitku morskog brodarstva, značajno mjesto zauzimaju dva ključna razdoblja i događaja u razvitku ljudske civilizacije. Prvo je razdoblje velikih zemljopisnih otkrića u 15. i 16. stoljeću, a drugo je razdoblje industrijske revolucije u 18. i 19. stoljeću.

Zahvaljujući vještini plovidbe, te hrabrosti moreplovaca otkriveni su novi kontinenti, što je dalo poticaj trgovinskoj razmjeni, ali i mnogim znanstvenim spoznajama. Izrađeni su novi zemljovid, a pronalazak navigacijskih pomagala i čvršća konstrukcija brodova uvelike su povećali sigurnost plovidbe na preoceanskim udaljenostima. Razdoblje od otkrića Amerike do početka industrijske revolucije obilježava povećan međunarodni pomorski promet, dalje uvjetovan velikim otkrićima potkraj 15.stoljeća.

Prvi brodovi bili su građeni tako da mogu prevoziti i putnike i teret zajedno, a tek kasnije su se brodovi kategorizirali na putničke, mješovite i teretne. Putnici su se u početku prevozili trgovačkim brodovima koji su prevozili teret, a u razdoblju povećanih migracija stanovništva iz Europe u Ameriku, trgovački su brodovi služili isključivo za prijevoz putnika.

Kao rezultat potreba prijevoza velikih količina tereta i velikog broja putnika, 1851.godine prvi se put pojavljuje brod trajekt²¹, i to na liniji Engleska i Škotska. To je

²¹ Trajekt je tip putničkog broda koji omogućava veliku fleksibilnost. Njime je mogu prijevoz svih vrsta cestovnih vozila sa ili bez putnika i tereta. Tehničko rješenje ovog tipa broda omogućilo je prijevoz „od vrata do vrata“, uz pomoć horizontalne ukrcajno-iskrcajne rampe.

bilo vrijeme naglog razvoja trgovačke mornarice i željeznice. Međuovisnost željeznice i broda utjecala je na posebnu opremu luka koja je osiguravala brzi transport putnika i tereta, bez prekrcaja istih. U 20.stoljeću trajektni pomorski prijevoz znatno se usavršio te proširio po cijelom svijetu, a trajekti su se počeli upotrebljavati za održavanje prometa na određenim linijama i u slobodnoj plovidbi (kružna putovanja).

Nakon perioda velike izgradnje putničkih brodova trajekata, dolazi do pada klasičnog putničkog broskog prometa što je dalje izazvalo rashodovanje brojnih velikih putničkih brodova, te gubitaka.

Godine 1967. Europu je s ostatkom svijeta povezivalo 175 brodarskih putničkih tvrtki sa 452 putnička broda. Glavninu kapaciteta u tadašnjoj državi Jugoslaviji imale su brodarske tvrtke Republike Hrvatske, i to Jadrolinija sa 45 brodova (9 trajekata).

S vremenom su svjetske brodarske kompanije preorijentirale svoje klasične putničke brodove na RO-RO putničke brodove²² u koje spadaju trajekti, ali također grade sve veći broj brodova za krstarenja, tzv. kruzera.

U drugoj polovici 20.stoljeća, te iste brodarske kompanije razvijaju svoje brodove, povećavaju im brzinu a s time i kvalitetu prijevozne usluge.

²² RO-RO putnički brodovi su brodovi koji se koriste za prijevoz putnika i vozila te manjih količina tereta.

3. OSNOVNE ZNAČAJKE MORSKIH LUKA

Morske luke su dio prometnog sustava neke zemlje i zbirno mjesto u koje se slijeva promet sa svih prometnih putova i prijevoznih sredstava. Također, prepoznatljiv su dio nacionalnog gospodarstva i to zbog prihoda koje ostvaruju, zapošljavanja, vrijednosti objekata i opreme. Nadalje, potiču razvoj određenih djelatnosti i uvjet su za razvitak drugih gospodarskih grana. Same po sebi, luke ne pripadaju niti jednoj prometnoj grani, već su unutar pomorskog i prometnog sustava čimbenik o kojem ovisi pravilno i učinkovito funkcioniranje svih ostalih sudionika.

Luke predstavljaju golemu ekonomsku snagu, imaju važnu ulogu u svjetskoj i nacionalnoj privredi i međunarodnoj robnoj razmjeni. Osnovni zadatak i svrha postojanja luka je povezivanje kopnenog i pomorskog prometa, a na to se nadovezuju brojne djelatnosti koje se vrše u lukama.

3.1. POJAM LUKE I LUČKOG SUSTAVA

Postoji čitav niz definicija luke i lučkog sustava, a razlikuju se ovisno o tome s kojeg se aspekta razmatraju. Osim toga, zbog kompleksnosti poslova koji se u lukama obavljaju i zbog njihovog specifičnog položaja i uloge u gospodarskom i prometnom sustavu teško je dati jednu jedinstvenu definiciju.

U najširem smislu, luka je *prirodno ili umjetno zaštićen morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda; zaštitu od djelovanja neprijateljskih napadaja; gdje mogu krcati gorivo, vodu i hranu; izvršiti popravke na brodskom trupu, strojevima i uređajima ili izvršiti čišćenje svih dijelova; gdje mogu sigurno i brzo iskrcati, ukrcati ili prekrati teret i putnike i gdje se mogu odmoriti posade.*²³

Osim navedene, postoji i nekoliko kraćih definicija. Jedna od njih kaže da je *luka mjesto na kojem brodovi ukrcavaju i iskrcavaju putnike i robu, i na kojem se susreću sredstva pomorskog i kopnenog prometa.*²⁴

²³ Dundović Č.: op.cit., p. 83.

²⁴ Vidučić V.: op.cit., p. 113.

Kako bi se obuhvatile sve namjene i aktivnosti koje se odvijaju u lukama, pojam luke se može definirati kao prometno čvorište- vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju, sidrenju i zaštiti brodova i brodica, ukrcaju i iskrcaju putnika i robe, uskladištenju i drugom rukovanju robom, proizvodnji, oplemenjivanju i doradi robe, te ostalim gospodarskim djelatnostima, koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.²⁵

Što se tiče lučkog sustava, može ga se definirati kao dio svjetskog prometnog sustava u koje se zbivaju promjene između osnovnih nositelja pomorskog i kopnenog prometa.²⁶

To je složen, dinamički, otvoreni, stohastički i organizacijski sustav sa svim tehničkim i organizacijskim elementima potrebnim za odvijanje najpovoljnijeg prekrcajnog procesa i upravljanje tim procesom.

U shemi 3 prikazan je lučki sustav.

Shema 3. Lučki sustav i povezanost s ostalim sudionicima u lučkom prometu



Izvor: izradila studentica prema Dundović Č.:**Pomorski sustav i prometna politika**, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., p. 84.

²⁵ Dundović Č.: op.cit., p. 84.

²⁶ Ibidem, p. 84.

Da bi lučki sustav pravilno funkcionirao i ostvarivao postavljene ciljeve, nužno je da svi elementi sustava djeluju povezano. Svi ovi međusobno vezani elementi čine dinamički sustav koji je determiniran lučkom infrastrukturom, suprastrukturom, prijevoznim i prekrcajnim sredstvima, sustavom veza, tehnologijom, organizacijom, i dr.

Osnovu svakog lučkog sustava čini prostor na kojem je organizirano funkcioniranje sustava. Prilikom planiranja toga prostora, odnosno lokacije, određeni čimbenici utjecat će na to da li će luka imati prvenstveno teretno ili putničko značenje.

U sljedećoj tablici prikazan je podsustav morskih luka.

Tablica 4. Podsustav morske luke

	Prekrcaj tereta	Prekrcaj putnika i automobila
PRAVNA RAZINA	Međunarodne konvencije, državni zakoni	Međunarodne konvencije, državni zakoni
EKOLOŠKA RAZINA	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša	Međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša
EKONOMSKA RAZINA	Cijena prekrcajne usluge, tarife, investicije	Cijena prekrcajne usluge, tarife, investicije
ORGANIZACIJSKA RAZINA	Lučka poduzeća	Lučka poduzeća
TEHNOLOŠKA RAZINA	Proces ukrcaja i iskrcaja, uskladištenja	Proces ukrcaja i iskrcaja
TEHNIČKA RAZINA	Infrastruktura, suprastruktura, prekrcajna sredstva	Infrastruktura, suprastruktura

Izvor: Dundović Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 105.

3.2. UREĐENOST HRVATSKOG LUČKOG SUSTAVA

Morske luke u Republici Hrvatskoj imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnom zemljopisnom položaju. Hrvatska obala je duga i razvedena s

čak 1777,5 km kopnene obale što je 47,6% ukupne morske obale uz 4058 km obale hrvatskih otoka.

Sve navedeno razlog je postojanju velikog broja luka i lučica od kojih najveći prometni značaj ima 6 luka.

Što se tiče same podjele luka prema veličini, odnosno daljnje podjele na luke otvorene za javni promet, u Hrvatskoj je formirano 6 luka od međunarodnog interesa, i tu spadaju luka Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Osim toga, formirano su 42 luke od županijskog značaja i 285 luka lokalnog značaja.

Različit zemljopisni položaj triju skupina hrvatskih luka (luke sjevernog, srednjeg i južnog Jadrana) odražava se i u njihovu bitno različitom prometnom položaju i funkciji u odnosu na njihovo gravitacijsko zaleđe (slika 6).

Slika 6. Položaj glavnih luka u Republici Hrvatskoj



Izvor: izradila studentica

Ukupni prometni kapacitet navedenih luka iznosi oko 40 milijuna suhog i tekućeg tereta. Pritom se glavnina ovog prometnog kapaciteta odnosi na luke Rijeka i Ploče. U

putničkim lukama također je zabilježen određeni pad prometa koji je za sve hrvatske luke zajedno manji za 10% u odnosu na promet ostvaren prije petnaestak godina.

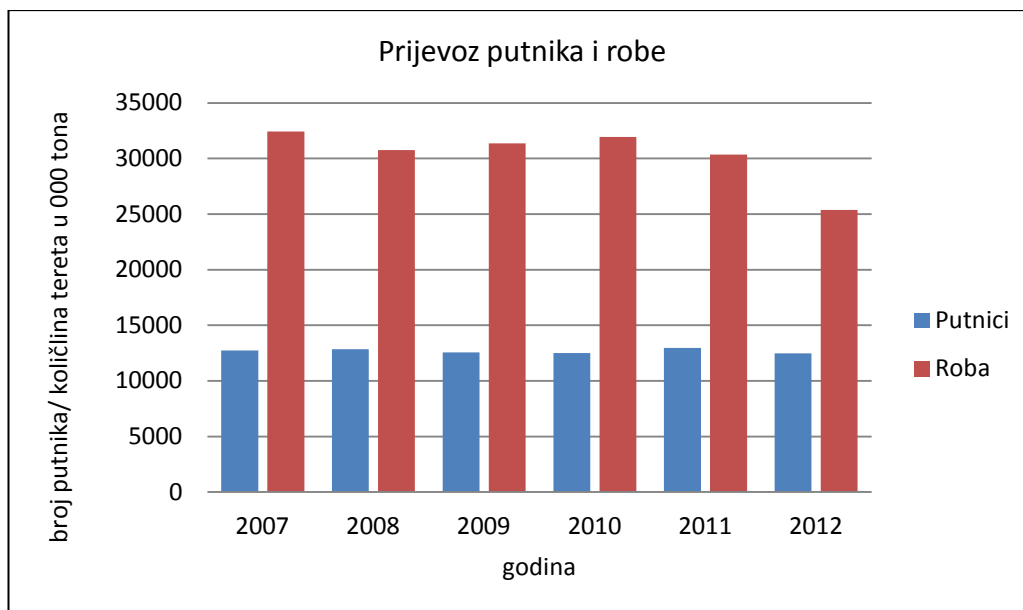
Tablica 5. Pomorski i obalni prijevoz putnika i robe

GODINA	PREVEZENI PUTNICI	PREVEZENA ROBA U 000t
	U 000	
2007	12 723	32 420
2008	12 861	30 768
2009	12 550	31 371
2010	12 506	31 948
2011	12 962	30 348
2012	12 474	25 363

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2013., p 354

U tablici je prikazan broj putnika (u tisućama) koji je prevezen u razdoblju od 2007. do 2012. godine, i količina prevezene robe u tisućama tona. Vidljivo je da je najviše putnika u pomorskom i obalnom prijevozu prevezeno 2011.godine i to 12 962 putnika, a najmanje 2012., točnije 12 474 putnika. Što se tiče količine prevezene robe, najveća količina robe prevezena je 2007. i to 32 420 tona, a najmanja 2012. godine, i to 25 363 tone. Vidljivo je da je u oba slučaja došlo do pada broja prevezenih putnika, odnosno robe.

Broj prevezenih putnika i količina prevezene robe u pomorskom i obalnom prijevozu prikazani su u grafikonu koji se nalazi na sljedećoj stranici.



Grafikon 1. Pomorski i obalni prijevoz putnika i robe od 2007. do 2012. godine

Izvor: izradila studentica prema **Statističkom ljetopisu Republike hrvatske 2013.**

Neki od uzroka pada lučkog prometa su sljedeće:²⁷

- neodgovarajuća i zastarjela željeznička i cestovna infrastruktura, razlog su preusmjeravanja tereta prema bližim susjednim ili čak znatno udaljenijim europskim lukama
- nepostojanje odgovarajuće pomorske i lučke politike
- ratna zbivanja na području Hrvatske utjecala su na preusmjeravanje tereta na druge prometne pravce
- zastarjelost i nedostatan stupanj specijalizacije lučke opreme
- neodgovarajuća tarifna politika
- zastarjela infrastruktura
- loša promocija- kod kružnih putovanja, i dr.

U svezi s navedenim, potrebno je prvenstveno odvojiti teretne od putničkih luka, te od strane države potaknuti ulaganja u spomenutih 6 luka.

²⁷ Batur T.: Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 47(3) 2010., p. 688.

Budućim ulaganjima i interesom prvenstveno države želi se postići ostvarenje lučkih ciljeva koji su izrazito bitni kako za lučku politiku tako i za pomorsku, prometnu te cjelokupnu gospodarsku politiku. Ti su ciljevi temeljeni na različitim načelima, kojim se utvrđuju pravila ponašanja i djelovanja lučkog kreatora. Pravila ponašanja odnosno načela hrvatski lučki sustav trebao bi prilagoditi načelima Europske unije.

Strateški ciljevi razvitka hrvatskog lučkog sustava mogu se prikazati na nekoliko načina:²⁸

- uspostavljanje odgovarajuće lučke politike s jasnim ciljevima i oblicima financiranja lučkog sustava
- modernizacija zastarjelih lučkih kapaciteta zbog toga što ako se želi privući nove investitore i povećati promet, potrebno je osposobiti lučke terminale i tehnologiju za konkurentniji pristup na tržištu
- utvrditi prioriteta ulaganja u prometnu infrastrukturu i poboljšati povezanost luke sa zaleđem
- poboljšati sustav upravljanja lukama uspostavom suvremenom menadžmenta i marketinga kojim se nastupa na tržištu
- poboljšati procese lučkog rada i povećati učinkovitost luka
- uspostavljanje koordiniranog pristupa svih sudionika u realizaciji prometne usluge na prometnim pravcima s ciljem podizanja kvalitete pružene usluge i postizanja konkurentne cijene na tržištu.

Što se tiče konkretno putničkog prometa, bitno je investirati u infrastrukturu, obnoviti putničku flotu, izgraditi moderne pristupne prometnice, obnoviti putničke luke zbog nacionalnog gospodarskog interesa, promovirati kružna putovanja ali i gradove uz luke gdje takvi brodovi pristaju. Naime, pomorska krstarenja ne djeluju pozitivno samo na gospodarski razvoj luke, već i na gospodarski razvoj regije i šire.

²⁸ Ibidem, p. 691.

4. STANJE POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA

Posljednjih pedesetak godina prijevoz putnika i vozila morem bilježi značajan porast, kako na svjetskoj razini tako i na razini Hrvatske. Iako je takva vrsta prijevoza dugo vremena bila zanemarivana, pojavom trajekata, a kasnije razvojem kružnih putovanja u funkciji obogaćivanja turističke ponude, pomorski prijevoz putnika postaje značajan segment pomorskog prometa, ali i turizma. Nedvojbeno je da pomorski prijevoz putnika, bilo u obliku linijskog prijevoza ili kružnog putovanja, uvelike ovisi o turizmu, ali i obrnuto.

S druge strane, u odnosu na druge prometne grane, ovakav oblik prijevoza putnika i tereta, danas ima vrlo skroman udio.

Stanje i mogućnost budućeg razvitka pomorskoputničkih luka najbolje se može sagledati iz načina na koji se njima upravlja. I u domaćem i u međunarodnom prometu, za poslovanje pojedine luke, potrebno je tijelo koje upravlja radom.

U mnogim svjetskim lukama sve više jača proces privatizacije, a također i putničke luke u Europi pokazuju slične karakteristike kao i svjetske.

Kako bi se što bolje moglo sagledati stanje pomorskoputničkih luka u Hrvatskoj, potrebno je dobro poznavati trendove upravljanja pomorskoputničkih luka u svijetu ali i Europi.

4.1. STANJE POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA

Period koji se smatra zlatnim razdobljem za pomorsko putnički promet bio je između dva svjetska rata, kada su putnički brodovi kontinuirano plovili na relacijama među kontinentima. U to su vrijeme bili najzastupljeniji preoceanski linijski brodovi koji su održavali linijski putnički promet između zapadne Europe i SAD-a.

Što se pak tiče kružnih putovanja, konkretnije međunarodnih kružnih putovanja, danas se ona smatraju industrijom, a počela su se izrazito razvijati nakon pojave putničkih brodova. Diljem svijeta, kruzina industrija danas ubrzano raste i jedna je od glavnih područja rasta turizma.

Nije isključena ni kombinacija linijske pomorsko- prijevozne usluge i usluge kružnih putovanja.

4.1.1. Pomorskoputničko brodarstvo u svijetu

Iako svjetskim morskim brodarstvom, sa udjelom od oko 69,6% dominira teretno brodarstvo, putničko brodarstvo također ima veliku važnost na pomorskom i općenito gospodarskom tržištu.

Gledajući putničke brodove i pomorskoputničko brodarstvo kroz povijest, vidljivo je da je ono doživjelo nekoliko faza. Od same pojave putničkih brodova i prijevoza putnika 30-ih godina 19. stoljeća, preko tzv. „zlatnog razdoblja“ ranih godina 20. stoljeća kada su dominirali brodovi koji su prevozili putnike na velikim udaljenostima preko Atlantika, sve do 50-ih godina 20. stoljeća kada velike preookeanske putničke brodove zamjenjuje avionski prijevoz. Može se reći da je ta faza pomorskoputničkog brodarstva trajala stotinjak godina.

Nakon toga razdoblja, linijsko putničko brodarstvo u kojem su dominirali putnički preookeanski brodovi polako nestaje, brodovi se prenamjenjuju u kruzere i tada dolazi do pojave kružnih putovanja.

Do pojave kružnih putovanja (eng. *cruising industry*) došlo je u razdoblju između 60-ih i 70-ih godina prošlog stoljeća kada su se osnovala tri najveće kruzinge kompanije: Norwegian Cruise Line (danas SS Norway), Royal Caribbean International i Carnival Cruise Lines. Paralelno sa širenjem industrije kružnih putovanja, povećavao se i kapacitet brodova za kružna putovanja, sa početnih 1000 putnika na sadašnjih 6000 putnika.

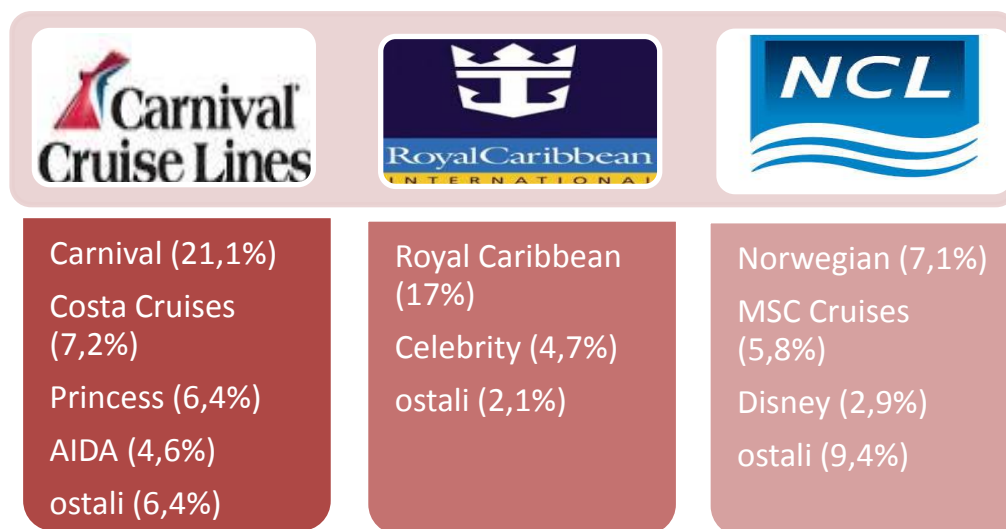
Kružna putovanja su zbog nastanka i oblika plasmana na tržište kompleksna usluga. Namjere putnika na kružnim putovanjima su da određeno vrijeme borave na brodu, putuju i zabave se. Zbog toga kružna putovanja predstavljaju uslugu koja se, prije svega, plasira i prodaje na turističkom tržištu.²⁹

Kako bi se što bolje plasirala na tržištu, kružna putovanja, tj. kompanije sve više ulažu u promociju i pozicioniranje vlastitoga brenda na tržište kako bi se što bolje razlikovala od konkurencije.

²⁹ Kesić B., Jugović A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., p. 54.

U shemi 4 prikazane su najveće kompanije i udio manjih kruzing flota koje posluju pod njima.

Shema 4. Najveće kruzing kompanije



Izvor: izradila studentica prema **Cruise Market Watch**, <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/> (3.9.2014.)

Prethodno je prikazan udio pojedinih flota brodova za kružna putovanja u najvećim kompanijama. Vidljivo je da je Carnival vodeća kruzing flota sa ukupnim udjelom od 21,1%.

Iako se 70-ih godina smatralo da su najekonomičniji brodovi za kružna putovanja oni koji imali kapacitet od oko 800 putnika, danas vlasnici kompanija za kružna putovanja teže izgradnji brodova koji imaju kapacitet više od 3000 putnika, i to upravo iz razloga što kruzing industrija i tržište neprestano rastu.

Svaki deset godina veličina kruzing tržišta povećava se za 100%. Čak niti svjetska ekonomska kriza 2008.godine nije utjecala na svjetsko tržišta kružnih putovanja.³⁰

U tablici 6 koja se nalazi na idućoj stranici prikazati će se ukupan kapacitet pojedine kompanije, odnosno flota.

³⁰Rodrigue J-P., The geography of transport systems, 3rd edition, Routledge, New York, 2013., online: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a4en.html> (4.9.2014.)

Tablica 6. Kapacitet pojedinih flota

KOMPANIJA	FLOTA	BROJ BRODOVA	KAPACITET
CARIVAL CRUISE LINES	Carnival	25	62 368
	Princess	18	40 996
	Costa	15	35 366
	AIDA	10	18 636
	UKUPNO	68	157 366
ROYAL CARIBBEAN LINES	Royal	22	64 048
	Celebrity	11	24 320
	UKUPNO	33	88 368
NORWEGIAN CRUISE LINES	Norwegian	13	34 198
	MSC	12	30 174
	Disney	4	8508
	UKUPNO	29	72 880

Izvor: izradila studentica prema **Cruise Market Watch**, <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/> (3.9.2014.)

Iz tablice se može iščitati da je kompanija „Carnival Cruise Lines“ daleko najveća kompanija što se tiče kapaciteta, ali i broja brodova također. Njihova flota posjeduje 68 brodova čiji je ukupan kapacitet 157 366 putnika. Nakon „Carnival Cruise Lines“, tu je kompanija „Royal Caribbean Lines“ koja posjeduje flotu od 33 broda za kružna putovanja čiji je ukupni kapacitet 88 368 putnika. Slijedi kompanija „Norwegian Cruise Lines“ sa 29 brodova i kapacitetom od 72 880 putnika.

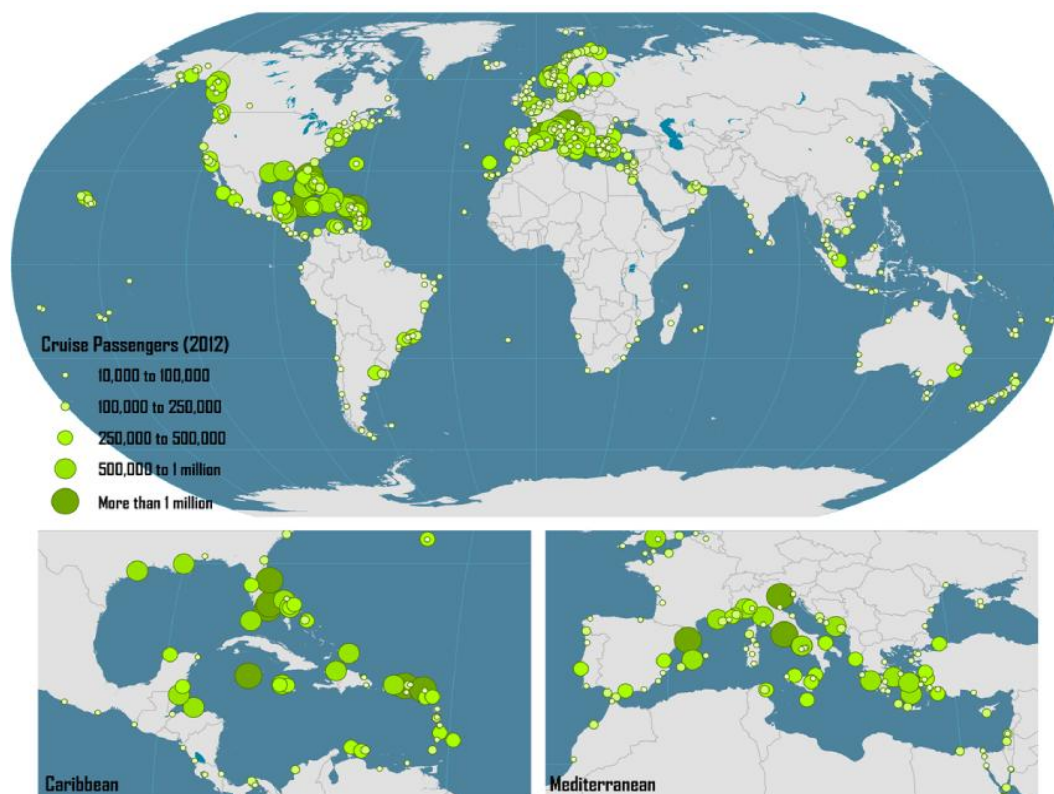
Što se tiče područja na kojima se odvija najviše kružnih putovanja, to su: područje Kariba, Mediterana i Aljaske. Osim navedenih, zanimljiva su i područja sjeveroistočne američke obale, Kanade, havajskog otočja, norveška obala, ali i istočna i jugoistočna Azija.

Vrlo veliku ulogu kod destinacije kružnih putovanja ima klima, stoga nije neobično da većina brodara „seli“ svoje brodove s jednog područja na drugo. Primjerice, kada na području Cariba nastupi zimska sezona, kružna putovanja s tog područja presele se na

Mediteran, i obrnuto. Isto je i sa kružnim putovanjima na području Aljaske koja se, nakon završetka sezone, seli na područje Havaja.

Na slici 7 prikazane su glavne regije kružnih putovanja.

Slika 7. Glavne regije kružnih putovanja u 2012. godini



Izvor: Rodrigue J-P., **The geography of transport systems**, 3rd edition, Routledge, New York, 2013., online: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a4en.html> (4.9.2014.)

Činjenica da je tržište kružnih putovanja u svijetu najbrže rastuće tržište odražava se i na broju putnika koji se odlučuju za takvu vrstu pomorskog prijevoza. Do 2010. godine ukupno je oko 18,5 milijuna putnika bilo na kružnim putovanjima.

Broj putnika u razdoblju od 2009. do 2013. godine, zajedno sa predviđenim brojem putnika u 2015. godini prikazan je u tablici 7 koja se nalazi na idućoj stranici.

Tablica 7. Broj putnika na kružnim putovanjima

GODINA	BROJ PUTNIKA u mil.
2009	17 217 000
2010	18 421 000
2011	19 377 000
2012	20 335 000
2013	20 976 000
2015	23 490 000

Izvor: izradila studentica prema **Cruise Market Watch**,
<http://www.cruisemarketwatch.com/growth/> (4.9.2014.)

Iz tablice se može iščitati da je u razdoblju od 2009. do 2013. godine broj prevezenih putnika rastao sa 17 milijuna na 20 milijuna. Broj putnika u prosjeku raste za milijun putnika po godini. Za 2015. godinu predviđanja su da će broj prevezenih putnika biti čak 23,5 milijuna, a tendencija je da će taj broj rasti iz godine u godinu.

Osim kružnih putovanja, u pomorskom prometu, postoji i prekomorski linijski prijevoz putnika ali i vozila.

Prekomorski linijski prijevoz putnika danas se smanjuje zbog jake konkurencije u zračnom prometu, a glavni razlog je prije svega brzina (putovanje zrakoplovom traje svega nekoliko sati). Zbog navedenog razloga, a i mnogih drugih, morski brodari se rijetko odlučuju specijalizirati isključivo za prijevoz putnika, osobito kada se radi o prekomorskom prijevozu. Nerijetko se prijevoz putnika upotpunjuje prijevozom putnika u kabotaži³¹ ili čak organiziranjem turističkih putovanja.

Linijski pomorskoputnički promet uglavnom se organizira na regionalnim tržištima ograničenima sa prijevoznom ponudom putnika i vozila, i to na kratkim relacijama (od svega nekoliko nautičkih milja). Također, potražnja za ovakvom vrstom prijevoza ovisi o sezoni, tj. nije jednaka u ljetnim i u zimskim mjesecima.

Područja na kojima se odvija intenzivan linijski, odnosno trajektni promet su: Azija, Sjeverna Amerika i Kanada, Australija i Aljaska.

³¹ Kabotaža je prijevoz putnika i/ili tereta između pojedinih mjesta na području jedne države.

U Aziji, točnije u Hong Kongu kompanija „Star Ferry“, njihova najveća kompanija, prevozi putnike i vozila cijelom lukom Victorijom. Osim spomenute kompanije, na tom području posluje niz drugih kompanija koje povezuju Hong Kong sa ostalim otocima.

Slika 8. Trajektna ruta u Hong Kongu



Izvor: <http://chinatravelgo.com/> (4.9.2014.)

U Australiji, dva trajekta kompanije „Tasmania Spirit“ povezuju Melbourne sa sjevernom lukom Devonport na Tasmaniji udaljenom oko 300km.

Što se tiče Novog Zelanda, na tom području trajekti povezuju sjeverni sa južnim otokom na udaljenosti od oko 92km. Putovanje traje tri sata, a liniju održavaju dvije kompanije: „Bluebridge“ i „Interislander“.

Trajektna ruta prikazana je na slici koja se nalazi na idućoj stranici.

Slika 9. Trajektna ruta između Australije i Tasmanije



Izvor: <http://www.tastravel.net.au/spirit-of-tasmania-map.html> (4.9.2014.)

Upravo zbog velikog broja jezera i dužine obalnog područja Kanade, na tom području djeluje mnogo kompanija pružajući usluge linijskog prijevoza putnika. „BC Ferries“ povezuje Vancouver Island sa područjem Britanske Kolumbije na zapadnoj kanadskoj obali. Na istočnom dijelu Kanade također posluje nekoliko kompanija povezujuću kopno sa obližnjim otocima. Područjem Velikih jezera koja se nalaze na granici Kanade sa Sjedinjenim državama također posluje nekoliko trajektnih kompanija od kojih je veliki broj njih privatiziran.

Na sljedećoj slici (10) prikazane su trajektna linije koje povezuju Vancouver Island sa kopnom i linije koje djeluju između Kanade i Sjedinjenih Američkih Država. Slika se nalazi na sljedećoj stranici.

Slika 10. Trajektne linije u Kanadi



Izvor: <http://www.selfrealizationcentrecanada.com/getting-here/> (4.9.2014.)

U Sjevernoj Americi postoji mnogo područja koja su isprepletana mrežom trajektnih linija. Najveća i najposebnija od njih nalazi se u Washingtonu- „State ferries“ koja je nastala privatizacijom nekoliko manjih kompanija, a godišnje preveze do 17 milijuna putnika. Uglavnom plovi na linijama povezujući Seattle sa obližnjim otocima u zaljevu, te na linijama između Seattlea i Vancouvera. Nakon Washingtona, sljedeća najprometnija trajektna linija nalazi se u New Yorku i ona povezuje Manhattan sa Staten Islandom i New Jerseyem.

Slika 11. Trajektne linije u Seattleu (Washington)



Izvor: <http://wheelsms.wordpress.com/2011/08/26/touristy-seattle/> (4.9.2014.)

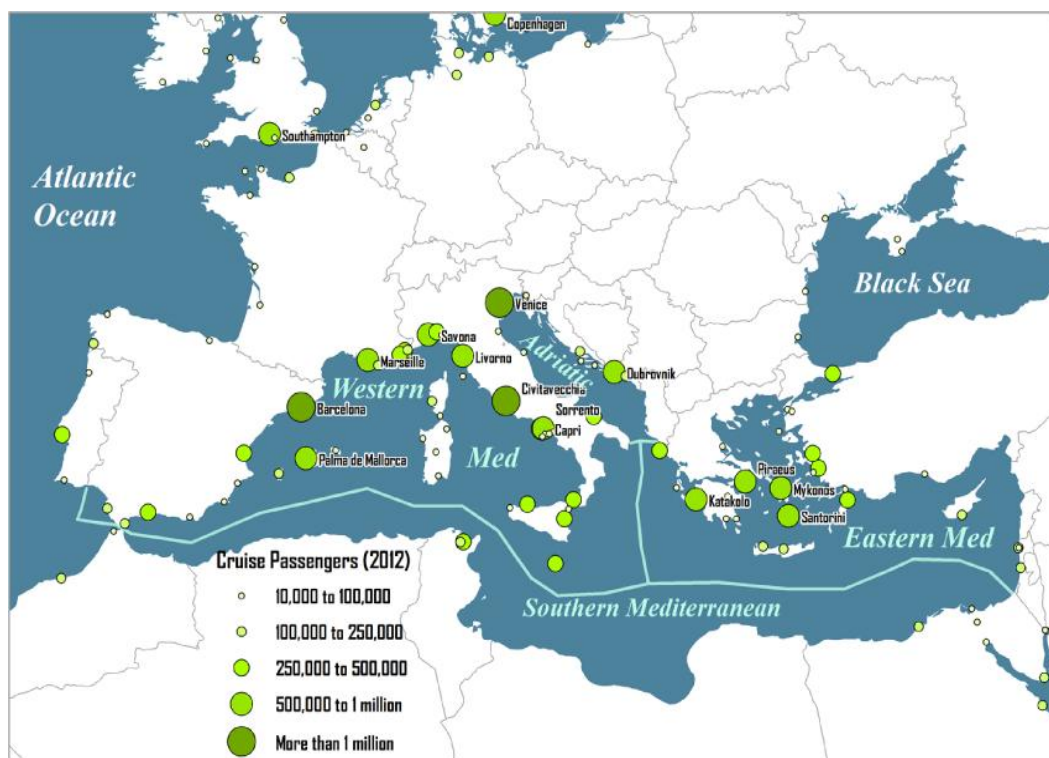
4.1.2. Pomorskoputničko brodarstvo u Europi

Pomorskoputničko brodarstvo u Europi također se može promatrati kroz kružna putovanja i linijski pomorskoputnički prijevoz putnika i vozila.

Kada se govori o kružnim putovanjima treba spomenuti područje Mediterana koje je drugo po veličini najveće tržište kružnih putovanja (nakon Kariba) sa ukupnim udjelom od oko 23% na ukupnom tržištu kružnih putovanja. Mediteran kao kruzning regija može se podijeliti na četiri područja: Zapadni Mediteran, Istočni Mediteran, Jadran i Crno more. Zapadni Mediteran predstavlja najveće tržište u odnosu na ostale te često dolazi do zagušenja što dalje dovodi do razmatranja novih itinerara na Istočnom Mediteranu.

Ovo tržište djeluje kroz cijelu godinu, ali vrhunac ipak dostiže za vrijeme ljetne sezone. U zimskom periodu tek se određene destinacije ne posjećuju. Glavna odredišta su mnogobrojni grčki otoci (Mykonos, Kreta, Santorini), Capri, Palma de Mallorca, Ibiza, Barcelona i dr.

Slika 12. Kruzning područje Mediterana



Izvor: Rodrigue J-P., **The geography of transport systems**, 3rd edition, Routledge, New York, 2013., online: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/appl7en/ch7a4en.html> (4.9.2014.)

Na prethodnoj slici prikazana su odredišta i posjećenost pojedinih prema broju putnika u 2012. godini.

Osim područja Mediterana, zanimljivo kruzing područje u Europi su fjordovi u Norveškoj, područje Skandinavije i Baltika, te zapadna europska obala i britansko otočje.

Slika 13. Kruzing područja u Europi



Izvor: www.7blueseas.com (4.9.2014.)

Što se tiče 2013. godine, ukupan broj putnika na kružnim putovanjima iznosio je preko 27 milijuna. U tablici 8 je prikazan broj putnika na kružnim putovanjima po regijama na Mediteranu.

Tablica 8. Ukupan broj putnika na kružnim putovanjima po regijama

PODRUČJE	VREMENSKO RAZDOBLJE				
	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Z. Mediteran	15, 372 152	17, 238 845	18, 899 267	18, 315 662	18, 832 657
I. Mediteran	3, 387 208	4, 111 186	4, 730 153	4, 819 443	5, 118 126
Jadran	2, 681 229	2, 568 771	3, 116 337	2, 632 912	2, 856 161
Crno more	101 543	134 869	138 679	157 619	213 840
UKUPNO	21, 842 132	24, 053 671	26, 884 436	25, 925 636	27, 020 784

Izvor: izradila studentica prema **Med Cruise - The association of Mediterranean cruise ports**, <http://www.medcruise.com> (4.9.2014.)

Vidljivo je da broj putnika na kružnim putovanjima svake godine raste, osim u 2012. godini kada je, u odnosu na prethodnu godinu, broj putnika pao sa 26 milijuna na 25 milijuna.

Područje Zapadnog Mediterana, u odnosu na ostala područja, prednjači po broju putnika koji posjećuju to područje. U 2013. godini broj putnika na tom području iznosio je čak 18,8 milijuna dok je u istom razdoblju na Crnom moru broj putnika iznosio tek nešto više od 200 tisuća putnika. Jadran je posjetilo 2,8 milijuna putnika, a područje Istočnog Mediterana 5,1 milijun putnika.

Linijski putnički promet u Europi od velike je važnosti za većinu zemalja smještenih uz more. U nekim slučajevima se javlja kao jedina mogućnost održavanja veza između kopna i mnogobrojnih udaljenih otoka, ili otoka međusobno.

O važnosti pomorskoputničkog prometa u Europi govori i činjenica da se od dvadeset najvećih svjetskih putničkih luka njih čak trinaest nalazi u Europi.³²

Područja na kojima se intenzivno odvija linijski promet putnika i vozila, odnosno trajektni promet su:³³

- skandinavske države (Norveška, Švedska, Finska, Estonija)
- Engleska i Francuska (posebice promet kanalom La Manche)
- Italija (povezivanje između otoka Elbe i Sicilije te trajektne veze s Grčkom)
- Grčka i Hrvatska (povezivanje kopna sa otocima kao posljedica izrazito dugačke i razvijene obale).

Karakteristike putničkih brodova (trajekata) na spomenutim linijama slične su brodovima za kružna putovanja, mogu prevesti stotinu vozila na nekoliko paluba, nude mogućnost zabave, noćne klubove, šoping i dr.

Na području Skandinavije linijski pomorskoputnički promet vrši kompanija „Stena Line“. Ona povezuje Norvešku sa Engleskom i Irskom, Njemačkom i Švedskom. Također nudi prijevoz do Nizozemske i Poljske. Na spomenutom skandinavskom području trajektni se promet odvija na plovnom putu duljine oko 2500 Nm i tiče 34 luke.

³² Kesić B., Jugović A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, op.cit., p. 68.

³³ Ibidem, p. 68.

Na slici 14 prikaz je linijski promet na skandinavskom području.

Slika 14. Linijski promet na području Skandinavije



Izvor: <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divScandinavia> (5.9.2014.)

Nakon Norveške i ostatka skandinavskih zemalja, područje istočnog Mediterana također ima izrazito razvijen pomorskoputnički linijski promet. U ovo područje spadaju Italija, Grčka i Hrvatska. Italija ima mnogobrojne trajektne linije koje nude prijevoz do obližnjeg otoka Sardinije i Korzike. Osim toga, povezana je sa Malton i Tunisom. Također, postoji nekoliko linija ali i kompanija koje nude prijevoz između Venecije ili Ancone sa Patrasom u Grčkoj ili nekim od grčkih otoka. Najpoznatije su „Superfast“ i „Anek Lines“.

Osim Italija, Hrvatska ima relativno dobro razvijen linijski trajektni promet i to uglavnom spajajući kopno sa otocima, a kompanija je „Jadrolinija“.

Zbog svoje razvijene obale ali i otoka, Grčka je isprepletana mrežom trajektnih linija koje nude prijevoz između mnogobrojnih otoka i kopna. Najveći brodari na tom području su „Anek Lines“, „Bluestar Ferries“, „Hellenic Seaways“, i dr.

Na sljedećoj se slici nalazi prikaz linijskog prometa na području istočnog Mediterana.

Slika 15. Linijski pomorskoputnički promet na Mediteranu



Izvor: <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divMedEast> (5.9.2014.)

4.1.3. Pomorskoputničko brodarstvo u Hrvatskoj

Kada se govori o pomorskoputničkom brodarstvu u Hrvatskoj, prvo treba istaknuti linijski pomorskoputnički promet koji je zastupljeniji u odnosu na kružna putovanja.

Iako je unatrag nekoliko godina u Hrvatskoj postojalo nekoliko vodećih putničkih brodara, među kojima su bili „Meditranska plovidba“ iz Korčule, „Lošinjska plovidba“ iz Lošinja, „SEM Marina“ iz Splita te „Uljanik plovidba“ iz Pule, danas su opstali jedino „Jadrolinija“ iz Rijeke i „Rapska plovidba“ iz Raba.

Spomenuta „Jadrolinija“ je najveći hrvatski putnički brodar. Ona održava linije sa gotovo svim hrvatskim otocima. Osim toga, 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, 9 katamarana i 3 klasična broda) ukupnog kapaciteta 3 404 vozila i 26 720 putnika.³⁴

U sljedećoj tablici (9) prikazana je struktura kapaciteta flote hrvatskih putničkih brodara prema podacima udruge Mare Nostrum.

Tablica 9. Struktura kapaciteta flote hrvatskih putničkih brodara

PUTNIČKI BRODAR	BR. BRODOVA	BROJ VOZILA	BROJ PUTNIKA
	KLASIČNI PUTNIČKI BRODOVI		
„Jadrolinija“	3	-	1200
	KATAMARANI		
„Jadrolinija“	9	-	2547
	RO- RO PUTNIČKI BRODOVI		
„Jadrolinija“	37	3404	22 637
„Rapska plovidba“	4	166	1080
UKUPNO	53	5064	27 464

Izvor: izradila studentica prema **Udruzi brodara Mare Nostrum**,
<http://www.csamarenostrom.hr/hr/statistika/> (6.9.2014.)

Iz tablice je vidljivo da je osim „Jadrolinije“, sa svoja četiri trajekta zastupljena „Rapska plovidba“ koja održava linije između Stinice na kopnu i Mišnjaka na Rabu, te također liniju Rab- Lun na Pagu..

Trajekti, klasični putnički brodovi i brzi putnički brodovi (katamarani) nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu. Budući da većina putnika koji posjećuju hrvatske otoke putuje svojim osobnim automobilima, broj klasičnih putničkih brodova opada i oni

³⁴ <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije> (6.9.2014.)

praktički plove još samo do manjih i slabije naseljenih otoka koji nemaju cestovnu infrastrukturu.³⁵

Trajekti su na 26 linija prevezli 9.338.359 putnika i 2.785.395 vozila. Na 16 brzobrodskih linija ukupno je prevezeno 1.050.712 putnika, dok je na 11 klasičnih brodskih linija ostvaren je promet od 961.040.

U sljedećoj tablici prikazan je promet putnika i automobila na najprometnijim linijama u Hrvatskoj.

Tablica 10. Promet putnika i vozila na najprometnijim linijama u Hrvatskoj

LINIJA	BROJ PUTNIKA	BROJ VOZILA
	TRAJEKTI (26 linija)	
Zadar – Preko	1, 642 286	247 800
Split – Supetar	1, 598 371	321 827
Valbiska – Merag	762 526	367 208
Stinica – Mišnjak	679 858	328 906
	BRZOBRODSKE LINIJE (16 linija)	
Korčula- Prigrad.- Hvar- Split	139 431	-
Lastovo- V. luka – Hvar- Split	132 873	-
	KLASIČNE BRODSKE LINIJE (11 linija)	
Dubr.- Koločep- Lopud- Šipan	224 052	-
Vodice- Prvić- Zlarin- Šibenik	191 106	-

Izvor: izradila studentica prema podacima **Agencije za obalni linijski pomorski promet**, <http://www.agencija-zolpp.hr/> (6.9.2014.)

Vidljivo je da je najprometnija linija ona između Zadra i Preka na otoku Ugljanu koja je 2013.-te godine prevezla 1, 642 286 putnika i 247 800 vozila. Slijedi ju linija između Splita i Supetra na otoku Braču. Na toj liniji, 2013.te godine prevezeno je 1, 598

³⁵ Kesić B., Jugović A.: op.cit, p. 100.

371 putnika i 321 827 vozila. Najprometnija brzobrodaska linija je ona između Korčule, Prigradice, Hvara i Splita na kojoj je prevezeno 139 431 putnika. Što se tiče klasičnih brodskih linija, najprometnija je ona koja spaja Dubrovnik, Koločep, Lopud i Šipan na kojoj je prevezeno 224 052 putnika.

U 2012. Godini ukupno je u obalnom prometu prevezeno 11, 157 009 putnika i 2, 764 073 vozila. U 2013. godini prevezeno je 11.350.111 putnika i 2.785.395 vozila što je povećanje za 1,7 posto putnika i 0,8 posto vozila.

U tablici 11 je prikazan ukupan broj prevezenih putnika i vozila.

Tablica 11. Promet putnika i vozila u 2012. i 2013. godini

SVEUKUPNO	PUTNICI 2012	PUTNICI 2013	VOZILA 2012	VOZILA 2013
	11, 157 009	11, 350 111	2, 764 073	2, 785 395

Izvor: izradila studentica prema podacima Agencije za obalni linijski pomorski promet, <http://www.agencija-zolpp.hr/> (6.9.2014.)

Na slici 16 prikazane su pomorskoputničke linijske veze koje održava „Jadrolinija“.

Slika 16. Linijske putničke veze u Hrvatskoj



Izvor: <http://www.find-croatia.com/ferries-croatia/jadrolinija.php> (6.9.2014.)

Kada se govori o kružnim putovanjima u hrvatskoj, odnosno brodara koji pružaju takav način prijevoza putnika, njih gotovo da i nema.

Uslugu kružnih putovanja u hrvatsko putničko brodarstvo uvela je današnja „Jadrolinija“ kao sljedbenik „Jadranske plovidbe“ iz Sušaka i „Dubrovačke plovidbe“ iz Dubrovnika prije gotovo 74 godine. Naime, linijska turistička plovidba na hrvatskom dijelu Jadranskog mora započela je početkom tridesetih godina na liniji Venecija- Pirej. 1954. godine „Jadrolinija“ je obavila svoje prvo kružno putovanje od Venecije do Grčke i natrag.³⁶

U vremenu dok su djelovala, kružna putovanja „Jadrolinije“ odvijala su se na području istočnog Mediterana (Grčka, Egipat, Turska, Izrael, Libanon). Ovisno o sezoni, nakon određenog vremena, brodovi su se selili prema Karibima, nordijskim zemljama, Australiji, i dr.

4.2. STANJE POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

Morske luke u najširem smislu predstavljaju golemu ekonomsku snagu i imaju veliku važnost za nacionalno i svjetsko gospodarstvo. Postojanje pomorskoputničkih luka jedan je od bitnih preuvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba ljudi za transportom.³⁷

Jedino pravilnim vođenjem moguć je optimalan razvitak putničkog lučkog sustava. Isto pravilo vrijedi za svjetske, europske ali i pomorskoputničke luke u Hrvatskoj.

4.2.1. Pomorskoputničke luke u svijetu

Postoje različiti oblici upravljanja lukama koji ovise prvenstveno o veličini, tj o broju putnika i vozila, i strukturi lučkog prometa, a tu se misli na putnike na kružnim putovanjima i putnicima u linijskom prometu. Veličina prometa najbolji je pokazatelj uspješnosti poslovanja putničke luke.

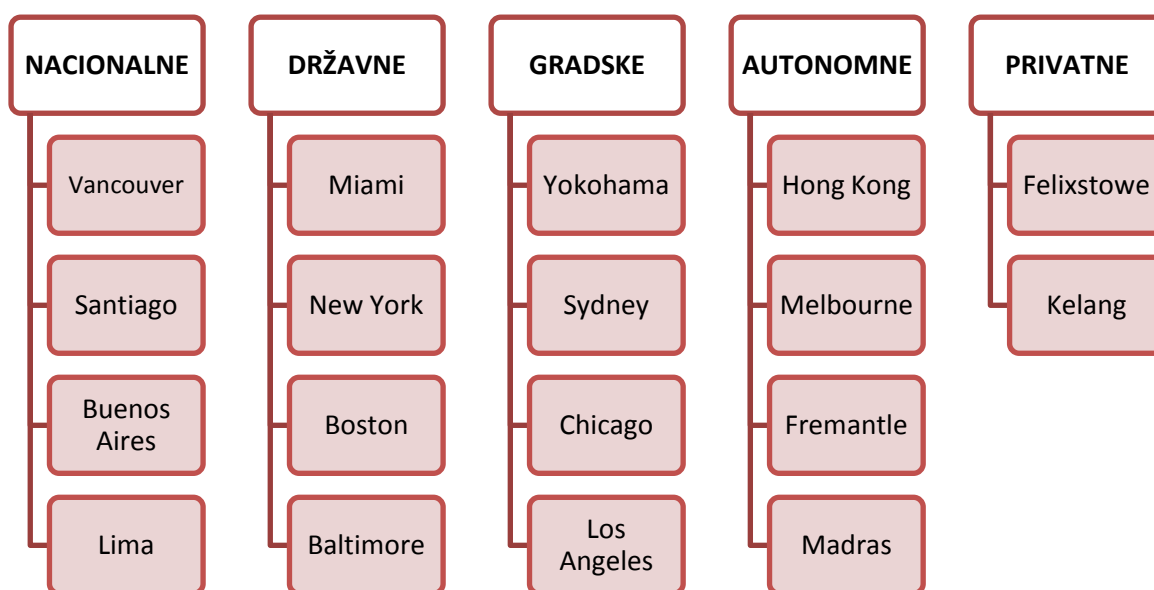
³⁶ Ibidem, p. 107.

³⁷ Ibidem, p. 34.

S obzirom na specifičnost lučkog sustava u gospodarskom i prometnom sustavu te s obzirom na individualnost svake luke posebno, ne postoji jednak i jedinstven oblik upravljanja lukom.³⁸

Na primjeru svjetskih pomorskoputničkih luka vidljivo je da postoji nekoliko načina upravljanja lukama koji su prikazani u sljedećoj shemi.

Shema 5. Oblici upravljanja u svjetskim putničkim lukama



Izvor: izradila studentica prema: Kesić B., Jugović A.: **Menadžment pomorskoputničkih luka**, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., p.58.

Što se tiče luka za kružna putovanja, bilo svjetskih ili europskih, one su zbog svog turističkog karaktera kružnih putovanja manje zanimljive za državu. Međutim zbog svog utjecaja na regiju i grad te multiplikativnih efekata koje ostvaruju one su značajne za grad i regiju. Kao što se već spomenulo, nedostatak im je podložnost promjenama na turističkom tržištu.

Mnoge svjetske luke, zbog određenih nedostataka u lukama za linijski putnički promet ili lukama za kružna putovanja, posluju kao univerzalne luke. Jedino luka Miami, najveća svjetska luka za kružna putovanja nije specijalizirana za linijski putnički promet.

³⁸ Ibidem, p.58.

U sljedećoj tablici (12) navedene su neke od najvećih luka za kružna putovanja prema broju putnika.

Tablica 12. Najveće svjetske luke za kružna putovanja po broju putnika

	LUKE	BROJ PUTNIKA u milijunima	
		2012	2011
1.	Nassau, Bahami	3, 412	3, 077
2.	Conzumel, Mexico	2, 740	2, 871
3.	Grand Cayman	1, 507	1, 401
4.	San Juan (P.Rico)	1, 052	1, 124
5.	Freeport, Bahami	1, 050	846
6.	Singapore	913	942
7.	Juneau, Aljaska	884	827
8.	Keywest, USA	808	815

Izvor: izradila studentica prema <http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/CI-Autumn-2013-Article-3.pdf> (6.9.2014)

Iz tablice se može vidjeti da se čak dvije luke nalaze na Bahamima, što je u blizini Floride, ali i Kariba koje je najveće kruzing tržište. Luka Nassau na Bahamima u 2012. godini prihvatila je čak 3,412 000 putnika, a slijedi ju luka Conzumel koja je ostvarila promet od 2,740 000 putnika.

4.2.2. Pomorskoputničke luke u Europi

Pomorskoputničke luke u Europi, kada se govori o upravljanju, imaju identične karakteristike kao i luke u svijetu. Neke od europskih luka čak su među prvima uvele nove modele upravljanja. Među njima je i model privatizacije koji trenutno nema alternativu kada se govori o upravljanju. Započeo je u Velikoj Britaniji i kao takav pokazuje sve više svojih prednosti za razliku od ostalih modela upravljanja.

Većina europskih pomorskoputničkih luka organizirana je na temelju lučkih uprava koje imaju istu funkciju i zadatke kao i u vodećim svjetskim lukama.

Od dvadeset najvećih svjetskih putničkih luka njih čak trinaest se nalazi u Europi.

U sljedećoj tablici prikazane se najveće luke za kružna putovanja u Europi i broj putnika u 2012. i 2013. godini.

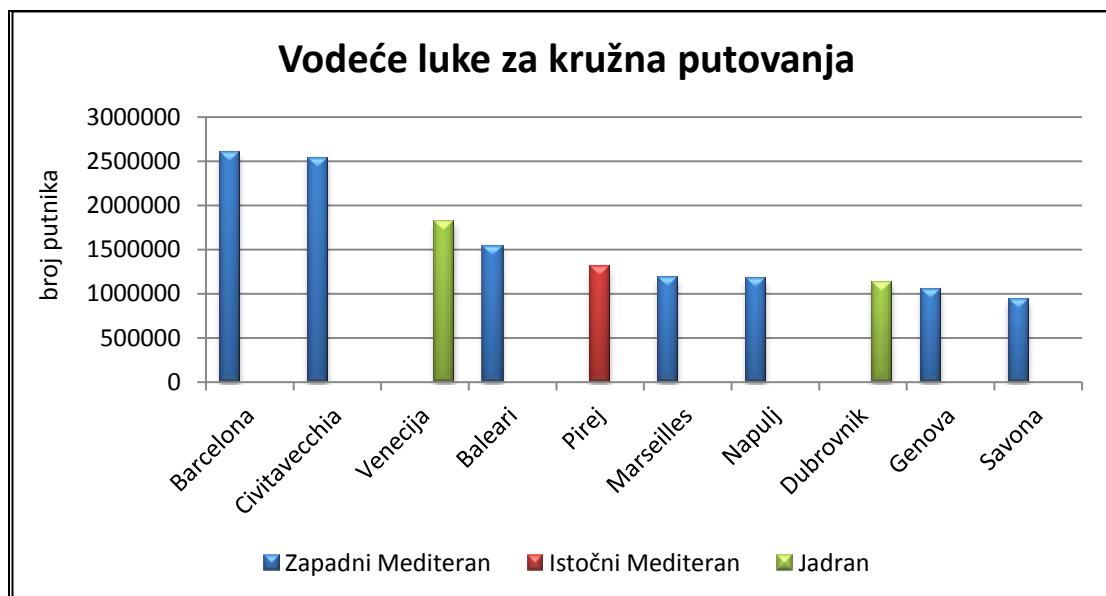
Tablica 13. Vodeće europske luke za kružna putovanja po broju putnika

LUKE		BROJ PUTNIKA	
		2013.	2012.
1.	Barcelona	2, 599 232	2, 408 634
2.	Civitavecchia	2, 538 259	2, 393 570
3.	Venecija	1, 815 823	1, 775 944
4.	Baleari	1, 541 376	1, 341 510
5.	Pirej	1, 302 581	1, 198 047
6.	Marseilles	1, 188 031	890 020
7.	Napulj	1, 175 018	1, 297 233
8.	Dubrovnik	1, 136 503	981 448
9.	Genova	1, 050 085	797 239
10.	Savona	939 038	810 097
UKUPNO		15, 285 946	13, 893 742

Izvor: izradila studentica prema **Med Cruise - The association of Mediterranean cruise ports**, <http://www.medcruise.com> (6.9.2014.)

Luka koja je 2013.-te godine ostvarila najveći promet putnika je luka u Barceloni sa skoro 2,6 milijuna putnika, te odmah iza nje Civitavecchia sa prometom od nešto više od 2,5 milijuna putnika. I kod europskih luka vidljivo je da broj putnika iz godine u godinu raste. 2012. godine ukupan broj putnika bio je više od 13,8 milijuna putnika dok je jednu godinu kasnije, 2013.-te godine, ukupan broj putnika iznosio 15,2 milijuna putnika.

Na sljedećoj stranici u grafikonu su prikazane vodeće europske luke za kružna putovanja prema podacima iz tablice. Osim toga, prikazano je kojoj regiji pripada pojedina luka, te broj putnika u svakoj od njih.



Grafikon 2. Vodeće europske luke za kružna putovanja prema regiji i broju putnika u 2013.godini

Izvor: izradila studentica prema **Med Cruise - The association of Mediterranean cruise ports**, <http://www.medcruise.com> (6.9.2014.)

S obzirom na to da prema strukturi prometa europskih luka prevladava linijski pomorskoputnički promet na tom se područje razvile neke od najznačajnijih putničkih luka.

U državama gdje je održavanje linijskih pruga između obala i otoka ili dviju obala općedruštveni interes (Danska, Švedska, Italija), tim lukama najčešće upravlja država.³⁹

Neke od najznačajnijih putničke luke sa intenzivnim trajektnim prometom su:

- luka Pirej u Grčkoj – najveća trajektna putnička luka u Europi
- luka Stockholm u Švedskoj – najveća trajektna luka na Baltiku
- luka Genova u Italiji – najveća trajektna luka na tom dijelu Jadrana
- luka Dover u Engleskoj, i dr.

U sljedećoj tablici prikazan je promet putnika u lukama Genova (Italija) i Pirej (Grčka). Tablica se nalazi na sljedećoj stranici.

³⁹ Ibidem, p. 60.

Tablica 14. Putnici u lukama Genova i Pirej u razdoblju od 2011. do 2013. godine

LUKA	BROJ PUTNIKA U 000		
	2011.	2012.	2013.
Genova	2, 315 158	1, 947 723	1, 849 108
Pirej	11, 868 506	9, 796 703	9, 939 217

Izvor: izradila studentica prema **Pireaus Port Authority**, <http://www.olp.gr/en/stats> i **Port Authority of Genoa**, <http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche.aspx> (6.9.2014.)

Iz tablice je vidljivo da prema broju putnika u navedene dvije trajektne luka, luka Pirej daleko odskače od luke Genove sa više od 9 milijuna putnika. Također, promet u obje luke je pao u odnosu na promet iz 2011. godine.

4.2.3. Pomorskoputničke luke u Hrvatskoj

Kao što se prethodno u tekstu spomenulo morske luke u Hrvatskoj imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnom zemljopisnom položaju. Hrvatska obala je duga i razvedena s čak 1777,5 km kopnene obale što je 47,6% ukupne morske obale uz 4058 km obale hrvatskih otoka.

Sve navedeno razlog je postojanju velikog broja luka i lučica od kojih najveći prometni značaj ima 6 luka.

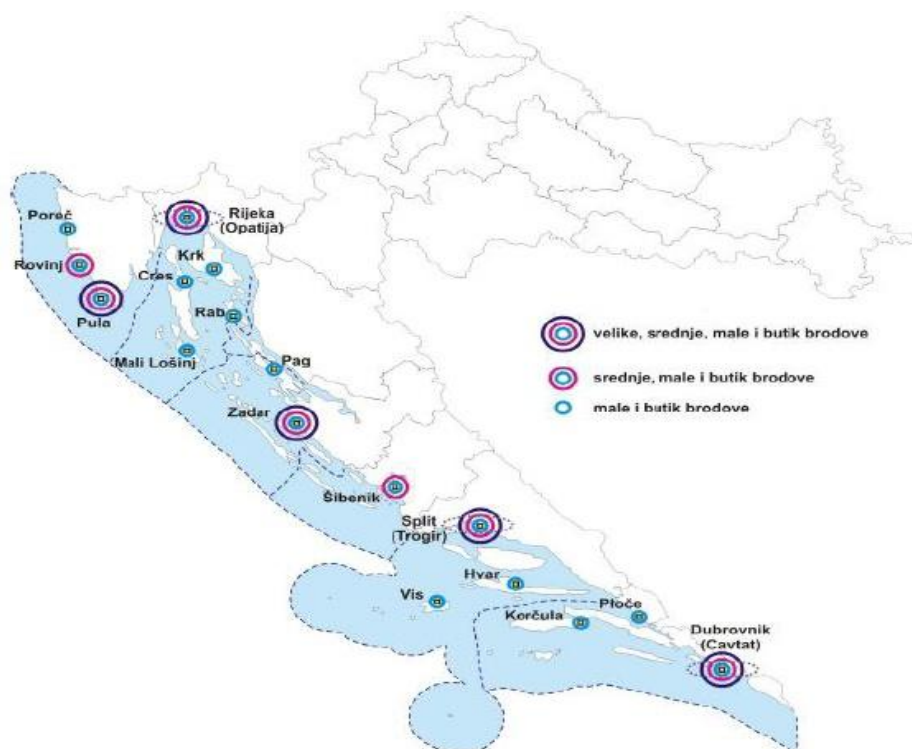
Glavne putničke luke u Hrvatskoj su Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik. Osim njih, u Hrvatskoj postoji i nekoliko manjih putničkih luka kao što su Rovinj, Šibenik, Ploče i Korčula koje mogu primiti manje brodove.

U spomenutim lukama postoji velika razlika u broju putnika i prema toj činjenici vodeće hrvatske putničke luke su Luka Zadar, Split i Dubrovnik dok luka Rijeka prilično zaostaje.

Pomorskoputnički promet u riječkoj luci posljednjih pedeset godina je zanemaren, a ostvareni promet se uglavnom odnosi na promet putnika iz Rijeke prema južnoj obali Jadrana.⁴⁰

⁴⁰ Ibidem, p. 113.

Slika 17. Pomorskoputničke luke u Hrvatskoj



Izvor: Institut za turizam, Zagreb, Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj 2007.

Na slici su prikazane pomorskoputničke luke u Hrvatskoj prema veličini, odnosno prema mogućnosti primanja velikih, srednjih ili malih brodova.

U sljedećoj tablici prikazan je ukupan promet najveće putničke luke u Hrvatskoj, luke Split.

Tablica 15. Promet putnika i vozila u luci Split u 2012. i 2013. godini

VRSTA PRIJEVOZA	2012.		2013.	
	PUTNICI	VOZILA	PUTNICI	VOZILA
Trajektne veze	2, 849 023	598 424	2, 962 042	608 032
Dužobalni prijevoz	10 620	1775	11 031	1541
Međunarodni linijski promet	278 812	41 904	276 671	43 371
Kružna putovanja	245 451	-	198 107	-
UKUPNO	4, 253 135	642 103	4, 421 658	654 944

Izvor: izradila studentica prema Lučkoj upravi Split, <http://portsplit.com/luka-split/statistika/promet-putnika-i-vozila/> (6.9.2014.)

U luci Split 2012. godine prevezeno je ukupno 4,253 135 putnika i 642 103 vozila, a to se odnosi na trajektne veze, dužobalni prijevoz, međunarodni linijski promet i kružna putovanja. Daleko najveći broj putnika i vozila prevezen je trajektnim linijama, čak više od 2,8 milijuna putnika i skoro 600 tisuća vozila. U 2013. godini, prevezeno je ukupno 4,421 658 putnika i 654 944 vozila.

5. RAZVITAK POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA

Kod pomorskoputničkog brodarstva, konkretnije kružnih putovanja i linijskog putničkog prometa tendencije razvitka idu u dva različita smjera. Naime, trend kružnih putovanja u stalnom je porastu, sve više putnika se odlučuje za ovakvu vrstu prijevoza te je ona usko povezana sa razvitkom turizma. Također, naručuju se i grade sve veći brodovi za kružna putovanja. Za razliku od kružnih putovanja, prekomorski linijski prijevoz putnika u laganom je opadanju zbog sve veće konkurencije od strane zračnog prijevoza putnika koji se pokazao bržim i efikasnijim.

Činjenica da je organizacija upravljanja lukom inertna jedan je od razloga zaostajanja luka u razvitku u odnosu na razvitak znanosti, tehnologije i sl. Za razliku od luka za linijski promet, luke za kružna putovanja manje su zanimljive za državu ali su od velikog značaja za regiju i sam grad u kojem su smještene. Njihov nedostatak je podložnost promjenama na turističkom tržištu pa se iz tog razloga sve više luka prenamjenjuje u univerzalne luka. U univerzalnim lukama pojedini dijelovi luka specijalizirani su za prihvat brodova za kružna putovanja dok je drugi dio luke specijaliziran je linijski putnički promet.

5.1. RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKOG BRODARSTVA

Sve do sredine 20. stoljeća potreba za pomorskim prijevozom putnika u kabotaži povećavala se, međutim pojavom zračnog prijevoza putnika ona se naglo smanjuje prvenstveno zbog toga što se put u trajanju od nekoliko dana smanjio na trajanje od nekoliko sati na velikim udaljenostima.

Danas su rijetki brodari specijalizirani isključivo za prekomorski linijski prijevoz putnika. Naime, suvremeni brodari upotpunjuju svoje djelovanje i drugim vrstama i oblicima morskog brodarstva, te se tako odlučuju za prijevoz putnika i tereta (vozila) ali i organizaciju turističkih putovanja.

Linijsko putničko brodarstvo čine klasični putnički brodovi i RO-RO putnički brodovi, a u zadnjih dvadeset godina u pomorskom putničkom prometu sve se više počinju koristiti „nove“ vrste plovila – trajekti velikih brzina, katamarani, hidroglicer i dr.⁴¹

S obzirom na izraženu nejednoliku potražnju za pomorskoputničkim prijevozom u zimskim i ljetnim mjesecima, RO-RO putnički brodovi moraju osiguravati elastičnost. U sljedećem razdoblju za očekivati je da će se sve više graditi manji brodovi, manjih težina ali većih brzina uz minimalnu potrošnju goriva.

Vidljivo je da su, uz promjene u linijskom pomorskoputničkom brodarstvu, promjene doživjeli ili će tek doživjeti brodovi koji djeluju u linijskim brodarstvu kako bi mogli što bolje pratiti promjene u daljnjem razvitku.

Očekivani razvoj linijskog prometa u skoroj budućnosti ponajprije će ovisiti o tehnološkom razvoju brodova te međusobnoj usklađenosti brodova i luka. Povećanje prijevoznih kapaciteta prati porast opsega i kvalitete usluga namijenjenih putnicima.⁴²

Malo je trendova koji se mogu mjeriti sa cjelokupnim razvojnim kretanjima brodova za kružna putovanja koji su ujedno i osnovni proizvod kružnih putovanja. Razvoj brodova za kružna putovanja jedan je od glavnih mehanizama koji potiče rast i razvoj kruzinga. Na ovom tržištu djeluje sve više brodarskih kompanija koje ulažu velike količine novca u nove, veće, luksuznije i sigurnije brodove. S obzirom da potražnja raste, kompanije nastoje novim ulaganjima odgovoriti na konkurenciju.

U sljedećoj tablici prikazane su kompanije koje su naručile nove brodove za kružna putovanja za 2015.-tu godinu. Tablica 16 nalazi se na sljedećoj stranici.

⁴¹ Ibidem, p. 24.

⁴² Ibidem, p. 46.

Tablica 16. Naručeni novi brodovi za kružna putovanja za 2015. godinu

KOMPANIJA	NAZIV BRODA	DATUM ISPORUKE	KAPACITET
P&O Cruises	P&O Britannia	15. veljače	3611
AIDA Cruises	AIDAprima	15. veljače	3250
Viking Ocean Cruises	Viking Star	15. svibnja	920
Tui Cruises	Mein Schiff	15. svibnja	2500
Royal Caribbean	Anthem of the Seas	15. lipnja	4100
NCL	Norwegian Escape	15. listopada	4200
UKUPNO			18 853

Izvor: izradila studentica prema **Cruise Market Watch**, <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/> (10.9.2014.)

U 2015. godini ukupan kapacitet će se povećati za više od 18 tisuća putnika. Neke od kompanija koje su naručile svoje brodove su P&O Cruises, AIDA Cruises, Viking Ocean Cruises, Tui Cruises, Royal Caribbean Lines i NCL.

Iako je svjetsko putničko brodarstvo znatno razvijenije od Hrvatskog putničkog brodarstva, kojeg uglavnom čini „Jadrolinija“ iz Rijeke, ono itekako ima dugoročnu perspektivu i to zbog sljedećih razloga:⁴³

- pomorske tradicije
- geografskih karakteristika mediteranske obale (dužina obale, brojni otoci, čisto more, mediteranska klima)
- komunikacije s okruženjem
- prihvaćanjem Hrvatske kao turističke destinacije, gdje putničko brodarstvo treba dugoročno prevoziti turiste do brojnih prirodno očuvanih otoka
- uske povezanosti s brodogradnjom i potpunim gospodarstvom hrvatskog primorja.

Razvojne perspektive linijskog putničkog brodarstva su značajne jer je hrvatska obala druga najrazvedenija obala na Mediteranu, odmah iza Grčke. Problem su ipak oscilacije tijekom godine pa su i brodovi neujednačeno iskorišteni.

⁴³ Vidučić V.: op.cit., p. 249.

Da bi se osigurale dobre perspektive hrvatskog linijskog putničkog brodarstva, država bi trebala osigurati financijska sredstva, organizirati rashodovanje skoro svih brodova starijih od 30 godina, te ih zamijeniti novogradnjama iz domaćih brodogradilišta.⁴⁴

Također, kako bi se stvorile pretpostavke za unapređenje putničkog brodarstva kao djelatnosti koja je od interesa za Hrvatsku, osnovne odrednice budućeg pravca razvoja bile bi uvođenje tržišnog pristupa u obavljanju pomorskog javnog prijevoza i dodjela koncesija za brodske linije temeljem javnog natječaja.

Kako bi Hrvatska zauzela mjesto na svjetskoj sceni pomorstva treba razvijati pomorske djelatnosti uz pomoć različitih strategija. Ciljevi strategije pomorsko putničkog brodarstva u Hrvatskoj su:⁴⁵

- kapaciteti tržišta moraju biti očuvani
- prilagođavanje zakona prema zahtjevima europske unije
- povećanje udjela privatnih brodara u domaćem prometu
- organizacijski ustrojiti hrvatske putničke luke, s ciljem da one postanu polazišna točka za brodove na kružnim putovanjima
- određivanje prioriteta i proširivanje postojećeg lučkog sustava

Razvitak obalne nacionalne linijske plovidbe u prijevozu putnika i vozila treba temeljiti na postojećem sustavu koji se mora stalno usavršavati i prilagođavati kako bi bio jedan od poticatelja gospodarskog razvitka.⁴⁶

5.2. RAZVOJ POMORSKOPUTNIČKIH LUKA

Tendencije kretanja u svjetskom pomorskoputničkom prometu i porast prosječne veličine putničkih brodova odrazile su se i na putničke luke. S vremenom su od klasičnih putničkih luka nastali suvremeni putnički terminali koji su morali zadovoljiti potrebe brodara i putnika. Nastali su terminali čija se osnovna funkcija proširila na kvalitetan

⁴⁴ Delibašić T., Vidučić V.: Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Zbornik radova Sveučilišta u Rijeci, Ekonomski fakultet u Rijeci, god.21, br. 2 (2003), p.87.

⁴⁵ Vidučić V.: op. cit., p. 249.

⁴⁶ Kesić B., Jugović A.: op. cit., p. 204.

prihvat putnika, udobnost za vrijeme boravka na terminalu te efikasan prihvat sredstava drugih prometnih grana.⁴⁷

Promjene u morskom brodarstvu događaju se često i brzo, a nisu sve pomorskoputničke luke u mogućnosti slijediti navedene promjene. Te promjene iziskuju tip luka čiji se funkcijski i organizacijski elementi u potpunosti razlikuju od klasičnih luka. Također, zahtijevaju se značajne fizičke i funkcijske promjene u lukama u pogledu povećanja dubine, širine i dužine pristana te promjene u obliku povećanja operativnih površina luka. Iz navedenoga se može zaključiti da svaki razvoj brodova podjednako zahtijeva i razvoj lučkih kapaciteta.⁴⁸

Razvoj luka za kružna putovanja prvenstveno ovisi o turističkim motivima putnika i zanimljivostima njene bliže i dalje okolice. Sve do dvadesetak godina unatrag, luke za kružna putovanja nisu imale značajniju ulogu, no s vremenom im se pružila veća mogućnost daljnjeg razvoja. Zbog nedostataka luka za linijski prijevoz putnika i nedostataka luka za kružna putovanja došlo je do razvoja univerzalnih luka.

Hrvatske luke pretežito su izgrađene prije više desetaka godina, a tadašnji planovi nisu uzeli u obzir intermodalni prijevoz, njegove karakteristike i potrebe. Realizacija velikih projekata u Europi izazvala je promjene u prometnim tokovima, a da bi se hrvatske luke mogle uključiti u te tokove, potrebno je imati odgovarajuću prometnu i gospodarsku politiku.

Nadalje, važna je suradnja svih subjekata uključenih u razvoj putničkih lučkih sustava, ali i suradnja hrvatskih putničkih brodara i gospodarskih subjekata iz Hrvatske i inozemstva kako bi se povećao promet domaćih putničkih luka. Što se tehničke opremljenosti tiče, nužno je uz pomoć hrvatske Vlade obnoviti ali i povećati zastarjelu hrvatsku putničku flotu. Osim spomenute obnove putničke flote, potrebno je obnoviti, izmjestiti te usavršiti lučku putničku infrastrukturu u najvažnijim lukama: Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku.

⁴⁷ Ibidem, p. 34.

⁴⁸ Ibidem, p. 204.

Na idućoj slici prikazan je novi i modernizirani putnički terminal u luci Zadar. Zadarska luka je klasificirana kao luka od posebnog državnog interesa otvorena za javni promet. Osobito značajno je otvaranje zadarske luke u moguću matičnu luku velikih kruzera. Blizina aerodroma, veza kvalitetnim prometnicama do mreže autocesta značajne su prednosti trajektnog terminala.

Razvoj i premještanje pomorskog terminala na novu poziciju sa značajnim proširenjem morskog i kopnenog kapaciteta dati će mu još veće značenje.

Slika 18. Nova putničko trajektna luka Gaženica u Zadru



Izvor: http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html (10.9.2014.)

Trajektni terminal Zadar karakteriziraju multifunkcionalni prometni zahtjevi – otočki, dužobalni, međunarodni trajektni promet, putnički promet mega kruzerima, ro-ro promet te sva za to potrebna infrastruktura i prateća nadgradnja.

Nova putnička luka u Gaženici dat će novi impuls razvoju turizma i prometa te cjelokupnog gospodarstva regije. Izgradnjom putničko trajektne luke "Zadar-Gaženica"

sasvim internim prometnicama, terminalskim zgradama i čekalištima za automobile steći će se uvjeti za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i to:⁴⁹

- 6 trajekata na lokalnim linijama dužine od 50-150 metara
- 3 broda u međunarodnoj plovidbi dužine od 150-200 metara
- 3 broda na kružnim putovanjima dužine od 250-350 metara kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima.

Razvojne perspektive hrvatskih putničkih luka su značajne te iz tog razloga na ulaganje u hrvatske putničke luke treba uključiti same luke, brodare te druge tvrtke koje imaju interes u pružanju usluga putnicima.

⁴⁹ Nova putnička luka Gaženica- Zadar, online: http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html (10.9.2014.)

6. ZAKLJUČAK

Zahvaljujući morskom brodarstvu, pomorski promet je prometna grana od najvećeg utjecaja na međunarodnu robnu razmjenu jer se odvija morem, a ono zauzima 70,8% ukupne površine Zemlje, i veliki je i slobodni prometni put u čiju infrastrukturu ne treba mnogo ulagati.

Morsko brodarstvo ima veoma značajnu ulogu u pomorskoj politici i ukupnom gospodarskom razvoju pomorske zemlje. Iz tog razloga, s obzirom na pretežito područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza i moguć utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo, pomorska zemlja trebala bi morskom brodarstvu pridavati posebnu pozornost.

Morske luke u Republici Hrvatskoj imaju važnu ulogu i veliko potencijalno značenje koje se temelji na povoljnom zemljopisnom položaju. Hrvatska obala je duga i razvedena s čak 1777,5 km kopnene obale što je 47,6% ukupne morske obale uz 4058 km obale hrvatskih otoka. Sve navedeno razlog je postojanju velikog broja luka i lučica od kojih najveći prometni značaj ima 6 luka.

Posljednjih pedesetak godina prijevoz putnika i vozila morem bilježi značajan porast, kako na svjetskoj razini tako i na razini Hrvatske. Iako je takva vrsta prijevoza dugo vremena bila zanemarivana, pojavom trajekata, a kasnije razvojem kružnih putovanja u funkciji obogaćivanja turističke ponude, pomorski prijevoz putnika postaje značajan segment pomorskog prometa, ali i turizma. Nedvojbeno je da pomorski prijevoz putnika, bilo u obliku linijskog prijevoza ili kružnog putovanja, uvelike ovisi o turizmu, ali i obrnuto.

Linijski pomorskoputnički promet uglavnom se organizira na regionalnim tržištima ograničenima sa prijevoznom ponudom putnika i vozila, i to na kratkim relacijama. Također, potražnja za ovakvom vrstom prijevoza ovisi o sezoni, tj. nije jednaka u ljetnim i u zimskim mjesecima.

Za razliku od linijskog prometa, kružna putovanja u svijetu u stalnom su porastu i trenutno ne postoji razlog koji bi ubuduće mogao djelovati na smanjenje toga trenda. Također, naručuju se i grade sve veći brodovi za kružna putovanja

Od dvadeset najvećih svjetskih putničkih luka njih čak trinaest se nalazi u Europi, a kada se govori o upravljanju, i jedne i druge imaju identične karakteristike. Neke od europskih luka čak su među prvima uvele nove modele upravljanja. Među njima je i model privatizacije koji trenutno nema alternativu kada se govori o upravljanju. Započeo je u Velikoj Britaniji i kao takav pokazuje sve više svojih prednosti za razliku od ostalih modela upravljanja.

Optimalan razvitak putničkog lučkog sustava u budućem razvoju moguć je jedino pravilnim vođenjem. Isto pravilo vrijedi za svjetske, europske ali i pomorskoputničke luke u Hrvatskoj.

Za budući razvitak važna je suradnja svih subjekata uključenih u razvoj putničkih lučkih sustava, ali i suradnja hrvatskih putničkih brodara i gospodarskih subjekata iz Hrvatske i inozemstva kako bi se povećao promet domaćih putničkih luka. Što se tehničke opremljenosti tiče, nužno je uz pomoć hrvatske Vlade obnoviti ali i povećati zastarjelu hrvatsku putničku flotu.

LITERATURA

1) KNJIGE

- Dundović Č.: *Pomorski sustav i pomorska politika*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
- Dundović Č., Kesić B.: *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
- Glavan B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
- Kesić B., Jugović A.: *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
- Rodrigue J.-P., *The geography of transport system*, 3rd edition, Routledge, New York, 2013.
- Stopford M.: *Maritime Economics*, Routledge, London and New York, 2000.
- Vidučić V.: *Pomorski turizam- prometne, razvojne i ekološke dileme*, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2007.

2) ČLANCI U ČASOPISIMA

- Ban I.: *Pomorski promet kao čimbenik razvitka Hrvatske*, Naše more, Znanstveno- stručni časopis za more i pomorstvo, Dubrovnik, god. 45, br. 1-2, 1998., p.45-51.
- Batur T.: *Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 47(3) 2010., p. 688
- Delibašić T., Vidučić V.: *Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj*, Zbornik radova, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet, Rijeka, god. 21, br. 2, 2003., p. 77-92.
- Dundović Č., Rudić D.: *Smjernice i dinamika prilagođavanja hrvatskog morskog brodarstva uvjetima svjetskog pomorskog tržišta*, Naše more, Znanstveno- stručni časopis za more i pomorstvo, Dubrovnik, god.48, br. 5-6, 2001., p. 171-181.
- Vidučić V., Mitrović F., Tomašević M.: *Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova*,

Informatologia, Hrvatsko komunikološko društvo, Zagreb, god. 41., br. 3, 2008., p. 203-209.

3) INTERNETSKI IZVORI

- <http://www.medcruise.com/index.php/news?start=7>
- <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>
- http://www.port-net.net/studies/pdf_s/study_04_5.pdf
- <http://www.cruising.org/>
- <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divScandinavia>
- http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html
- <http://www.ashcroftandassociates.com/downloads/CI-Autumn-2013-Article-3.pdf>
- <http://www.find-croatia.com/ferries-croatia/jadrolinija.php>
- http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html
- <http://www.portauthority.hr/>
- <http://www.miamidade.gov/portmiami/>
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- <http://www.agencija-zolpp.hr/>
- <http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/>

4) OSTALI IZVORI

- Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine Republike Hrvatske, Zagreb, br.158/03
- Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2013, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Godina 45., Prosinac 2013., Zagreb, http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2013/sljh2013.pdf

POPIS TABLICA

Tablica 1. Podsustav morskog brodarstva.....	7
Tablica 2. Podsustav putničkog brodarstva.....	9
Tablica 3. Glavne odrednice pomorskog putničkog prometa	11
Tablica 4. Podsustav morske luke.....	24
Tablica 5. Pomorski i obalni prijevoz putnika i robe	26
Tablica 6. Kapacitet pojedinih flota	32
Tablica 7. Broj putnika na kružnim putovanjima	34
Tablica 8. Ukupan broj putnika na kružnim putovanjima po regijama.....	39
Tablica 9. Struktura kapaciteta flote hrvatskih putničkih brodara	43
Tablica 10. Promet putnika i vozila na najprometnijim linijama u Hrvatskoj	44
Tablica 11. Promet putnika i vozila u 2012. i 2013. godini	45
Tablica 12. Najveće svjetske luke za kružna putovanja po broju putnika	48
Tablica 13. Vodeće europske luke za kružna putovanja po broju putnika.....	49
Tablica 14. Putnici u lukama Genova i Pireu u razdoblju od 2011. do 2013. godine. 51	
Tablica 15. Promet putnika i vozila u luci Split u 2012. i 2013. godini	52
Tablica 16. Naručeni novi brodovi za kružna putovanja za 2015. godinu.....	56

POPIS SLIKA

Slika 1. Veliki putnički trajekt	13
Slika 2. Katamaran Jadrolinije.....	13
Slika 3. Danski brod DFDS Seaway	14
Slika 4. Brod za kružna putovanja	15
Slika 5. Izletnički brod	17
Slika 6. Položaj glavnih luka u Republici Hrvatskoj	25
Slika 7. Glavne regije kružnih putovanja u 2012. godini.....	33
Slika 8. Trajektna ruta u Hong Kongu	35
Slika 9. Trajektna ruta između Australije i Tasmanije.....	36
Slika 10. Trajektne linije u Kanadi	37
Slika 11. Trajektne linije u Seattleu (Washington)	37
Slika 12. Kruzing područje Mediterana	38
Slika 13. Kruzing područja u Europi.....	39
Slika 14. Linijski promet na području Skandinavije.....	41
Slika 15. Linijski pomorskoputnički promet na Mediteranu	42
Slika 16. Linijske putničke veze u Hrvatskoj.....	45
Slika 17. Pomorskoputničke luke u Hrvatskoj.....	52
Slika 18. Nova putničko trajektna luka Gaženica u Zadru.....	59

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Pomorski i obalni prijevoz putnika i robe od 2007. do 2012. godine	27
Grafikon 2. Vodeće europske luke za kružna putovanja prema regiji i broju putnika u 2013.godini.....	50

POPIS SHEMA

Shema 1. Značajke linijskog putničkog prometa	12
Shema 2: Tehnologija prijevoza putnika u pomorskom prometu	19
Shema 3. Lučki sustav i povezanost s ostalim sudionicima u lučkom prometu	23
Shema 4. Najveće kruzinge kompanije.....	31
Shema 5. Oblici upravljanja u svjetskim putničkim lukama.....	47