

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

Barbara Horvat

POMORSTVO REPUBLIKE HRVATSKE U KONTEKSTU
PROMETNE I POMORSKE POLITIKE EUROPSKE UNIJE

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

Barbara Horvat

POMORSTVO REPUBLIKE HRVATSKE U KONTEKSTU
PROMETNE I POMORSKE POLITIKE EUROPSKE UNIJE

Predmet: Pomorska i prometna politika

Mentor: Prof. dr. sc. Blanka Kesić

Student: Barbara Horvat

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, srpanj, 2014.

SADRŽAJ

1.	UVOD.....	1
1.1.	Predmet i objekt istraživanja	1
1.2.	Svrha i ciljevi istraživanja	2
1.3.	Znanstvene metode	2
1.4.	Struktura rada	3
2.	PROMET I PROMETNA POLITIKA U FUNKCIJI GOSPODARSKOG RAZVITKA.....	4
2.1.	Značajke prometa u funkciji politike i gospodarstva.....	4
2.2.	Prometna politika - Čimbenik razvoja.....	7
2.3.	Utjecaj globalizacijskih procesa na razvoj prometa	8
3.	ULOGA I VAŽNOST POMORSTVA KAO RAZVOJNOG ČIMBENIKA	10
3.1.	Struktura i razvojne mogućnosti lučkih sustava	10
3.2.	Pojam, obilježja i specifičnosti morskog brodarstva	19
3.2.1.	Teretno brodarstvo.....	20
3.2.2.	Putničko brodarstvo	26
3.3.	Smjernice razvitka luka i brodarstva	27
4.	DOKUMENTI I OKOSNICE PROMETNE I POMORSKE POLITIKE EUROPSKE UNIJE	31
4.1.	Pojam, važnost i vrste prometne politike	31
4.2.	Ciljevi, instrumenti i načela prometne politike	32
4.3.	Bijela i zelena knjiga u kontekstu politike europske unije	35
5.	USKLAĐIVANJE POMORSKE POLITIKE PREMA ODREDNICAMA POLITIKE EUROPSKE UNIJE	37
5.1.	Problematika luka i javno-privatnog partnerstva.....	38

5.2. Sektor brodarstva i prilagodbe.....	40
6. ZAKLJUČAK.....	44
LITERATURA.....	45

1. UVOD

1.1. Predmet i objekt istraživanja

Prometni sustav predstavlja jedan od važnijih uvjeta za uspješan i kvalitetan gospodarski razvoj države dok ujedno predstavlja i čimbenik koji je od značajne važnosti za približavanje i povezivanje s drugim državama. Primorske zemlje sa razvijenom pomorskom politikom u funkciji gospodarskog razvoja imaju posebne pogodnosti zbog različitosti djelatnosti koje se vrše unutar istog sustava i iznimno velikog multiplikativnog faktora pojedinih djelatnosti pomorskog gospodarstva a gdje spadaju luke i brodogradnja. S tog gledišta razvidno je kako je osnovni preduvjet svake države za proces europske integracije sadržan u stvaranju kvalitetne komunikacije između europskih država. S obzirom da promet pridonosi i gospodarskom i opće društvenom razvoju potrebno je da Republika Hrvatska djeluje u pravcu prometnog povezivanja s drugim europskim državama uz što kvalitetnije uspostavljanje održivih i učinkovitih temelja za daljnji razvoj pomorstva zemlje.

Pomorstvo kao sastavni dio prometnog sustava sa strateški značajnom pozicijom za budućnost Republike Hrvatske važno je da se djeluje u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s Europskim državama kako bi se valorizirao povoljan geostrateški položaj Republike Hrvatske, a za postizanje takvog cilja nužno je istražiti usklađenost prometnog i pomorskog sustava Republike Hrvatske u kontekstu prometne i pomorske politike Europske unije.

Prometni i pomorski sustavi Republike Hrvatske sastoje se od više podsustava koji čine mrežu u povezivanju svih subjekata na međunarodnoj razini dok razvijenost pojedinih elemenata unutar tog sustava utječu na razvoj gospodarstva države. Stoga je osiguravanje rasta i razvoja prometa i pomorstva jedno od važnih pitanja nacionalnog interesa.

Luka i njeno okruženje ključni su podsustav pomorskoga i prometnoga sustava države. Luke se kontinuirano moraju prilagođavati suvremenim uvjetima poslovanja kako bi ostale konkurentne na svjetskom tržištu.

Da bi u potpunosti oživilo pomorstvo i gospodarenje lukama kao bitan gospodarski segment Republike Hrvatske, potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i

prestrukturirati sustav prometa i pomorstva u smjeru prihvaćanja i implementiranja suvremenih trendova. Iz naprijed navedenog istraživanja determiniran je predmet istraživanja:

Analizirati, istražiti i utvrditi važne značajke i čimbenike razvoja prometa i pomorstva te predložiti mjere i aktivnosti provedbe razvojnih procesa prometa i pomorstva Republike Hrvatske u skladu s prometnom i pomorskom politikom Europske unije.

1.2. Svrha i ciljevi istraživanja

U izravnoj vezi sa predmetom i objektom istraživanja determinirani su svrha i ciljevi istraživanja:

Istražiti i izvršiti analizu u okviru društvenih znanosti spoznaje o pomorstvu i prometu u kontekstu javnih politika te na temelju činjenica i prikupljenih saznanja o funkcioniranju pomorske i prometne politike Europske unije formulirati rezultate istraživanja kao i predložiti mjere i aktivnosti koje su potrebne za usmjeravanje razvoja prometa i pomorstva Republike Hrvatske.

1.3. Znanstvene metode

U znanstvenom istraživanju, formuliranju i prezentiranju rezultata istraživanja rada koristit će se kombinacija znanstvenih metoda kao što su: induktivna i deduktivna metoda, metoda analize i sinteze, metoda generalizacije i specijalizacije, metoda dokazivanja i opovrgavanja, komparativna metoda, statistička i matematička metoda, metoda deskripcije, kao i metoda kompilacije zbog preuzimanja tuđih spoznaja i slično.

1.4. Struktura rada

Rezultati istraživanja prezentirani su u sedam međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu rada **Uvodu**, pojašnjena je definicija predmeta i objekta istraživanja te je određena svrha i ciljevi istraživanja, navedene su znanstvene metode koje su korištene u istraživanju i prezentiranju rezultata istraživanja te je obrazložena struktura rada.

U drugom dijelu s naslovom **Promet i prometna politika u funkciji gospodarskog razvitka** pojašnjene su značajke i razumijevanje prometa, prometnog sustava i prometne politike kao važnih stavki za unapređenje gospodarskog rasta i razvoja u funkciji povećanja konkurentnosti kao i ekonomsko-političke poveznice prometa i prometne politike dok je ukazano na područja primjene prometne politike za unapređenje prometnog sustava u funkciji gospodarskog razvitka.

Uloga i važnost pomorstva kao razvojnog čimbenika naslov je trećega dijela rada gdje se razrađuje tema pomorstva i prometa kao važnih gospodarskih djelatnosti u razvitku svih država pa tako i Republike Hrvatske. Pomorstvo kao sustav snažno djeluje na ukupni prometni sustav kao i na gospodarski razvitak neke zemlje.

Dokumenti i okosnice prometne i pomorske politike Europske unije je naziv četvrtog dijela rada u kojem su dijelu analizirani glavni dokumenti prometne i pomorske politike u političkom sustavu Europske unije kao i gospodarsko značenje istih te trendovi i tendencije njihova razvoja dok su razmotrene i okosnice prometne i pomorske politike Europske unije kao i njihov utjecaj na gospodarstvo Republike Hrvatske.

U petom dijelu razrađena je tema **Usklađivanja pomorske politike prema odrednicama politike Europske unije** gdje je iznesena problematika luka i javno-privatnog partnerstva kao i prisutna problematika u sektoru brodarstva.

U posljednjem dijelu, **Zaključku**, su formulirani i prezentirani najvažniji rezultati istraživanja, koji su opširnije razrađeni u ovom radu, a kojima je dokazana postavljena hipoteza i pomoćne hipoteze.

2. PROMET I PROMETNA POLITIKA U FUNKCIJI GOSPODARSKOG RAZVITKA

2.1. Značajke prometa u funkciji politike i gospodarstva

Promet je jedna od najvažnijih gospodarskih djelatnosti svih zemalja pa tako i Republike Hrvatske a definira se kao transport roba, ljudi, vijesti, energije i informacija s jednog mjesta na drugo na način da se savladavaju prostorne udaljenosti dok je niže naveden uži i širi pojam definicije prometa kao i prometnog sustava. Osnovna podjela prometa vrši se na transport te transport i komunikacije. U hrvatskom jeziku pojam „promet“ je širi pojam od pojma "prijevoza" i susreće se u tri različita smisla¹:

U najširem smislu riječi promet označava odnose među ljudima, pa se može govoriti o društvenome prometu dok u užem smislu riječi promet znači ekonomsku kategoriju, pa se može govoriti o robnome, nerobnome, turističkome, deviznome, trgovinskome, platnome ili malograničnome prometu.

Promet u najužem smislu obuhvaća prijevoz ili transport, ali i operacije u vezi s prijevozom robe i ljudi te komunikacije.

Prijevoz je djelatnost koja uz pomoć prometne suprastrukture i infrastrukture omogućava proizvodnju prometnih usluga odnosno pomoću određenih tehničkih sredstava i organizacije savladava prostorne udaljenosti prilikom prijevoza razne robe, ljudi, energije i dr. s jednog mjesta na drugo.

Prometni sustav može se definirati kao složeni dinamički sustav koji snažno djeluje na društveno političke aspekte razvoja države utjecajem na povezivost tržišta, formiranja i jačanja integriteta države te uspostavom i razvojem veza s drugim državama.

Definira se kao skup međusobno, svrsishodno povezanih i međuutjecajnih podsustava i elemenata koji pomoću prometne infrastrukture, prometne suprastrukture i intelektualnog kapitala omogućuju proizvodnju prometnih usluga.²

¹ Jelinović, Z.: Ekonomika prometa i pomorstva, Informator, Zagreb, 1983., str. 3. Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., str. 40.

² Cf. Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., str.189.

Prometne sustave moguće je razvrstati na:

- Globalne prometne sustave koji omogućuju proizvodnju prometnih usluga na svjetskom prometnom tržištu. Svojstven je svim podsustavima i elementima globalnog gospodarskog sustava.
- Makroprometne sustave koji omogućuju stvaranje prometnih usluga na određenom nacionalnom prometnom tržištu – u užem smislu (npr. Republike Hrvatske), a u širem smislu može djelovati i na nacionalnom prometnom tržištu (npr. Europske Unije), te mikroprometni sustavi koji omogućuju proizvodnju prometnih usluga u granicama neke organizacije kao što je npr. trgovačko društvo za cestovni ili zračni promet.

Svi prethodno navedeni sustavi mogu istovremeno biti i konvencionalni i kombinirani kao i multimodalni prometni sustavi, te da bi mogli djelovati moraju imati logističku potporu različitih djelatnosti kao što su agencijske, trgovinske, špeditorske, skladišne i dr. djelatnosti.

Da bi struktura prometnih sustava mogla osigurati sigurnu, brzu i racionalnu proizvodnju prometnih usluga, neophodan je utjecaj i aktivno sudjelovanje sljedećih elemenata po vertikali.³ 1) tehnički, 2) tehnološki, 3) organizacijski i 4) ekonomski, 5) pravni, 6) intelektualni i 7) ostali prometni fenomeni.

Osnovu svakog prometnog sustava čine prometni tehnički fenomeni koji podrazumijevaju prometna sredstva pomoću kojih se obavljaju transportne operacije, putove koji su prostorni objekti po kojima se kreću transportna sredstva, prometna čvorišta kao i središta obavljanja početnih i završnih tj. prekrajnih operacija.

Prometni tehnološki fenomeni se odnose na interdisciplinarne i multidisciplinarne znanosti, zakonitosti znanja, vještine, aktivnosti i dr. kod izvršenja proizvodnog procesa zbog stvaranja novog proizvoda tj. prometne usluge.

Prometni organizacijski fenomeni se odnose na interdisciplinarne i multidisciplinarne znanosti, zakonitosti znanja, vještine, aktivnosti i dr. a u vezi organizacije rada, upravljanja i rukovođenja, organizacijskom strukturom i organizacijski oblicima prometnih sustava.

³ Cf. Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., str. 195.

Kod prometnih ekonomskih fenomena riječ je o fenomenima prometne makroekonomike, mezoekonomike i mikroekonomike, a obuhvaća npr. izradu kalkulacija i tarifa, izračun troškova, odnos ponude i potražnje, izračunavanje parametara uspješnosti i stabilnosti poslovanja prometnih subjekata i dr.

Pravni fenomeni odnose se na pravni odnos, odnosno društveni odnos koji je uređen nekim pravnim pravilom. Pravila prometnog prava uređuju pravni položaj i uzajamne odnose između davatelja i korisnika prometnih usluga, te odnosi subjekata u prometu i izvan njega.

Uz naprijed navedene čimbenike odnosno prometne fenomene postoje i ostali prometni fenomeni, kao što su ekološki fenomeni, makro-transformacije upravljanja prometnim sustavom u što spada protekcionizam, regulacija, privatizacija, liberalizacija, globalizacija i ostalo.

Između elemenata vertikalne strukture prometnih sustava vlada hijerarhijska povezanost, dok su u odnosima elemenata horizontalne strukture odnosi jednake jačine. Prometni sustav se po horizontali sastoji od sljedećih podsustava prometnih grana: cestovni promet, željeznički promet, pomorski promet, zračni promet, riječni promet, poštanski promet, telekomunikacijski promet, cjevovodni promet, žičarski promet, gradski promet, svemirski promet, taksi promet, promet lebdjelicama i ostale vrste prometa⁴.

Prometni sustavi ne mogu djelovati bez suradnje s mnogim logističkim djelatnostima, a to su primjerice djelatnosti međunarodnog špeditera, djelatnosti morskih luka, djelatnosti lučkih slagača, djelatnosti skladišta i terminala, djelatnosti carinskih skladišta, djelatnosti slobodnih zona, djelatnosti robnotransportnih centara, djelatnosti robnodistribucijskih centara, djelatnosti robnotrgovinskih centara, djelatnosti logističkih centara, djelatnosti pomorskih agenata, djelatnosti izvršitelja ugovorne kontrole, djelatnosti osiguravajućih društava, djelatnosti tijela državne uprave, ostale logističke djelatnosti.⁵

⁴ O tome detaljnije cf.: 1) Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., str. 269. i 2) Zelenika R.: Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 146.

⁵ O tome detaljnije cf.: 1) Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., 2) Zelenika, R.: Špediterovo pravo, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001. i 3) Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., str. 218.

2.2. Prometna politika - Čimbenik razvoja

Prometna politika je dio je gospodarske i razvojne politike države te se definira kao skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti zbog postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava zemlje i radi povećavanja njegovog doprinosa razvoju društva a za cilj ima omogućiti prometni sustav učinkovitijim i efikasnijim a pritom očuvati i štiti okoliš te učiniti da prometni sustav odgovara na gospodarske, društvene i ekološke potrebe ljudi.

Jedan od temeljnih uvjeta za uspješan gospodarski i društveni razvitak države je prometni sustav a istovremeno je i čimbenik približavanja i povezivanja s drugim državama. Konkretno, što se tiče prometne i pomorske politike Europske unije, obujam prometa neprestano raste zbog ukidanja fizičkih granica između zemalja Europske unije, snižavanja cijena vršenja prijevozničkih usluga a sve to zahvaljujući otvaranju prometnih tržišta.

Promet pridonosi gospodarskom razvitku zemlje, oblikuje prostor te povezuje narode i njihovu kulturu. Iz tog razloga, Republika Hrvatska treba djelovati u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s Europom, kako bi valorizirala svoj povoljan geografski položaj, dobila odgovarajuću prometnu ulogu u europskim prostorima, ostvarila potpunu integraciju sa suvremenom Europom i ekonomsku korist od širenja europskog tržišta. Sve su to razlozi koji dokazuju da je za hrvatsku prometnu mrežu od velike važnosti i nacionalnog interesa uključenost u projekte europskog prometnog sustava i sustav verificiranih europskih koridora.

Temelj za učinkovito vrednovanje prirodnih resursa i razvoj gospodarstva Republike Hrvatske čine glavni međunarodni prometni koridori koji prolaze kroz Hrvatsku i integriraju je u prometnu mrežu Paneuropskih koridora i europskog prometnog sustava. Upravo zbog takvih čimbenika Hrvatska treba stvoriti prometnu politiku koja će biti u funkciji rasta i razvoja nacionalnog gospodarstva, dok za cilj treba imati maksimalno iskorištenje geoprometnih prednosti države.

2.3. Utjecaj globalizacijskih procesa na razvoj prometa

Kako bi se dokazala važnost prometa u gospodarskom sustavu i utjecaj globalizacijskih procesa na njegov razvoj, važno je utvrditi ulogu prometa u primarnim, sekundarnim, tercijarnim, kvartarnim, kvintarnim djelatnostima kao i u zaštiti okoliša, održivog razvoja i sinergijskih učinaka.⁶

Primarni sektor zahvaća djelatnosti čiji se predmet rada nalazi na zemlji ili pod zemljom, odnosno djelatnosti poput poljoprivrede, ribarstva, šumarstva, rudarstvo i slično. Djelatnosti primarnog sektora ovise o raspoloživim prirodnim izvorima i uvjetima te su zbog toga pokazatelj uspješnosti iskorištenja i upravljanja prirodnim bogatstvima. Djelatnosti primarnog sektora obuhvaćaju dvije funkcije gdje je na prvom mjestu opskrba stanovništva poljoprivrednim proizvodima, i opskrba sekundarnog sektora sirovinama. Uloga prometa u tome jest približavanje proizvoda primarnog sektora korisnicima i potrošačima, te dobavi proizvoda drugih sektora primarnom sektoru.

Sekundarni sektor čine prerađivačke djelatnosti dok u taj sektor spadaju prerađivačka industrija, proizvodnja i distribucija električne energije, građevinarstvo i obrt, te proizvodno zanatstvo a gdje je prometni sustav u biti veliki potrošač proizvoda djelatnosti sekundarnog sektora.

Tercijarni sektor čine uslužne djelatnosti poput trgovinskih, transportnih i prometnih, turističkih i ugostiteljske te logističke usluge u vezi s transportom i prometom.. Bez transportnog i prometnog sustava funkcioniranje trgovine skoro ne bi bilo izvedivo. Bez logističkih sustava u vezi s prometom ne bi se mogli proizvoditi sekundarni proizvodi. Jedne od najvažnijih logističkih usluga su: špediterske usluge, usluge morskih luka, i riječnih pristaništa, usluge skladišta i terminala, usluge carinskih skladišta i slobodnih zona, usluge robnotransportnih te usluge pomorskih agencija i dr.

U kvartarnom sektoru sadržane su uslužne djelatnosti poput: odgojne, obrazovne, znanstvene, kulturološke i zdravstvene, za socijalnu skrb, sportske, komunalne, stambene i usluge neprofitnih tvrtki. Promet izravno omogućuje odvijanje navedenih kvartarnih djelatnosti.

⁶ Cf. Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit. 63.

U kvintarnom sustavu nalaze se djelatnosti financijskog posredovanja, iznajmljivanja, računalnih i srodnih djelatnosti, istraživanja i razvoja, javne uprave, obrane, javne sigurnosti, očuvanja javnog reda i mira, sudskih i pravosudnih djelatnosti i sl. Za optimalno funkcioniranje kvintarnog sektora važno je sudjelovanje prometnih usluga.

3. ULOGA I VAŽNOST POMORSTVA KAO RAZVOJNOG ČIMBENIKA

3.1. Struktura i razvojne mogućnosti lučkih sustava

Lučki sustav je dio svjetskog prometnog sustava u kojem se dešavaju promjene između osnovnih nositelja pomorskog i kopnenog prometa. Lučki sustav je složen, dinamički i organizacijski sustav sa svim tehničkim elementima potrebnim za izvođenje prekrcajnog procesa i upravljanje tim procesom. Da bi ispravno funkcionirao i ostvarivao postavljene ciljeve važno je da svi elementi sustava budu povezani te da na taj način djeluju.

More je oduvijek bilo izvor blagostanja pomorskih naroda te osnova razvoja i međunarodnog ugleda pomorski orijentiranih zemalja, to je prometni medij koji nije potrebno ni izgrađivati ni održavati, potrebno je jedino na početnim i završnim točkama morskih putova izgraditi i opremiti luke kao čvorišta kopnenog i pomorskog prijevoza. Promet i pomorstvo nepobitno su važne gospodarske djelatnosti, možda najvažnije u današnjem gospodarskom i društvenom razvitku svijeta.⁷

Razvijene pomorske zemlje koje pridaju pozornost svojoj pomorskoj privredi i orijentaciji, ulažu posebne napore u razvoj svojih luka i svojeg lučkog sustava.⁸

Lučki sustav posebno je značajan dio procesa valoriziranja mora i pomorske orijentacije svake zemlje te je temeljna karika pomorskoga gospodarstva. Stvaranje jakog pomorskoga gospodarstva postiže se razvijanjem svih segmenata lučkog sustava koji su o povezani u jedinstvenu cjelinu ali su i međusobno uvjetovani.

Lučki podsustav ne može se promatrati samo sa stajališta svojstava luke, jer se time dobiva jednostrana ocjena stanja u lučkom podustavu. On je niz podsustava koji su međusobno povezani vertikalnim i horizontalnim vezama te je jedan od podsustava u

⁷ Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2010.

⁸ Više o lučkom sustavu: 1) Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 80. – 85. i 2) Dundović, Č., Poletan, J.T., Jugović, A., Hess, S.: Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci & Glosa d.o.o., Rijeka, 2006., str. 37. – 39.

ukupnom gospodarstvu neke zemlje. Podsustav u okviru cjelokupnog sustava ovisi o stajalištu promatranja i o cilju koji se želi time ostvariti

Luke predstavljaju veliku ekonomsku snagu, imaju značajnu ulogu u svjetskoj i nacionalnoj privredi te međunarodnoj robnoj razmjeni. Osnovni je zadatak i svrha postojanja luka povezivanje kopnenog i pomorskog prometa, a na to se nadovezuju mnogobrojne djelatnosti koje se obavljaju u lukama. Djelatnost luke seže duboko u pozadinu svake države, tako da događanja u luci imaju snažan odraz na privredu cijele države, pa i drugih država.⁹

Zadatak morskih luka je da pružanjem najpovoljnijih usluga, pri što nižim izdacima, pomažu širenju gospodarske djelatnosti na što veća prostranstva svijeta. Može se reći da su luke vrata, a njihova organizacija ključ koji ih otvara za nesmetanu razmjenu robe u svijetu.¹⁰

Lučki podsustav unutar pomorskog odnosno šireg prometnog i gospodarskog sustava jest sustav izrazito velike složenosti, sa snažnim vezama unutar podsustava, kao i s vezama prema drugim podsustavima i sustavima. Stoga je pri utvrđivanju uloge luke ili lučkog sustava potrebno provesti detaljnu analizu svih relevantnih čimbenika koji utječu na veličinu i značenje luke ili lučkog sustava u cjelini, uvažavajući sustavni pristup kako bi se osigurao cjelovit, otvoren, neizoliran, interdisciplinaran i dinamičan pregled sustava te dobila stvarna međuovisnost pojava. Nakon toga se pristupa sintezi promatranja, tako da se svjesno razgraniče pojave i aspekti prilaženja problemu, da se odrede granice do kojih je dovela pojedina analiza. Pritom se realno uopćavaju određene spoznaje, vodeći računa da se poštuju odlučujući elementi dobiveni analizom i sintezom, kako se ne bi izgubila i poremetila veza s elementima unutar lučkog podsustava prema hijerarhijski širim sustavima.¹¹

Djelovanje lučkog sustava, determinirano je nizom čimbenika s obzirom na kompleksnu funkciju luke u prometnom i gospodarskom sustavu. Ti čimbenici prema kojima se ocjenjuje vrijednost neke luke ili prometnog pravca čija je ishodišna ili završna točka luka, vrlo su različiti i imaju dalekosežne posljedice. U određenim fazama razvoja, pojedini čimbenici dobivaju na važnosti i utjecaju, a drugi gube, čak se pojavljuju neki koji su u jednom vremenskom razdoblju djelovali pozitivno, dok su u drugim okolnostima

⁹ Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: op. cit.

¹⁰ Ibidem

¹¹ Ibidem

okruženja imali negativan odraz na luku. Sa stajališta luka, brodarstva i svih sudionika, implementacija procesa globalizacije i liberalizacije u pomorskom prometu proizlazi iz dvaju čimbenika:¹²

- Implementacije globalizacije i liberalizacije u sustavu brodarstva koji dovodi do razvoja luka kao što su nova tehnologija prekrcaja, specijalizacija, i slično.
- Geografske globalizacije koja podrazumijeva promjene u redoslijedu glavnih svjetskih morskih luka, izazvane novim kretanjem robnih tokova.

Danas su globalni transport i promet razvijeniji kao temeljna poluga svjetskih korporacija. Suvremene transportne tehnologije povezuju sva proizvodna i potrošačka mjesta. Posebna važnost se pridaje kontejnerizaciji kao jednom od začetnika globalizacijskih procesa a ujedno je najrasprostranjenija i najdjelotvornija vrsta suvremene transportne tehnologije.

Gospodarski razvoj određene države primarno ovisi o sljedećim varijablama:¹³

- BDP-u,
- stanju gospodarstva, i
- o prirodnim resursima.

Navedene varijable nisu dovoljne za uspjeh pa im se pridružuju nove. Razvoj određene države ovisi i o njezinoj brzini uključenja u globalizacijske procese i mogućnosti praćenja tih procesa ili pak o „strogoj“ specijalizaciji s velikim udjelom liberalizacije u poslovanju.

Na putu kroz gospodarski razvoj, a uzimajući u obzir djelovanje prometne i pomorske politike, luke svoj utjecaj dominantno ostvaruju ostvarivanjem osnovnih funkcija luke. Povijesnim razvojem luka, koji je bio uvjetovan razvojem svjetskoga gospodarstva i međunarodnog pomorskog prometa, mijenjala se uloga luka i povećavalo se njihovo značenje u nacionalnoj i međunarodnoj razmjeni dobara. Luke su danas važna

¹² Zelenika, R., Jugović, A.: Utjecaj globalizacije na održivi razvitak i pomorski promet, ISEP 2002 – 10th International Symposium On Electronics in Traffic, Elektrotehniška Zveza Slovenije, Ljubljana, 2002., E13.

¹³ Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: op.cit.

središta prometa, trgovine i industrije, pa se i njihove osnovne tehnološko-ekonomske funkcije pojavljuju u trima oblicima:¹⁴

- prometna funkcija,
- trgovačka funkcija, i
- industrijska funkcija.

Primarna i temeljna funkcija luka je prometna funkcija iz koje su se u daljnjim fazama razvitka razvile ostale dvije funkcije. Međutim, u djelovanju sustava luke, sve tri funkcije nalaze u uskoj vezi i međusobnoj ovisnosti. Razvijenost prometne funkcije ovisna je o razvijenosti trgovačke i industrijske funkcije, razvijenost trgovačke funkcije o razvijenosti prometne i industrijske funkcije, a razvijenost industrijske funkcije ovisna je o razvijenosti prometne i trgovačke funkcije.

Osnovni je sadržaj prometne funkcije luke prekrcaj tereta ili putnika i veza između pomorskog i kopnenog prometa. Da bi se ta djelatnost mogla obavljati, luka mora udovoljavati određenim zahtjevima:¹⁵

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

Povećan lučki promet postavio je nove uvjete za luku i razvijanje njezine prometne funkcije te je svoje kapacitete morala uskladiti s povećanjem količine robe u prometu i prilagoditi ih inovacijama u pomorskom i kopnenom prijevozu.

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

- porast veličine brodova u pomorskom prijevozu; glavna posljedica povećanja veličine brodova ogleda se u zahtjevu za povećanjem dubine i proširenjem lučkog akvatorija, i
- porast brzine, specijalizacije i racionalizacije brodova.

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Ibidem

Optimalno obavljanje prometne funkcije luke očituje se samo ako su usklađeni kapaciteti luke, prijevozne mogućnosti kopnene infrastrukture i pročelje luke. Ako bilo koji od tih elemenata nije ne funkcionira kako bi trebao funkcionirati, posljedično tome dolazi do poteškoća u odvijanju prometa. Primjerice, ako je luka primjereno opremljena i ako ima razvijeno pročelje, a nedovoljni su željeznički kapaciteti kojima je povezana sa zaleđem, nemoguće je prihvatiti čitav teret koji tendira određenoj luci jer ga zbog poteškoća na željeznici ne može otpremiti do naručitelja u zaleđu.

Prometna funkcija luke razvila je trgovačku funkciju pa su na taj način razvijene morske luke postale uz prekrcajna ujedno i trgovačka središta te su tako luke postale središta nacionalne, međunarodne i svjetske trgovine.

Trgovačka funkcija luke u apsolutnoj je ovisnosti o prometnoj funkciji odnosno luke jer bez razvijene prometne funkcije i bez velike koncentracije prometa u luci, nema ni razvijene trgovačke funkcije. Da bi luka mogla uspješno obavljati svoju trgovačku funkciju, tj. da bi služila kao posrednik u prometu između dvaju područja koja su međusobno rastavljena morem, treba zadovoljavati određene uvjete, tj. treba imati:¹⁶

- odgovarajuće skladišne kapacitete.
- dobre kopnene i pomorske veze,
- dovoljne količine robe koncentrirane u lučkom području,

Trgovačka funkcija u luci inkorporira kupoprodaju robe te dodatne zahvate na robi koji povećavaju njezinu tržišnu vrijednost. Jednostavniji oblik trgovinske funkcije je kupoprodaja robe u lukama što znači da uvoznik nabavlja robu u većim količinama jer to snižava nabavnu cijenu i čini prijevoz jeftinijim, a prodaje je u manjim količinama pa se zarađuje u razlici između više prodajne i niže nabavne cijene. Ovakvom kupoprodajom uređuje se odnos ponude i potražnje na tržištu, tj. uređuje se međunarodno pomorsko tržište, a luke postaju robne burze.

Nakon Drugoga svjetskog rata u lukama se javlja i industrijska funkcija. Luke postaju optimalna mjesta za smještaj mnogo industrijskih grana te se u njima počela vršiti industrijska prerada sirovina i proizvodnja gotovih proizvoda dok je najviši domet razvoja

¹⁶ Ibidem

industrijske funkcije luke zasigurno organizirana industrijska zona unutar lučkog područja¹⁷, u kojoj djeluju raznovrsne industrije koje prerađuju sirovine uvezene iz prekomorskih zemalja ili su pretežno usmjerene na izvoz prerađenih proizvoda uz konkurentne cijene na svjetskom tržištu. Industrija smještena u lučkim industrijskim područjima dobiva posebne carinske, porezne, vanjskotrgovinske i druge olakšice, da bi postala konkurentnija na svjetskom tržištu. Tako se prednostima smještaja industrije u lukama zbog korištenja jeftinog pomorskog prijevoza i uštede na troškovima kopnenog prijevoza, dodaju i gospodarsko-političke prednosti u vidu olakšica za obavljanje industrijskih djelatnosti u lukama.

Koncentracija industrije u lukama osigurava znatne ekonomske učinke, a to su, uz navedene, i:¹⁸

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

Da bi se te pozitivne tendencije koje pruža litoralizacija industrije u lučkom području valorizirale, potrebno je zadovoljiti mnogobrojne makrouvjete i mikrouvjete.

Vežano uz razvoj industrijske funkcije, luka mora zadovoljiti ove makrouvjete:¹⁹

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

¹⁷ Ibidem

¹⁸ Kesić, B.: *Ekonomika luka*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003.

¹⁹ Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: op. cit.

Iz prikazane perspektive mikrouvjeta koje luka mora zadovoljavati želi li razvijati industrijsku funkciju, uočljivo je da su to zapravo osnovne značajke za postojanje dobre prometne funkcije luka. Znači, ako luka ne zadovoljava osnovne kriterije prometne funkcije, ne može se ni razmišljati o razvijanju industrijske funkcije, tj. organiziranju industrijske lučke zone. Optimalan razvoj industrijske funkcije luke i sve prednosti koje pruža litoralizacija industrije u lučkom području, moguće je revalorizirati samo primjerenim razvojem i tretiranjem prometne funkcije luke.

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

Navedene funkcije luke prožete su djelovanjem lučke politike kao dijela pomorske i prometne politike. Primorska zemlja koja zna i koja se želi koristiti morem sa svim prednostima koje ono daje i kao prometni put i kao izvor mnogobrojnih privrednih resursa, može reći da doista ima more i da je u punom smislu pomorska zemlja. Stoga je pomorska orijentacija, u prvom redu posjedovanje snažne trgovačke mornarice i razvijanje morskih luka povezanih s gravitacijskim zaleđem suvremenim prometnicama, iznimno važna u razvoju nacionalne privrede svake zemlje koja ima uvjete i mogućnosti za takav razvoj.²⁰

Svojim utjecajem i politikom, država može poticati jači ili slabiji razvoj svojeg lučkog sustava. Nužnost državnog ulaganja u lučki sustav proizlazi iz specifičnosti luke kao gospodarskog subjekta. Ona je istodobno javna institucija jer služi javnom prijevozu robe jednako kao i željeznica ili cesta, ali je i zatvoreni privredni subjekt jer se razvija iz vlastitih sredstava i posluje prema načelu privrednog računa te shodno tome država mora osigurati lukama odgovarajuće mjesto u primarnoj raspodjeli.

Lučka politika, kao skup mjera kojima pomorska država regulira i determinira razvoj svojeg lučkog sustava, snažna je odrednica konkurentnosti i ekonomske perspektive razvoja. Optimalan razvoj lučkog sustava moguć je samo pravilno vođenom lučkom politikom koja je usklađena s ciljevima i mjerama prometne, logističke i šire gospodarske politike zemlje. Luke su složeni privredni subjekti, intenzivni kapitalom i radnom snagom, čiji razvitak nije moguće ostvariti samo iz vlastitih sredstava, a to se većinom odnosi na lučku infrastrukturu. Razvoj suvremenih luka i modernizacija postojećih luka u skladu sa zahtjevima suvremene prometne tehnologije, zahtijevaju angažiranje većih financijskih

²⁰ Stražičić, N.: Značenje mora kao prometnog puta Hrvatske i SFR Jugoslavije, Znanstvene osnove dugoročnog razvoja pomorstva Hrvatske do 2010. godine, SIZ znanosti Hrvatske, Zagreb, 1990., str. 9.

sredstava koje luke ne mogu osiguravati iz vlastitih sredstava, nego je potrebna pomoć šire društvene zajednice. Iz toga proizlazi nužnost angažiranja države u poslovanje i razvoj lučkog sustava i pojedinih luka koje nisu dovoljno razvijene.

Razvoj lučkog sustava ili pojedinih luka toga sustava treba usklađivati s razvojnim tendencijama konkurentnih luka jer će se zasigurno događanja u konkurentnim lukama pozitivno ili negativno odraziti na poslovanje i buduće razvojne mogućnosti odnosnih luka. Primjerice, izgradnja terminala za određeni teret u nekoj luci, zasigurno će iz susjednih luka oduzeti te terete. Potrebno je konstantno pratiti inovacije i kretanje lučkog prometa na konkurentnim lučkim sustavima i odgovarajućim mjerama lučke politike te shodno tome pokušati poboljšati svoj položaj prema konkurenciji. Posebno važno pitanje je mogućnost financiranja izgradnje i modernizacije luka, a to se posebno odnosi na politiku i način financiranja lučke infrastrukture zbog obilježja lučkih kapaciteta. Izgradnja novih ili obnova postojećih objekata kojima se proširuje osnova proizvodnje trebala bi se financirati sudjelovanjem države odnosno eventualnih zainteresiranih korisnika.

Financijska pomoć države radi povećanja uspješnosti poslovanja i razvoja luka, ogledava se i uređenjem mjera tarifne politike kako u lukama, tako i kod kopnenih prijevoznika kako bi se povećala atraktivnost pojedinih luka ili lučkog sustava s obzirom na korisnike lučkih usluga iz širega gravitacijskog zaleđa.

Osnovni strateški ciljevi razvitka hrvatskog lučkog sustava, u sadržajnom se smislu trebaju oslanjati se na ciljeve gospodarskog i prometnog razvitka Hrvatske jer ih je gotovo nemoguće promatrati izdvojeno od postojećih i mogućih gospodarskih i prometnih razvojnih opredjeljenja. S tim u vezi, kao bitni strateški ciljevi razvitka lučkog sustava u Republici Hrvatskoj mogu se navesti:²¹

- razvijati aktualne tehnologije transporta i informacijskog objedinjavanja svih sudionika prometa,
- dovršiti postupak pretvorbe i privatizacije te provesti postupak dodjele koncesija u lukama; da bi se privukao strani kapital, zakonskim je rješenjima potrebno produžiti trajanje koncesijskih ugovora; pritom treba uzeti u obzir da za obavljanje djelatnosti u lukama mogu postojati četiri osnovna tipa koncesijskih ugovora: ugovor o prvenstvenoj koncesiji, ugovor o koncesiji, ugovor o najmu tipa „lease“ i franšizni ugovor. Proces

²¹ Ibidem

pretvorbe i privatizacije glavnih hrvatskih morskih luka treba biti dovršen do kraja 2000. godine, a postupak dodjele prvenstvene koncesije (u skladu s Člankom 62. Zakona o morskim lukama, što podrazumijeva potpisane i prihvaćene Ugovore o prvenstvenoj koncesiji), okončan do kraja ožujka 2001. godine. Inače bi moglo doći u pitanje ostvarenje razvojnih procesa luka, predviđenih desetogodišnjim planovima razvitka,

- modernizirati tehnološki zastarjele kapacitete privlačenjem stranoga kapitala, a ponajprije različitim koncesijskim ugovorima osposobiti lučke terminale za konkurentniji pristup tržištu pomorskih usluga,
- uspostaviti koordinirani pristup svih sudionika u realizaciji prometnih usluga na prometnim pravicima, s ciljem podizanja kvalitete usluge i postizanja konkurentne cijene na prometnom tržištu,
- ubrzati postupke svestranog aktiviranja slobodnih lučkih zona u morskim lukama,
- utvrditi prioritetna ulaganja u prometnu infrastrukturu i poboljšati prometne veze luka sa zaleđem,
- poticati uvođenje suvremenih tehnologija transporta i informacijskih tehnologija objedinjavanja svih sudionika lučkog sustava,
- u skladu s razvitkom slobodnih lučkih zona, stvoriti uvjete za razvitak pojedinih profitabilnih lučkih djelatnosti,
- poticati i razvijati „feeder servis“ između hrvatskih i sredozemnih luka te uspostavljanje brodskih linijskih veza između hrvatskih i sredozemnih luka.
- u skladu s mogućnostima, ulagati u održavanje i razvitak otočnih trajektnih i obalnih luka, s ciljem kvalitetnijeg povezivanja otoka i obalnog područja, i
- razvijati otočne, trajektne i obalne luke, luke za prihvat suvremenih brodova za kružna putovanja te luke nautičkog turizma (marina), u skladu s potrebama putničkog prometa i razvitka turizma.

3.2. Pojam, obilježja i specifičnosti morskog brodarstva

Morsko brodarstvo je opći naziv za organiziranu djelatnost transporta putnika i roba pomorskim putem. Uvelike je utjecalo na ekonomski proces specijalizacije u slobodnom gospodarstvu. Najveći napredak u brodarstvu bio je zamjetan unazad dvadesetak godina kada su nastale mnoge značajne promjene u vidu odvajanja tržišta u svijetu kao i konsolidacije prema vrstama brodarstva i vrstama brodova. Morsko brodarstvo je zbližilo svjetska tržišta te time omogućilo specijalizaciju čime se postiglo smanjenje proizvodnih troškova. Specifičnosti morskog brodarstva su:

- 1.) More kao veliki plovni put koji povezuje čitav svijet
- 2.) More kao prirodni pomorski put koji ne traži izgradnju infrastrukture i suprastrukture kao niti ulaganja u iste
- 3.) Morski brodovi koji služe kao jedino prijevozno sredstvo koje je u mogućnosti odjednom prevesti vrlo velike količine tereta

Morsko brodarstvo sastoji se od posebnih vrsta djelatnosti koje se određuju prema tehnološkim i ekonomskim kriterijima. U tehnološkom smislu kriteriji morskog brodarstva su: predmet prijevoza, tip broda te način iskorištavanja broda i što ima vrlo veliku važnost-geografski prostor djelovanja. Kriterij u ekonomskom smislu sadrži tip tržišta kao formiranje cijena na tržištu, organizaciju djelatnosti te ostale ekonomske uvijete koji se tiču poslovanja. Što se tiče kriterija predmeta prijevoza morsko brodarstvo se sastoji od putničkog i teretnog brodarstva.

Cijena koja se utvrđuje za prijevoz putnika i/ili tereta, zove se vozarina. Interesi broдача i onoga tko ima teret moraju se podudarati, ako žele određeni prijevozni posao, tj. obojica moraju naći svoj račun u tomu. Obojici moraju biti poznate međusobne potrebe: koliko ima raspoloživa tereta za prijevoz i koliko se nudi brodskog prostora. Te će se potrebe saznati na mjestima na kojima se prikuplja i susreće ponuda i potražnja brodskog prostora na pomorskim tržištima.

Vozarina nije uvijek jednaka, tj. rijetko je kad jednaka. Ona se mijenja iz dana u dan, iz mjeseca u mjesec, iz godine u godinu. Ako količine raspoloživa tereta za prevoženje nadmašuju raspoloživu tonažu, vozarine će rasti. Ako tonaža premašuje

količine tereta koji se prevozi, vozarine će padati. Visina vozarine rezultat je ponude i potražnje. Pomorski se prijevoz obavlja pod drugačijim uvjetima i okolnostima nego prijevozi na kopnu. Pomorski se promet obavlja na putovima koji ne potpadaju pod vlast neke određene države, nego se na njima mogu kretati i prijevoz obavljati brodovi svih zemalja. Pritom svaki brod ima svoje vlastite interese i natječe se za dobivanje istog posla, tj. pomorskog prijevoza.

Visinu cijene prijevoza na moru ne može određivati jedan brodar ili nekoliko njih, tj. jedna država ili nekoliko njih. Ta cijena ovisi o broju konkurenata u izvršenju nekog prijevoza. U svjetskoj privredi ne postoji ravnomjernost prijevoznih potreba ni ravnoteža između količina tereta i veličina prijevoznog prostora pa ponekad ima previše konkurenata, a ponekad premalo, te jedanput ponuda tonaže premašuje ponudu tereta, a drugi put je situacija obrnuta.

Morsko se brodarstvo može promatrati kao cjelina, a mogu se promatrati i posebne vrste te djelatnosti koje imaju dovoljno istaknute pojedinosti za takav pristup. Podjela morskog brodarstva na pojedinačne specifične vrste, može se uraditi na osnovi više kriterija.

U vezi s predmetom prijevoza, što je naprijed navedeno, razlikuju se dvije osnovne vrste morskog brodarstva: teretno i putničko.

3.2.1. Teretno brodarstvo

Teretno brodarstvo, kao najveći i najvažniji dio morskog brodarstva, dijeli se na slobodno (trampersko), linijsko i tankersko brodarstvo.

3.2.1.1. Slobodno brodarstvo

Slobodno-bulkerska plovidba obavlja prijevoz sezonskih artikala (žito, riža, šećer, pamuk i sl.). Brodovi slobodne plovidbe nisu vezani za određeni smjer, nego lutaju svim morima svijeta prenoseći, čekajući, tražeći teret, oni nisu vezani ni za luku ni za vrijeme.²²

Kod trampera je povoljna cijena prijevoza važnija od brzine prijevoza. Razne vrste *carriera* zamijenili su klasične trampere te pokazuju sve veći porast tonaže. Takvo brodarstvo uglavnom obavlja prijevoz suhih rasutih tereta.

Slobodno-bulkersko brodarstvo ima nekoliko specifičnosti u odnosu na ostala dva oblika brodarstva. To se odnosi prije svega na: način eksploatacije brodova, djelovanje ponude i potražnje broskog prostora, na visinu vozarine, vrste tereta i tipove brodova te veličinu i organizaciju poduzeća slobodnog brodarstva.

Brodovi se u slobodnoj plovidbi iskorištavaju punim kapacitetom za jedno ili više putovanja, ili na određeno vremensko razdoblje. Takvi brodovi nisu vezani za određene plovidbene pravce, već slobodno plove svim morima da bi prevezli one terete za koje se trenutačno može na tržištu postići najpovoljnija vozarina. Takva sloboda u plovidbi daje slobodnom brodarstvu mogućnost bržeg prilagođivanja određenim promjenama na tržištu nego ostalim oblicima brodarstva.²³

U iznalaženju najpovoljnijih rješenja za eksploataciju brodova, slobodni brodar uvijek ima na umu i tzv. nekorisnu plovidbu odnosno plovidbu u balastu. Takva je plovidba karakteristična za slobodno brodarstvo, a posljedica je spomenute fleksibilnosti. U slobodnom brodarstvu se iskorištava cjelokupni kapacitet broda u prijevozu određenog tereta između dviju luka pa je vrlo važno da se luka iskrcaja tereta iz ugovora o prijevozu nalazi u blizini područja luke ukrcaja tereta iz sljedećeg ugovora o iskorištavanju broda dok u suprotnom, plovidba u balastu postaje čimbenik koji bitno umanjuje rentabilnost poslovanja u slobodnoj plovidbi.

Dodatna karakteristika slobodnog brodarstva u tomu da troškove ukrcaja i iskrcaja tereta redovito ne snosi brodar, nego krcatelj odnosno primatelj tereta. Nadalje, vozarinski se stavovi ugovaraju za svako pojedino putovanje, a njegovu trenutačnu visinu određuje u

²² Mitrović, F., Kesić, B. Jugović, A.: op. cit.

²³ Ibidem

prvom redu odnos ponude i potražnje broskog prostora na svjetskom tržištu. Tipični tereti koji se pojavljuju u prijevozima slobodnog brodarstva i na određeni način karakteriziraju tu vrstu brodarske djelatnosti, jesu masovni suhi tereti koji se krcaju u rasutom stanju kao što su rudače, ugljen, žitarice, gnojiva, drvo i slično.

Tipovi brodova koji su karakteristični za slobodno brodarstvo su tramperi koji su relativno jeftini brodovi, s jednom ili dvije palube, sa skromnom opremom za ukrcaj ili iskrcaj tereta, kapaciteta od 10.000 do 15.000 dwt i brzinama od 13 do 15 čvorova. Služe za prijevoz manjih količina svih vrsta suhih tereta i za pomoć linijskim brodovima na određenim relacijama.

Karakteristični brodovi u suvremenom takvom brodarstvu jesu bulk-brodovi (bulk-carriers) koji obično imaju jednu palubu, pogonski stroj smješten prema krmi, mnogo veći kapacitet od klasičnih trampera te su posebno su građeni za prijevoz suhih tereta u rasutu stanju i brodovi za prijevoz rudače (ore-carriers).

Prednost bulk-brodova i ostalih velikih specijaliziranih plovnih jedinica leži upravo u njihovoj veličini. Velikim brodovima može se pružiti jeftiniji prijevoz jer troškovi za prevezenu tonu padaju s porastom veličine broda. Sve veća upotreba specijaliziranih brodova i velikih plovnih jedinica u pomorskim prijevozima slobodnog brodarstva, dovela je i do sve veće koncentracije kapitala te sve većeg broja jakih i udruženih tvrtki koje se bave slobodnim brodarstvom.

3.2.1.2. Linijsko brodarstvo

Linijsko brodarstvo je brodarstvo koje stalno održava određene utvrđene linije. Brodovi kreću u određene dane i određene sate iz jednih luka i stižu opet po redu plovidbe u luke u koje su upućeni.²⁴

Trgovina i prodaja mogu prema linijskoj plovidbi organizirati svoju djelatnost u proizvodnji i prometu dobara. Takva plovidba mora imati svoje agente u svim lukama koje dodiruje u zemlji i inozemstvu, pa se samim time povećavanju i troškovi koji su veći nego oni kod slobodne ili tankerske plovidbe iz razloga što se brodovi kreću neovisno o količini tereta ili broju putnika na određenoj liniji.

²⁴ Ibidem

Linijsko brodarstvo obavlja usluge u prijenosu trgovačke robe, ljudi i vijesti. Trgovačka roba mora pri prijevozu u linijskoj plovidbi biti opterećena većim vozarinskim stavovima.

Stoga se ovim oblikom morskog brodarstva mogu prevoziti samo ona materijalna dobra koja takvu cijenu mogu podnijeti, a to su prvenstveno materijalna dobra veće vrijednosti, za koje je od prvenstvenog značaja brzina i pravilnost transporta (vremenska), a ne cijena.²⁵

Linijska plovidba zahtijeva dobru i masovnu organizaciju pomorskih agenata koji će konstantno raditi na popunjavanju kapaciteta u svim pravcima linijskih brodova. Ti agenti nastoje u svojoj plovidbi, uz putnike, organizirati prijevoz određenih masovnih artikala na duži rok i u većim količinama.

Uz redovitu linijsku službu, postoji i neredovita plovidba, koja se odvija od prilike do prilike, ali bez obzira na to dodiruje uvijek iste luke. Linijska plovidba i linijsko brodarstvo pružaju velike koristi u međunarodnoj trgovini, prevozeći najraznovrsnije terete i u najmanjim količinama. Teret u pravilu nikad ili vrlo rijetko pripada jednom pošiljatelju nego naprotiv – u pravilu ih ima onoliko koliko i raznih partija najraznovrsnijeg tereta.

Optimalna veličina linijskog broda u pravilu ovisi o relaciji na kojoj brod prometuje, o broju luka koje dotiče i o raznolikosti tereta koji prevozi. Linijska se plovidba najčešće organizira s određenim brojem istih ili po karakteristikama vrlo sličnih brodova kako bi se korisnicima linijskih pomorskih usluga pružila primjerena stalnost.

Osnovni ugovor u linijskom brodarstvu obično je teretnica, za razliku od brodarskog ugovora koji je uobičajen u slobodnoj i tankerskoj plovidbi. Za linijsko brodarstvo karakteristični su tzv. linijski uvjeti prijevoza koji predviđaju da troškove ukrcaja ili iskrcaja, kao i slaganja tereta na brodu, snosi pomorski brodar koji održava određenu liniju.

Odnosi ponude i potražnje brodskog prostora i oscilacije tih odnosa, nemaju u linijskome brodarstvu tako jak i neposredan utjecaj na visinu vozarinskih stavova kao u slobodnom brodarstvu. Vozarinski stavovi u linijskom brodarstvu ne ugovaraju se pojedinačno za svaki prijevoz, nego su složeni i izračunati u obliku linijskih tarifa te se

²⁵ Glavan. B., Ekomika morskog brodarstva, Zagreb, 1992.

primjenjuju na duže vrijeme, bez obzira na kratkoročne promjene u količini i vrsti tereta u određenom linijskom pravcu.²⁶

Zahtjevi korisnika prijevoznih usluga i povećana razmjena dobara počeli su tražiti sve suvremenije brodove pa se iz standardnih linijskih brodova, koji danas već odlaze u povijest, razvila nova vrsta brodova u linijskoj plovidbi gdje su u prvom redu kontejneri, Ro-Ro, Lash brodovi, i dr., a koji danas imaju udio od 90 posto ukupnog linijskog brodarstva.

Značajka je linijskog brodarstva da su linije udružene u brodske konferencije. Nazivom broderske konferencije označuju se udruženja linijskih brodara koji održavaju redovitu prijevoznu službu na određenim relacijama i koji na osnovi postignutih međusobnih ugovora primjenjuju jedinstvenu, zajedničku tarifu, tj. zaračunavaju jednake vozarinske stavove.

Brodarske konferencije imaju značajke monopolističkih organizacija u obliku kartela koji su specifični a koji utvrđuju jedinstvene cijene linijskih prijevoznih usluga na točno određenim morskim putovima te su tako postale univerzalan i vrlo važan čimbenik u prekomorskoj linijskoj plovidbi.

Dokument konferencije jest konferencijski ugovor koji definira odnose među članovima konferencije. Članovi konferencije ne gube svoj identitet, tj. oni u odnosu prema klijentima posluju kao pojedinačni brodari, iako inače uvjete prijevoza regulira konferencija.

3.2.1.3. Tankersko brodarstvo

Tankersko brodarstvo prijevozom tekućih tereta obavlja glavni dio industrijske proizvodnje i u posljednje vrijeme imalo je najveći razvoj. Njegov je razvoj išao u dva smjera, i to:²⁷

- u smjeru porasta tonaže, i
- u smjeru porasta veličine brodova.

²⁶ Mitrović, F., Kesić, B. Jugović, A.: op. cit.

²⁷ Glavan. B., Ekomika morskog brodarstva, Zagreb, 1992., str. 68.

Tankeri su po svojoj redovitosti plovidbe slični linijskoj plovidbi, a zbog tereta koji prevoze imaju većinu značajki tramperskog brodarstva. Oni plove iz zemlje koja izvozi naftu i njezine derivate u luke zemalja potrošača sirove nafte u kojima se prerađuje.

Tankeri se normalno iskorištavaju punim kapacitetom zajedno ili više putovanja ili na neko određeno vrijeme. Za razliku od brodova u slobodnom brodarstvu, plovidbeni pravci u prijevozima nafte ili njezinih derivata određeni su uglavnom između zemalja proizvođača nafte na Bliskom i Srednjem istoku, na Karibima i u istočnoj Europi te između zemalja glavnih potrošača.

Tankersko je brodarstvo po svojim ekonomskim karakteristikama sličnije linijskog plovidbi nego slobodnoj. Tankerska se plovidba odvija iz manjeg broja uglavnom uvijek istih luka ili područja, zemalja koje izvoze ulje i njegove derivate u luke zemalja potrošača tih sirovina u kojima se dalje prerađuju. Tankerska se plovidba razlikuje od linijske plovidbe u tomu što brod linijske plovidbe tiče i usputne luke, dok kod tankerskog brodarstva to nije slučaj.²⁸

Jedna od značajki tankerske plovidbe je da su tankeri jednosmjerni pa u obrnutom pravcu, pri povratku u početnu luku polazišta u pravilu najčešće plove bez tereta. Potražnja broskog prostora na tankerskom tržištu izvedena je iz potražnje manje vrste robe jer se ustvari svodi na jednu vrstu robe – naftu. Na strani potražnje tankerskog broskog prostora javljaju se prerađivači nafte koji su u svjetskim razmjerima svedeni na nekoliko jakih grupacija. Jaka povezanost tankerskog brodarstva s naftnim grupacijama i petrolejskim društvima može se uočiti i prema načinu računanja i prikazivanja vozarinskih stavova u tankerskoj plovidbi. Naime, vozarinski se stavovi za prijevoz sirove nafte više promatraju sa stajališta korisnika prijevozne usluge, nego sa stajališta brodarka – prijevoznika.²⁹

Karakteristika je tankerskog brodarstva i ta da prevozi vrlo ograničen broj vrsta tereta. U širem smislu, može se govoriti samo o jednoj vrsti tereta, a preciznije o dvjema ili, u novije vrijeme, trima vrstama tereta: o sirovoj nafti, naftnim derivatima i tekućem plinu. Prema tomu, u pogledu vrste tereta koji se prevozi, tankersko brodarstvo je najuže specijalizirana vrsta brodarka djelatnosti.

²⁸ Mitrović, F., Kesić, B. Jugović, A.: op. cit.

²⁹ Ibidem

U vezi sa specifičnim teretima u prijevozima tankerskog brodarstva, razlikuju se četiri tipa brodova:³⁰

- brodovi za prijevoz sirove nafte (crude oil carriers),
- brodovi za prijevoz naftnih derivata (product carriers),
- brodovi za prijevoz tekućeg plina (liquid natural gas carriers), i
- brodovi za prijevoz ukapljenog petrolejskog plina (liquid petroleum gas carriers).

Tipični brodovi tankerskog brodarstva, posebno brodovi za prijevoz sirove nafte, ističu se svojom veličinom među ostalim tipovima morskih brodova. Veliki su tankeri manje fleksibilni na tržištu za kratkoročne ugovore jer velik brod odgovara samo određenim plovidbenim pravcima i određenim lukama i rafinerijama.

3.2.2. Putničko brodarstvo

Putničko brodarstvo obuhvaća dva kriterija od kojih je primarni ekonomski i organizacijski kriterij gdje se putničko brodarstvo dijeli na linijsko i turističko brodarstvo a sekundarni kriterij je geografska obuhvatnost gdje se dijeli na kabotažno i prekomorsko brodarstvo. Može se reći da je putničko brodarstvo kao posebna vrsta morskog brodarstva koja kontinuirano, koristeći posebne brodove, obavlja pomorski prijevoz putnika relativno mlada organizacija kada je riječ o razvojnom smislu..

Potreba za pomorskim prijevozom putnika, u kabotaži i u prekomorskoj plovidbi, povećava se sve do sredine dvadesetog stoljeća. U skladu s tim, razvijaju se posebni putnički brodari i posebni linijski putnički brodovi, a vrhunac razvoja dosežu u godinama neposredno prije drugoga svjetskog rata. To se posebno može reći za velike i brze putničke brodove koji su prevozili putnike iz Europe u Sjevernu Ameriku.

Šezdesetih godina prošlog stoljeća nastaje prekretnica u razvoju putničkog brodarstva, napuštaju se klasični linijski putnički brodovi u kabotaži i u preoceanskoj plovidbi. U to vrijeme zračne putničke linije zauzimaju neprijeporno prvo mjesto u prometu putnika, a u kabotaži pomorskom putničkom prometu sve više konkurira cestovni

³⁰ Lloyd's Register of Shipping, Anualni raport, for 2008 year

i željeznički promet obalnim kopnenim putovima. Konceptija daljeg razvoja putničkog brodarstva ne temelji se više na gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, pa se u preookeanskom putničkom prometu sve više pojavljuju putnički brodovi za kružna putovanja, a u kabotaži trajekti i brzi dvotrupci (katamarani) i tz. hidrokrilci.³¹

U vremenskom periodu poslije šezdesetih godina ovog stoljeća jasno se uočava smanjenje klasičnih linijskih putničkih brodova i povećanje udjela brodova za kružna putovanja i brodova za kombinirani prijevoz putnika (trajekata). Stopa rasta takvih putničkih trajekata, koji prevoze putnike, njihove automobile i kamione, posljednjih je godina vrlo velika, što se mnogo više odnosi na veličinu nego na broj brodova, odnosno grade se brodovi sve većeg kapaciteta.

3.3. Smjernice razvitka luka i brodarstva

Razviti Hrvatsku iz primorske u suvremenu pomorsku državu znači osmišljeno koristeći raspoložive potencijale unapređivati djelatnosti pomorskog gospodarstva. Hrvatska u cilju oživljavanja i vrednovanja mora i priobalja treba pokrenuti i uspostaviti model integralnog upravljanja pomorskim dobrom uz osiguranje maksimalne gospodarske dobiti te zaštititi i očuvati pomorske resurse. Koncesijski sustav na pomorskom dobru mora biti jasan i to na način da se odredi na koji način vrednovati pomorsko dobro te samim time i određivati koncesijske naknade.

Vrlo je zamjetan nedovoljni razvitak pomorstva u Hrvatskoj iako ima sve povoljne karakteristike kao primorska zemlja za dobro razvijeno pomorstvo, no suština problema je u sljedećim stavkama:

- neodgovarajuće tehničko-tehnološke opremljenosti
- nepostojanje osmišljene pomorske politike
- nepraćenje europskih i svjetskih tendencija u pomorstvu
- nekonzistentna zakonska rješenja u oblasti pomorstva
- neusklađenog razvijanja pojedinih segmenata pomorskog sustava

³¹ Mitrović, F., Kesić, B. Jugović, A.: op. cit.

- nekompatibilnosti sa ostalim prometnim i gospodarskim sustavima

Morsko brodarstvo s obzirom na područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi, te mogući utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo te vanjskotrgovinsku razmjenu je gospodarska djelatnost kojoj država mora pridati posebnu pozornost. Hrvatska trgovačka i putnička mornarica ima perspektive razvoja a kao posljedica dugotrajnih procesa, i to:³²

- pomorske tradicije,
- primorskog položaja u odnosu na nacionalno i međunarodno zaleđe,
- tradicionalno uspostavljenih poslovnih komunikacija i
- neposrednog utjecaja na razvoj za Hrvatsku strateških gospodarskih djelatnosti, kao što su turizam, brodogradnje i prometna infrastruktura i općenito nesmetano odvijanje prometa ljudi i dobara unutar Republike Hrvatske, prema i iz prekomorskih zemalja i prema i iz zemalja gravitacijskog područja Republike Hrvatske.

Morske luke su ključni podsustav pomorskog sustava i akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti zemlje. Tendencija razvoja morskih luka u svijetu usmjerena je prema:³³

- koncentraciji prometa na manji broj većih luka,
- koncentraciji različitih ekonomskih funkcija u istoj luci,
- težnji za većom dodatnom vrijednošću (oplemenjivanje i dorada robe),
- suvremenim prometnim vezama sa zaleđem,
- većoj autonomnosti upravljanja lukom.

Hrvatski lučki sustav potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i prestrukturirati. U budućnosti kao teretne luke mogu se razvijati luke Rijeka i Ploče, a u pomorskom putničkom-prometu makrologistički centri trebali bi postati luke Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik. Mjerama lučke politike s ciljem osmišljenog profiliranja hrvatskih luka potrebno je definirati, konkretizirati i pojednostaviti:³⁴

³² Strategija razvitka Republike Hrvatske, Hrvatska u 21 stoljeću, Pomorstvo, Rijeka 2000-2001.

³³ Ibidem

³⁴ Ibidem

- načine financiranja i veličine ulaganja u lučku infrastrukturu,
- izgradnju kopnenih prometnica prema kopnenom zaleđu,
- način određivanja lučkog područja i dodjele koncesija,
- upravljanje u lukama od osobitog značenja za Republiku Hrvatsku odnosno županijskim i lokalnim lukama.

Geoprometni položaj Hrvatske obilježen je izrazito dugačkom i razvedenom obalom. Takav prirodni atribut neminovno uvjetuje odgovarajuću prometnu povezanost i to.³⁵

- longitudinalno povezivanje obale,
- transverzalne veze kopno-otoci,
- transverzalne veze između istočne i zapadne obale jadranskog mora.

Planira se izgradnja suvremene autoceste odnosno Jadranske željeznice iz razloga što postojeća Jadranska magistrala ni po kojim kriterijima ne udovoljava suvremenim uvjetima prometa. Takve investicije zahtijevaju pored ulaganja velike količine materijalnih sredstava i duži vremenski period izvođenja radova da bi realiziralo planirano. Takvu skupu barijeru moguće je prevladati organiziranjem regionalnog pomorskog prometa na kraćim relacijama u funkciji putničkog i teretnog prometa.

Povezivanje hrvatskog priobalja moguće je suvremeno sprovesti kopnenim prometnicama, odnosno morskim putem u funkciji povezivanja obale, razvijanja turizma, luka ili bilo kojih drugih gospodarskih djelatnosti koje su pozicionirane uz obalu a što je jedan od prometnih prioriteta Hrvatske.

More kao prometni put ne traži ni posebna ulaganja ni vrijeme za njihovu izgradnju. To je sukladno poruci Bijele knjige:³⁶ "Promicanje ravnoteže među vrstama prijevoza podrazumijeva sagledavanje pravog mjesta za svaku pojedinačnu vrstu, te osiguravanje funkcioniranja. Karika koja najviše nedostaje je nedostatak bliske povezanosti između mora, kopnenih plovni putova i željeznice."

Organiziranje međuobalnog prometnog povezivanja (eng. Short sea shipping) i autocesta mora (eng. Motorways of the Sea) sa brojnim priključcima prema otocima bila

³⁵ Ibidem

³⁶ Bijela knjiga za razdoblje do 2010. godine, koja je usvojena 12.09.2001. godine

bi suvremena longitudinalna i transverzalna prometnica koja bi značila oživljavanje obale, otoka i svih gospodarskih djelatnosti vezanih uz i na more od luka preko brođara do turizma i ribarstva. Uređenje takve prometnice traži osmišljene smjernice i značajna početna financijska ulaganja i to u:³⁷

- definiranje brodskih linija,
- modernizaciju i povećanje flote odgovarajućim plovnim jedinicama,
- profiliranje i opremanje luka, lučica i trajektnih pristaništa.

Navedene odrednice i smjernice razvitka hrvatskog morskog brođarstva i luka, trebaju biti popraćene odgovarajućim mjerama sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša što je danas temeljni zahtjev suvremenog svijeta. Osmišljeni razvoj ovakvog zaostalog pomorskog sustava jedne primorske zemlje potrebno je sprođiviti na način da se uvađavaju nacionalni, gospodarski, zakonski i politički resursi ali tako da se polazi od početne premise da je svjetsko pomorsko tržište jedinstveno.

³⁷ Strategija razvitka Republike Hrvatske, Hrvatska u 21 stoljeću, Pomorstvo, op.cit..

4. DOKUMENTI I OKOSNICE PROMETNE I POMORSKE POLITIKE EUROPSKE UNIJE

4.1. Pojam, važnost i vrste prometne politike

Prometna politika definira se kao skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti zbog postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava zemlje i zbog povećanja njegovog doprinosa razvoju društva. Sastavni je dio cjelokupne razvojne politike neke zemlje a uvjetuje je usklađeni ciljeva, instrumenata i subjekata politike pomoću kojih se osigurava struktura prometnog sustava kao i njegovo uspješno djelovanje.

Prometna politika je nedvojbeno sastavni dio nacionalne politike te se može promatrati i kao svojevrsna interdisciplinarna i multidisciplinirana znanost koja izučava i primjenjuje zakonitosti mjera, akcija, instrumenata, sredstava i pripadajućih resursa u područjima tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa, prometnog prava i dr.³⁸

U sustavu potkategorija unutar prometne politike posebno su značajne granske prometne politike: politika pomorskog, željezničkog, cestovnog, zračnog, telekomunikacijskog, poštanskog, riječnog, žičarskog, cjevovodnog, gradskog, multimodalnog i dr. prometa, ali isto tako i njihove potpolitike: investicijska prometna politika, politika prometne infrastrukture, politika prometne infrastrukture, tarifna politika, monetarnokreditna politika i brojne druge potpolitike.

Uloga prometne politike jest u njenom utjecaju na rad i razvoj prometa. Njome se utvrđuju ciljevi i pravci razvoja, određuje sustav mjera za postizanje izabranih ciljeva, određuju uvjeti poslovanja prijevozničkih poduzeća, mogućnosti njihovog razvoja i razvoja prometa kao gospodarske djelatnosti općenito. Njena važnost ogleda se i u učincima na proizvodnju, razmjenu, raspodjelu i potrošnju, te na mobilnost proizvodnih činitelja, na razmještaj određenih resursa između prometnog sustava i gospodarskog i negospodarskog sustava.

³⁸ Cf. Zelenika, R.: Prometni sustavi, op. cit., str. 154.

Prometnu politiku moguće je podijeliti na više načina od kojih se prva temelji na teoretskim spoznajama, dok se druga temelji na iskustvenim spoznajama.

Prema jednoj od podjela razlikuje se neformalna institucionalna i formalna statutarna politika. Neformalno institucionalna politika temelji se na globalnim izjavama i općim rješenjima najviših zakonodavnih tijela, kao što je očitovanje o javnom ulaganju i privatnom vlasništvu, ulozi države u razvoju prometa ili nekim socijalnim pravima i povlasticama u prometu. Formalna statutarna politika se sastoji od izričito iskazanih izjava sadržanih u zakonima, deklaracijama i drugim dokumentima u kojima se uspostavljaju opći odnosi u djelatnosti prometa.

Prometna politika može se podijeliti i na posrednu i neposrednu politiku. Posredna politika je karakteristična za države s tržišnim ekonomijama, dok neposredna politika se temelji na postavkama najviših zakonodavnih tijela, te je karakteristična u centraliziranim, planskim državama.

Prema kriteriju formuliranja problema politike i njihovog rješavanja, prometna politika može se podijeliti na kvalitativnu i kvantitativnu politiku. Pod kvalitativnom politikom smatra se promjene nekih strukturnih odnosa postojećeg sustava (npr. nacionalizacija ili privatizacija neke grane prometa, stvaranje ekonomske integracije i uvođenje zajedničke prometne politike), dok kvantitativnom politikom promjene vrijednosti nekih instrumentalnih varijabli unutar postojećeg sustava odnosno prilagodba postojećem stanju gospodarstva (npr. porezi, uvozne carine, subvencije).³⁹

4.2. Ciljevi, instrumenti i načela prometne politike

Cilj javne politike u prometu trebao bi biti unapređenje javnog interesa. Glavni razlozi za utvrđivanje ciljeva prometne politike su da se kroz nju osigura osnova za izradu razvojne politike, te da se utvrde kriteriji za vrednovanje pravaca programa akcije i ocjenu ostvarenja prihvaćene politike. Na utvrđivanje ciljeva utječu mnogi čimbenici od kojih su najvažniji društveno i ekonomsko uređenje države, odnos političkih snaga, trenutno ekonomsko i političko stanje u državi te način na koji se donose odluke.

³⁹ Ibidem, str. 24.

S obzirom na vrstu značenja pojedinih ciljeva razlikuju se opći ili primarni te posebni ili sekundarni ciljevi. Opći ciljevi trebali bi biti željeni ishod opće politike, a posebni ciljevi su specifična mjerljiva izjava o željenom ishodu. Temeljni ciljevi prometne politike ogledaju se kroz:⁴⁰

- stalan doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju;
- stalno povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava;
- stalno zadovoljavanje društveno-prometnih potreba;
- stalno uklanjanje i/ili ublažavanje nepovoljnih učinaka prometa.⁴¹

Instrumenti prometne politike ponajprije su ocrtni u vidu ekonomskih i administrativnih sredstava koje nositelji prometne politike koriste za ostvarenje određenog cilja ili skupine ciljeva. Pravo donošenja odgovarajućih instrumenata i mjera ima vlada, a u okviru određene nadležnosti i lokalne vlasti. To se čini u skladu s ustavnim i zakonskim ovlaštenjima te u okviru opće prihvaćene prometne politike.

Odnos između ciljeva i instrumenata je jedno od složenih i važnih pitanja prometne politike koji pokazuje stupanj usklađenosti između determiniranih ciljeva i donesenih instrumenata. Ako su ciljevi više ili manje realno postavljeni, djelotvornost politike ovisi o izboru i dimenzioniranju instrumenata, njihovoj pravodobnoj primjeni i usklađenosti donesenih odluka. Najčešći instrumenti prometne politike su⁴²:

- instrumenti politike regulacije, koji obuhvaćaju tehničke standarde, politiku parkiranja, ograničenje brzine itd.;
- instrumenti politike cijena, kao npr. parkirališne pristojbe, vozarine, cestarine;
- instrumenti organizacijske politike, kao npr. upravljanje cestama, željeznicom, javnim prijevozom itd.;
- instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe, kao npr. izbjegavanje korištenja prometnica u vrijeme opterećenja, poticanje korištenja prijevoznih sredstava s manjom potrošnjom goriva i materijala itd.

⁴⁰ Ibidem

⁴¹ Cf. Zelenika, R: Prometni sustavi, op. cit., str. 158.

⁴² Cf. Ibidem, str. 159.

Najvažnija načela prometne politike u funkciji razvojnog čimbenika mogu se prikazati kao:⁴³

- **Načelo povezanosti prometa i ekonomije** koje predstavlja povezanost prometnih i proizvodnih djelatnosti, odnosno prometa s procesom proizvodnje onih roba čije se mjesto potrošnje ne podudara s mjestom njihove proizvodnje.
- **Načelo alokacije ekonomskih resursa** koje se odnosi se na tri glavna područja: alokaciju resursa na cjelokupnu djelatnost prometa, alokacija resursa po prometnim granama i alokacija troškova na korisnike prijevoznih usluga.
- **Načelo društvene rentabilnosti** koje se temelji na činjenici da je promet kapitalno intenzivna djelatnost sa brojnim i raznovrsnim učincima koje uzrokuje. Stoga je kod donošenja investicijske odluke korisno primijeniti načelo društvene a ne individualne rentabilnosti, bez obzira tko snosi troškove i tko će imati koristi i tko uživa koristi.
- **Načelo usklađivanja djelovanja prometnog sustava** koje predstavlja osnovu za određivanje mjera kojima se određuju odnosi između različitih subjekata odnosno nositelja prometne politike.
- **Načelo jedinstvenosti prometnog sustava** koje se temelji na činjenici da je promet jedinstveni tehnički, tehnološki, organizacijski, ekonomski te pravni sustav kojeg treba promatrati kao cjelinu. Njegovi podsustavi unatoč jedinstvu ne gube svoju individualnost jedinstvenog i složenog sustava.
- **Načelo ravnopravnosti vlasništva i jednakih mogućnosti rada** gdje se zahtijeva da bilo koji oblik vlasništva mora imati iste pravne, ekonomske i druge mogućnosti poslovanja i razvoja prometnih djelatnosti.
- **Načelo racionalnog izbora prometne politike** koje zahtijeva takav izbor prometne politike koji minimizira odstupanje od optimalnog razvoja i funkcioniranja prometnog sustava.
- **Načelo ostvarivosti prometne politike** koje ima za pretpostavku određivanje okvira prometne politike koji jamči da se zadani ciljevi mogu ostvariti.

Učinci prometne politike posljedica su tehničke i ekonomske efikasnosti takve politike odnosno prometnog sustava. Učinci prometne politike izravno i/ili neizravno ovise

⁴³ Cf. Ibidem, str. 163.

o brojnim činiteljima, a najviše o znanstvenoj utemeljenosti ciljeva prometne politike, o djelotvornosti instrumenata prometne politike, o stupnju usklađenosti odnosa izabranih ciljeva i instrumenata prometne politike, o vremenskoj dimenziji prometne politike, o pravodobnosti poduzimanja mjera prometne politike.⁴⁴

4.3. Bijela i zelena knjiga u kontekstu politike europske unije

Temeljna načela zajedničke prometne politike Europske Unije utvrđena su u Ugovoru o EZ-u. Prema tome, ciljevi zajedničke prometne politike Europske Unije ogledaju se kroz sljedeće čimbenike:⁴⁵

- formiranje transeuropske (TEN) transportne mreže;
- pravična cijena;
- zaštita okoliša (potrebe za smanjenjem potrošnje fosilnih goriva; odvajanje prometnog rasta od ekonomskog rasta; osiguranje gospodarskog rasta kroz kontrolu prometnog rasta; tehnologijske, operativne i dr. mjere);
- sigurnost u prometu;
- socijalna kohezija (povezana s aspektima kompenzacije i posljedica globalizacijskih procesa (deregulacija i liberalizacija); planiranje u gradskom i prigradskom prometu; dostupnost, vezano uz mehanizme prostornog uređenja, planiranja);
- jačanje unutarnjeg (prometnog) tržišta i vanjske dimenzije tržišta Europske Unije.

Ciljevi europske prometne politike istaknuti su u službenom dokumentu Europske komisije objavljenom pod naslovom Bijela knjiga (White Paper on Growth, Competitiveness and Employment), a koji kao glavni cilj europske prometne politike ističe dva sustava integracije: integraciju prijevoznih sredstava međusobnim povezivanjem različitih grana prijevoza i integraciju nacionalnih prometnih mreža u koherentnu europsku strukturu mreža. Tim dokumentom pokrenuta je inicijativa stvaranja transeuropskih prometnih mreža u sklopu šireg projekta Transeuropske mreže (Trans-European Networks

⁴⁴ Cf. Ibidem.

⁴⁵ <http://www.entereurope.hr> (10.06.2014.)

– TENs), projekta uspostave zajedničkih europskih mreža čiji je cilj stvaranje jedinstvene europske infrastrukture u tri kategorije mreža: energetici, prometu i telekomunikacijama.

Godine 1995. usvojena je obavijest pod nazivom Zajednička prometna politika: Akcijski program 1995. - 2000., koja se temeljila na tri glavna aspekta: poboljšanje kvalitete prometa korištenjem novih tehnologija, poboljšanje djelovanja jedinstvenog tržišta, te razvoj vanjske dimenzije prometne politike. Prioriteti akcijskog programa za razdoblje 2000. - 2004. postavljeni su u dokumentu Europske komisije pod nazivom Održiva mobilnost: Perspektive za budućnost.

Bijela knjiga je najvažniji strateški dokument i okosnica za dugoročni razvoj komunitarne prometne kao temeljni dokument kojim se definira prometna politika, a time i infrastrukturna politika Europske unije.

Bijela knjiga pod nazivom Europska politika transporta za 2010. – Vrijeme odluke (White Paper on European Transport Policy for 2010., Time to decision) sadrži plan djelovanja za poboljšanje kvalitete i učinkovitosti europskoga prometa. Temelji se na 60 mjera koje bi trebale reorganizirati postojeću prometnu kako bi se stvorio održiviji sustav s manje zagađenja i zagušenja. Ona sadržava i nekoliko prijedloga za rješavanje tih i drugih problema, uključujući „razdvajanje“ gospodarskog rasta i rasta prometnog sektora kako bi promet bio dinamičniji i manje ovisan o tržišnim čimbenicima.

U knjizi se predlaže i pomak od cestovnog prometa prema revitalizaciji željezničkog i vodenog prometa, ispravljanje poreznog sustava kako bi on odražavao stvarne troškove prometa po pitanju onečišćenja okoliša, zagušenja mreže i nezgoda, a dan je i prijedlog da se europski prometni sustav učini sigurnijim i općenito učinkovitijim⁴⁶.

Unazad nekoliko godina Europska Unija se konstantno suočava s novim izazovima, uslijed geopolitičkih promjena te proširenjem na nove države članice gdje je nužno da Europska Unija osmisli novi koncept Paneuropskih prometnih koridora, vodeći računa o novim državama u Europskoj Uniji te o novom europskom susjedstvu kao i o razlikama ekonomskih politika država „u tranziciji“ ta da pomogne novim kandidatima za ulazak u Europsku Uniju i novim susjedima Europske Unije u integraciji u proširenu TEN-T mrežu koridora i pruži smjernice u pogledu usklađivanja s pravnim propisima Europske Unije (acquis communautaire) u području prometa, koji imaju za cilj realizaciju četiriju sloboda kao temelja unutarnjeg tržišta Europske Unije.

⁴⁶ http://ec.europa.eu/transport/index_en.html (11.06.2014.)

5. USKLAĐIVANJE POMORSKE POLITIKE PREMA ODREDNICAMA POLITIKE EUROPSKE UNIJE

Smjernice europske politike prometnog razvitka opisane su u „Bijeloj knjizi - Time to decide“, čija je glavna naznaka razvoj društveno prihvatljivog i održivog načina razvitka ove grane gospodarstva gdje je jedna od važnijih stavki između ostalog, unapređenje intermodalnog oblika prijevoza.

Pod uvjetom da je Hrvatska stekne dobro organizirano i konkurentno tržište na međunarodnom tržištu može uspješno i bez veće problematike sudjelovati u svjetskoj trgovinskoj razmjeni kroz sektor prometa roba naročito kroz pomorskoputničke tokove.

Mjesto sučeljavanja raznih tipova prijevoza, npr. u lukama, robno-distributivnim i logističkim centrima, idealna su mjesta za otvaranje proizvodnih zona s novim tehnologijama i mogućnostima stvaranja hrvatskih brendova u funkciji izvozne orijentacije i ukupnog gospodarskog razvoja Hrvatske.⁴⁷

Najvažniji hrvatski prometni pravci postali su dijelom sveeuropske mreže glavnih prometnih koridora, čime je potvrđeno značenje prometnog položaja Hrvatske ali kao primarni interes prometne politike izdvaja se povezivanje Hrvatske sa susjednim državama, odnosno, njenim europskim okruženjem shodno tome trebalo bi uskladiti i smjernice razvoja prometne infrastrukture, kako bi mogli postići razinu adekvatne prometne povezanosti.

Treba dati i posebnu važnost procesu usklađivanja hrvatskog zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske Unije odnosno pravne kompatibilnosti i međunarodne interoperabilnosti koja je potrebna za ulazak na zajedničko EU prometno tržište i konkurentnost prometnih koridora koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku.

⁴⁷ Šubat, D. et. all.: Intermodalni prijevoz u Hrvatskoj s prijedlogom programa i smjernica razvoja, IPC Dunav-JadranZagreb, 2009.

5.1. Problematika luka i javno-privatnog partnerstva

U Republici Hrvatskoj je javno-privatno partnerstvo u primjeni od njenog osamostaljenja do danas te poprima značajnu ulogu u razvoju infrastrukturnih projekata te pružanju kvalitetnijih javnih usluga.

Tijekom pretvorbe i privatizacije bivšeg društvenog vlasništva, poduzeća su se transformirala u različite vlasničke strukture mješovitog vlasništva javnog i privatnog karaktera. Sa strane javnog sektora kao vlasnici su se pojavili Hrvatski fond za privatizaciju, Hrvatski fondovi mirovinskog osiguranja, banke, osiguravajuća društva i neka velika državna poduzeća. Na strani privatnog sektora već na početku pretvorbe javili su se mali dioničari kao stvarni vlasnici dijela portfelja, a kasnije i svi drugi oblici organiziranja privatnog vlasništva, prvenstveno pojedinci i privatna poduzeća nastala autonomno ili također iz procesa privatizacije.

Devedesetih godina prošlog stoljeća, iz procesa vlasničke transformacije proizašli su mnogi primjeri privatnog i javnog partnerstva. Razvidna je, međutim suštinska razlika koja počiva u spoznaji da je riječ o posljedici koja je proizašla iz procesa pretvorbe i privatizacije, a ne kao rezultat planskog, programiranog povezivanja javnog i privatnog na rješavanju određenih problema.

U posljednjih godina u praksi su zaživjeli i zahtjevniji modeli javno-privatnog partnerstva, posebice kada je riječ o području obrazovanja i znanosti, tehnološko-razvojnim centrima, očuvanju prirodnog okoliša, stanogradnji, izgradnji objekata javne uprave, izgradnji sportske i urbane infrastrukture, te razvoju zdravstva i socijalne skrbi. Usporedo s razvojem modela javno-privatnog partnerstva i njihovih projekata, razvijale su se i prateće gospodarske djelatnosti, profesionalne i stručne sposobnosti javnog i privatnog sektora za pripremu, ocjenu i vrednovanje njihovih projekata, te institucionalni kapaciteti nužni za uspješnu primjenu javno-privatnog partnerstva u Republici Hrvatskoj, u čemu su važnu ulogu imale Smjernice za primjenu ugovornih modela javno-privatnog partnerstva Vlade Republike Hrvatske⁴⁸.

Javno-privatno partnerstvo u dosadašnjoj praksi potvrdilo je da može imati važnu ulogu u podizanju razine javnih usluga, ubrzavanju gospodarskog razvoja i reformi javne

⁴⁸ Smjernice NN

uprave prijenosom posebnih znanja o upravljanju javno-privatnim partnerskim projektima s privatnog na javni sektor. Pri tome su osnovne prednosti javno-privatnog partnerstva osiguravanje novih izvora privatnog kapitala potrebnog javnom sektoru zbog daljnjeg pružanja kvalitetnijih postojećih ili novih javnih usluga što dugoročno može dovesti do oslobađanja dodatnih proračunskih sredstava.

Kroz rastuću primjenu javno-privatnog partnerstva može se osigurati učinkovitije upravljanje i bolja uporaba javnih građevina, kroz inovativnost i racionalnost privatnog sektora kod upravljanja javnim građevinama te prijenos stručnih znanja potrebnih javnim partnerima za bolje i učinkovitije upravljanje javnim građevinama te učinkovitije pružanje javnih usluga svim građanima Republike Hrvatske a pri čemu javni sektor osigurava stabilan politički i pravni okvir, potiče, prati, usmjerava i razvija javno-privatno partnerstvo

Stoga je u provedbi usvojene Strategije javne nabave predviđeno da Uprava za sustav javne nabave Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva (dalje u tekstu: Uprava za sustav javne nabave), kao središnja institucija u provedbi politike sustava javne nabave, utemelji Forum za javnu nabavu kao tijelo, a ujedno i mjesto redovitih susreta s poslovnom zajednicom, sindikatima i nevladinim organizacijama, te svim drugim bitnim zainteresiranim stranama za raspravu o sustavu javne nabave, uključivo javno-privatno partnerstvo i koncesije, iskustvima u primjeni te prijedlozima institucionalnih, zakonodavnih i obrazovnih novina, kako bi se osigurao nužan konsenzus glede unaprjeđenja sustava javne nabave u cijelosti.

Važan preduvjet uspješnog razvoja javno-privatnog partnerstva je i ovaj Strateški okvir za razvoj javno-privatnog partnerstva u Republici Hrvatskoj (dalje u tekstu: Strateški okvir), koju je nakon rasprave prihvatilo Gospodarsko-socijalno vijeće (dalje u tekstu: GSV), čime je primjena javno-privatnog partnerstva prihvaćena od strane svih socijalnih partnera, a što je izuzetno značajan poticaj u ostvarivanju naših zajedničkih ciljeva.

Strateški okvir sadrži jasne odrednice o djelokrugu, načelima i ciljevima primjene modela javno-privatnog partnerstva u Republici Hrvatskoj, kao i o pitanjima koja su bitna za njihovu provedbu, uključivo potrebu koordinacije svih aktivnosti od strane Uprave za sustav javne nabave, Agencije za javno-privatno partnerstvo i Ministarstva financija, kao središnjih tijela nadležnih za primjenu modela javno-privatnog partnerstva u Republici Hrvatskoj, uz uvažavanje pozitivne uloge socijalnog partnerstva i dijaloga sa svim

zainteresiranim stranama o pitanjima od interesa za uspješnu provedbu javno-privatnog partnerstva u Republici Hrvatskoj.

Strateški okvir naglašava značaj praćenja učinaka provedenih projekata po modelu javno-privatnog partnerstva te projekata provedenih po odgovarajućem tradicionalnom modelu zbog stvaranja pretpostavki za njihovo kvalitetnije prethodno vrednovanje i bolje srednjoročno i dugoročno planiranje projekata javno-privatnog partnerstva te ocjenu sukladnosti postignutih rezultata s temeljnim načelima i ciljevima Strateškog okvira.

Potvrda navedenih načela na temelju provedbenih iskustava ima za cilj potvrditi javno-privatno partnerstvo na nacionalnoj, lokalnoj, sektorskoj i projektnoj razini kao jedan od ključnih stupova javne nabave i pružanja kvalitetnih postojećih te novih javnih usluga a da bi se isto postiglo, najvažnije je osigurati partnerstvo javnog i privatnog sektora samim time i svih zainteresiranih strana u provedbi projekata.

5.2. Sektor brodarstva i prilagodbe

Morsko brodarstvo, s obzirom na područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara i ljudi, te utjecaj na svjetsko i nacionalno gospodarstvo i vanjskotrgovinsku razmjenu, jest gospodarska djelatnost kojoj država mora pridati pozornost iz nekih od niže navedenih razloga:

- tržište morskog brodarstva je raznovrsno, tj. svaki tip tržišta ima svoje posebnosti u smislu: organizacije poslovanja i plovidbe i utvrđivanja visine vozarine;
- nacionalno porijeklo vlasnika broda ne treba se poistovjećivati sa zastavom koju vije brod. Prema tome, morsko brodarstvo treba prihvatiti kao gospodarsku djelatnost koja je u funkciji razvoja nacionalne industrije, s obzirom da koristi raznovrsne industrijske proizvode i osigurava prekomorski prijevoz u okviru vanjske trgovine.

Morsko brodarstvo u Republici hrvatskoj karakterizira dugogodišnja orijentacija brodara na tzv. "cross trade", što podrazumijeva pomorsko-prijevozničke usluge između stranih luka, kao posljedica:

- specijalizacije brodara za pojedine vrste tereta,
- nedovoljno opsežne nacionalne prekomorske vanjskotrgovinske razmjene i

- nedovoljne zainteresiranosti nacionalnih vanjskotrgovinskih organizacija za suradnju s nacionalnim, prije svega linijskim brodarima.

Utvrđivanje strategije prvobitno inzistira definiranje misije, na koju utječu vanjski utjecaji kao što su ciljevi gospodarskog razvoja i uvjeti koje nameću prirodne karakteristike i unutarnji utjecaji kao što su sociološke, kulturološke i ekonomske karakteristike organizacije. Shodno tome, određivanje misije temelji se na gospodarskim i kulturološkim iskustvima okruženja i određene organizacije koja će pretpostavljenu misiju i realizirati nizom konkretnih poslovnih aktivnosti.

Vanjski uvjeti koji će utjecati na razvoj trgovačke mornarice Republike Hrvatske su:

- Pomorska politika ekonomski integriranih zemalja
- struktura svjetske vanjskotrgovinske razmjene,
- Pomorska nacionalna politika
- Uvjeti izgradnje brodova u nacionalnim i/ili inozemnim brodogradilištima.
- Određivanje prioritetnog prometnog pravca prema jednoj od hrvatskih jadranskih luka
- Izgradnja ili rekonstrukcija prometne i lučke infrastrukture prema unaprijed određenom rangu pojedine luke

Unutarnji uvjeti koji će utjecati na razvoj hrvatske trgovačke mornarice su:

- Tržišna usmjerenost s obzirom na pretežne vrste dobara
- Pronalaženje načina izgradnje novih brodova
- Intenzivne poslovne komunikacije sa subjektima koji su nosioci "booking power"-a
- Povezivanje u poslovne alijanse s drugim brodarima i/ili utjecajnim gospodarskim subjektom u zemlji i/ili inozemstvu

Unutarnji uvjeti koji će utjecati na razvoj putničkog brodarstva Republike Hrvatske

- Libertizacija tržišta putničkog brodarstva uz raznovrsne mjere financijske potpore s obzirom na pojedine linije. Takav pristup naglašava brodarsku liniju kao specifično tržište, u okviru kojega je brodar ponuda, a potrebna za prijevozom potražnja.

Stvaranje objektivnih uvjeta kako bi u što većem broju slučajeva longitudinalna povezanost brodarskim linijama bila racionalnija nego korištenje duž obalne cestovne infrastrukture.

Vanjski uvjeti koji će utjecati na razvoj putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj su:

- Geopolitička stabilnost Sredozemlja
- Geopolitička stabilnost neposrednog prostora koji okružuje Republiku Hrvatsku
- Gospodarski rast Republike Hrvatske u okviru kojega je naročito naglašen razvoj obalnog ruba s otocima
- Adekvatna prometna i lučka infrastruktura
- Produljenje turističke sezone
- Određivanje ciljnih turističkih tržišta s obzirom na socijalne karakteristike emitivnog prostora
- Agresivan marketing turističke ponude Republike Hrvatske tijekom priprema za turističku sezonu, koristeći raznovrsne medije, a na temelju kulturoloških specifičnosti prostora koje se predstavlja

Ciljevi razvoja morskog brodarstva u Hrvatskoj su:

- Zadržati postojeće kapacitete i tržišta
- Povećati udio nacionalnih brodara u lučkom prometu nacionalnih luka
- Privlačiti terete gospodarskih subjekata gravitacijskog područja
- Razriješiti recidiv "Croatia line" stvaranjem okolnosti da Rijeka, Pula i Split zadrže linijske brodare, koji su nosioci pomorske orijentacije. Naime, linijski brodar trenutno održava komunikacije na relaciji nacionalne-međunarodne luke, dok brodari tankerskog i slobodnog brodarstva, prema prirodi tereta i organizaciji poslovanja, prije svega posluju na relacijama između inozemnih luka.
- Prilagođavati se administrativnim zahtjevima Europske unije
- Revitalizirati kružna putovanja s ishodištem u jednoj ili više hrvatskih luka

Mjere kojima se navedeni ciljevi mogu ostvariti a dijelom se već primjenjuju:

- Suradnja što većeg broja relevantnih subjekata na projektu razvoja nacionalnog lučkog sustava i određivanja prioriternog nacionalnog lučko-prometnog pravca
- Suradnja organizacija morskog brodarstva i relevantnih domaćih i inozemnih gospodarskih subjekata koji sudjeluju u prekomorskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni koristeći hrvatski lučki sustav
- Poduzeti aktivnosti na tehnološkom osuvremenjivanju trgovačke mornarice prema karakteristikama vodećih svjetskih pomorskih zemalja.
- Rekonstruirati najpovoljniju lučku infrastrukturu u lukama Rijeka i Split radi polazno-završnog prihvata putnika u okviru kružnih putovanja Jadranom i/ili Sredozemljem.

6. ZAKLJUČAK

Primorske zemlje sa razvijenom pomorskom politikom u funkciji gospodarskog razvoja imaju posebne pogodnosti zbog različitosti djelatnosti koje se vrše unutar istog sustava i iznimno velikog multiplikativnog faktora pojedinih djelatnosti pomorskog gospodarstva a gdje spadaju luke i brodogradnja. S tog gledišta razvidno je kako je osnovni preduvjet svake države za proces europske integracije sadržan u stvaranju kvalitetne komunikacije između europskih država.

Pomorstvo kao sastavni dio prometnog sustava sa strateški značajnom pozicijom za budućnost Republike Hrvatske važno je da se djeluje u pravcu kvalitetnog prometnog povezivanja s Europskim državama kako bi se valorizirao povoljan geostrateški položaj Republike Hrvatske, a za postizanje takvog cilja nužno je istražiti usklađenost prometnog i pomorskog sustava Republike Hrvatske u kontekstu prometne i pomorske politike Europske unije.

Da bi u potpunosti oživilo pomorstvo i gospodarenje lukama kao bitan gospodarski segment Republike Hrvatske, potrebno je u cijelosti modernizirati, redefinirati i prestrukturirati sustav prometa i pomorstva u smjeru prihvaćanja i implementiranja suvremenih trendova.

Analizirati, istražiti i utvrditi važne značajke i čimbenike razvoja prometa i pomorstva te predložiti mjere i aktivnosti provedbe razvojnih procesa prometa i pomorstva Republike Hrvatske u skladu s prometnom i pomorskom politikom Europske unije.

Zaključak rada je da prometni sustav predstavlja jedan od važnijih uvjeta za uspješan i kvalitetan gospodarski razvoj države dok ujedno predstavlja i čimbenik koji je od značajne važnosti za približavanje i povezivanje s drugim državama.

LITERATURA

1) Knjige:

1. Buble, M.: Management, Ekonomski fakultet Split, Split, 2000.
2. Čerić, V., Varga, M. (urednici): Informacijska tehnologija u poslovanju, Sveučilište u Zagrebu i Element Zagreb, Zagreb, 2004.
3. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003.
4. Jelinović Z., Ekonomika prometa i pomorstva, Informator, Zagreb 1983.
5. Kandžija, V.: Gospodarski sustav Europske Unije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
6. Kesić, B.: Ekonomika luka, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, 2003.
7. Mitrović, F, Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2010.
8. Mrnjavac, E.: Pomorski sustavi, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1998.
9. Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D.: Ekonomika prometnog sustava, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000.
10. Zelenika, R., Jakomin, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
11. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
12. Zelenika, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.
13. Zelenika, R.: Prometni sustavi: Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
14. Zelenika, R.: Znanost o znanosti, peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2004.

15. Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
16. Zelenika, R.: Logistički sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
17. Zelenika, R.: Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006.
18. Zelenika, R. Pavlić, H: Upravljanje logističkim mrežama, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Kastav: IQ Plus, 2007.
19. Zelenika, R.: Znanje - temelj društva blagostanja : obrazovna i znanstvena industrija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007.
20. Zelenika, R., Pupavac, D.: Menadžment logističkih sustava, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ PLUS d.o.o. Kastav, Rijeka, 2008., Rijeka, 2008.
21. Zelenika, R.: Načela ekonomije i ekonomike, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ PLUS d.o.o. Kastav, Rijeka, 2008.
22. Šubat, D. et. all.: Intermodalni prijevoz u Hrvatskoj s prijedlogom programa i smjernica razvoja, IPC Dunav-JadranZagreb, 2009.

2) Članci u časopisima:

23. Brkić, A., Švaljek, I., Bukljaš, M.: Hrvatski promet kao sastavni dio integracijskih aktivnosti prometne politike Europske Unije, Suvremeni promet, Zagreb, 21, br. 5, 2000.
24. Kesić, B., Jugović, A.: Trendovi razvoja pomorskoputničkih luka Republike Hrvatske, 12. Međunarodni znanstveni skup Društvo i tehnologija, Zadar, 2005.
25. Mencer, I.: Pomorska politika Europske unije i morsko brodarstvo Republike Hrvatske, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 46, 1995., 7-8.
26. Mencer, I., Frančisković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000., 5-6.

27. Zelenika, R., Kandžija, V.: Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske, Naše more, Dubrovnik, 44, 1997., 1-2.
28. Zelenika, R., Jakomin, I.: Relevantni činitelji organizacije prometnog poduzeća, Zbornik radova "Organizacija i sigurnost prometa", 5. međunarodno znanstvenostručno savjetovanje, Suvremeni promet, Opatija, 1997.
29. Zelenika, R., Nikolić G., Jugović, A.: Pomorski promet Republike Hrvatske – dio globalnog logističkog sustava, Drugi znanstveni kolokvij «Poslovna logistika», Ekonomski fakultet u Osijeku i Poljoprivredni institut, Poreč, 2002.

5) Elektronički izvor informacija:

30. <http://rru.worldbank.org/> (12.10.2008)
31. <http://hermes.civil.auth.gr/workport/wp.html> (13.10.2008)
32. <http://www.croatiabiz.hr> (11.09.2008.)
33. <http://www.hfp.hr> (10.08.2008.)
34. <http://www.lukarijeka.hr> (04.01.2009.)
35. <http://www.novilist.hr> (10.09.2008.)
36. <http://www.ncppp.org/howpart/ppptypes.html> (12.11.2008.)
37. <http://www.portauthority.hr> (04.01.2009.)
38. <http://www.worldbank.org> (10.01.2009.)
39. <http://www.croinvest.org> (15.12.2008.)

6) Zakoni i propisi:

40. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 17, 1994.
41. Zakon o morskim lukama, Narodne novine br. 108, 1995, Narodne novine br. 6, 1996, Narodne novine br. 137, 1999 i br.97, 2000.
42. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br.158, 2003.