

SVEU ILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

MATEA HORVAT

ANALIZA I OCJENA STANJA LINIJSKOG
POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U EUROPI
DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEU ILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**ANALIZA I OCJENA STANJA LINIJSKOG
POMORSKOPUTNI KOŠ PROMETA U EUROPI**
**ANALYSIS AND REVIEW OF LINER MARITIME
PASSANGER TRAFFIC IN EUROPE**
DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Pomorsko putni ki promet

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

Studentica: Matea Horvat

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112037448

Rijeka, rujan 2014.

Studentica: Matea Horvat

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112037448

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom ANALIZA I OCJENA STANJA POMORSKOPUTNI KOŠ PROMETA U EUROPI izradila samostalno pod mentorstvom Izv.prof.dr.sc. Alena Jugovi a.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživa kog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tu e spoznaje, stavove, zaklju ke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafraziraju i navela u diplomskom radu na uobi ajen, standardan na in citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Studentica:

MATEA HORVAT

SAŽETAK

U ovom radu se analizira i utvrđuje stanje linijskog pomorskoputničkog prometa i putničkih luka u Europi, ponajviše upravljanje linijskim pomorskoputničkim prometom u Republici Hrvatskoj. Na početnom dijelu rada opisuju se značajke koje se odnose na linijsko pomorskoputničko brodarstvo, te temeljne odrednice linijskog pomorskoputničkog prometa, a na kraju rada istražuje se perspektiva linijskog pomorskoputničkog prometa kako u Europi tako i u Republici Hrvatskoj.

Ključne riječi: linijski promet, pomorskoputničke luke, putnička flota, linijski brodari

SUMMARY

This paper analysis and determines condition of liner maritime passenger traffic and passenger ports in Europe, mostly managing with liner maritime passenger traffic in Republic of Croatia. Beginning of this paper describes features of liner passenger shipping, and fundamental determinants liner passenger traffic, and at the end of paper is exploring perspective of liner passenger traffic in Europe and as well in Republic of Croatia.

Key Words: liner traffic, passenger ports, passenger fleet, liner shippers

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ.....	II
1. UVOD.....	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STUKTURA RADA.....	3
2. OSNOVNE ZNAČAJKE POMORSKOPUTNIŠKOG PROMETA	4
2.1. LINIJSKI PUTNIŠKI PROMET	4
2.2. TURISTIČKA (KRUŽNA) PUTOVANJA.....	6
3. TEMELJNE ODREDNICE LINIJSKOG POMORSKOPUTNIŠKOG PROMETA.....	9
3.1. PRAVNI OKVIR RELEVANTAN ZA ODVIJANJE LINIJSKOG PUTNIŠKOG PROMETA.....	9
3.2. EUROPSKE SMJERNICE ZA ODVIJANJE LINIJSKOG POMORSKOPUTNIŠKOG PROMETA.....	10
3.3. KABOTAŽA I SUBVENCije.....	13
4. ZNAČAJKE, ULOGA I ANALIZA STANJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNIŠKOG BRODARSTVA U EUROPI	14
4.1. SEGMENTACIJA TRŽIŠTA (REGIJE).....	14
4.1.1. Linijski putniški promet u Skandinaviji.....	15

4.1.2.	Linijski putni ki promet u Sjeverozapadnoj Europi	16
4.1.3.	Linijski putni ki prometu u isto nom Mediteranu	17
4.1.4.	Linijski putni ki promet u zapadnom Mediteranu	18
4.2.	ORGANIZACIJSKE SPECIFIKOSTI	19
4.3.	BRODOVI ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA	21
4.3.1.	Klasinski putni ki brodovi	21
4.3.2.	RO-RO putni ki brodovi	23
4.3.3.	Putni ki brodovi velikih brzina	24
4.4.	LUKE ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA	25
4.4.1.	Najvažnije linijske putni ke luke u Europi	27
5.	UPRAVLJANJE LINIJSKIM PROMETOM U REPUBLICI HRVATSKOJ	
	31	
5.1.	ME UNARODNI LINIJSKI PROMET	36
5.2.	DOMA I LINIJSKI PROMET	37
5.2.1.	Istra i Sjeverni Jadran	37
5.2.2.	Srednji Jadran	40
5.2.3.	Južni Jadran	42
6.	PERSPEKTIVA RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U EUROPI I REPUBLICI HRVATSKOJ	49
6.1.	TENDENCIJE RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U EUROPI	49
6.2.	TENDENCIJE RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ	50
6.2.1.	Modernizacija flote u Hrvatskoj	53
6.2.2.	Perspektiva pomorskoputni kih luka u Hrvatskoj	53
7.	ZAKLJU AK	61

LITERATURA	63
POPIS TABLICA.....	67
POPIS GRAFIKONA.....	68
POPIS FOTOGRAFIJA	69
POPIS SLIKA	70

1. UVOD

U uvodu su pobliže pojašnjene sljedeće tematske jedinice: 1) Problem, predmet i objekti istraživanja 2) Radna hipoteza, 3) Svrha i ciljevi istraživanja 4) Znanstvene metode i 5) Struktura rada.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Temeljni predmet istraživanja je analizirati i utvrditi značajke pomorskoputničkog prometa posebice linijskog prometa i pomorskoputničkih luka te ocijeniti njihovo postojanje i stanje i tendencije kretanja.

Pomorski promet je najbitnija pomorska djelatnost koja omogućuje globalno povezivanje, pa samim time direktno utječe na turizam što je isto tako djelatnost koja je od velike gospodarske važnosti za Republiku Hrvatsku jer sve više turista iz cijeloga svijeta, a ponajviše Europljana dolazi na hrvatsku obalu te samim time oni postaju korisnici usluga pomorskoputničkog prometa. Zbog toga linijski putnički promet je bitan za hrvatsku obalu jer povezuje kopno i otoke te utječe na otočki turizam.

Ono što ponajviše karakterizira linijski putnički promet je sezonalnost koja za brodare ima pozitivnu i negativnu stranu. Pozitivno je to što brodari tijekom sezonskog prometa ostvaruju veliki promet i dobit što im omogućuje poslovanje tijekom zimskih mjeseci kada troškovi poslovanja premašuju ostvarene prihode zbog slabijeg prometa. Negativna strana sezonskog prometa je veliko tehnološko opterećenje za stare brodove te opterećenje posade zbog produženog radnog vremena.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Radna hipoteza ovog diplomskog rada bazira se na pretpostavci kako je linijski pomorskoputnički promet bitan za gospodarski razvoj neke države, pogotovo gospodarski život otocnog stanovništva te kako linijski putnički promet utječe na turizam. Isto tako postoji i pretpostavka kako hrvatski brodari imaju mogućnost konkurirati stranim brodarima u linijskom pomorskoputničkom prometu.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha istraživanja je istražiti i temeljno objasniti stanje linijskog pomorskoputni kog prometa u Europi i Republici Hrvatskoj, te na koji način se razvijati linijski pomorskoputni ki promet.

Cilj je istraživanja i analiziranja je trenutno stanje pomorskoputni kih luka i linijskog putni kog prometa u svijetu i Europi, a posebice u Republici Hrvatskoj i sagledavanje potreba razvoja linijskog pomorsko putni kog prometa i luka Hrvatske u bližnjoj i daljnjoj budućnosti s obzirom na specifične potrebe. Osim manjka sredstava za potrebu nabave ili izgradnje suvremene putni ke flote, jedan od važnih problema Hrvatske je i stvaranje konkurentnosti među brodarima te spomenuta sezonalnost.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Istraživanje podataka o značajkama pomorskoputni kog prometa, te stanju linijskog putni kog prometa u svijetu, Europi i Republici Hrvatskoj temeljeno je na informacijama i podacima dobivenim od strane Agencije za obalni linijski promet i Jadrolinija d.d. Temeljni izvori podataka na kojima se temelji istraživanje su: Strateški plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za razdoblje 2014. – 2016., podaci sa Eurostata i državnog zavoda za statistiku, Zakona Republike Hrvatske, te mnogi drugi podaci preuzeti sa različitih internetskih stranica i stručnih pomorskih časopisa.

Korišteni su i rezultati mnogih prethodnih istraživanja kao što su Organizacija i razvoj pomorsko-putni kih luka autora Jugović, A., Kesić B. i Jakomin, I., Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putni kih brodova autora Vidović, V., Mitrović, F. i Tomašević, M., projekt Pomorski promet Republike Hrvatske autora Kesić, B., Jugović, A., Poletan Jugović, T., Perić Hadži, A. i Tijan, E., te knjige Menadžment pomorskoputni kih luka autora Kesić, B. i Jugović, A., Pomorski sustav i Promet u turizmu autorice Mrnjavac, E.

U obradi ovog rada u odgovarajućoj kombinaciji korištene su mnoge znanstvene metode kako bi se došlo do konačnih zaključaka ovog rada. Neke od tih metoda su metoda analize i sinteze, metoda apstrakcije, komparativna i deskriptivna metoda te grafička metoda.

1.5. STUKTURA RADA

Diplomski rad sastoji se od osam međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, Uvodu postavljen je problem, predmet i objekti istraživanja. U nastavku je postavljena radna hipoteza, te svrha i ciljevi istraživanja. Također su obrazložene znanstvene metode, te izvori prikupljenih podataka koji su korišteni u oblikovanju i strukturi rada.

U drugom dijelu, s naslovom Osnovne značajke linijskog pomorskoputnog prometa objašnjeni su pojmovi koji opisuju linijski putni promet te pojmovi koji opisuju kružna putovanja.

U trećem dijelu, naslova Temeljne odrednice linijskog pomorskoputnog prometa, opisuje se pravni okvir za linijski putni promet, te koje su europske smjernice bitne da bi odvijala takva vrsta prometa, te je definirana kabotaža i subvencioniranje.

U četvrtom dijelu, koji nosi naslov Značajke, uloga i analiza stanja linijskog pomorskoputnog brodarstva u Europi analizira segmentaciju tržišta odnosno regija u Europi, te koje su organizacijske specifičnosti, te koji brodovi postoje za linijski putni prijevoz, te isto tako i luke za linijski prijevoz putnika.

Peti dio, koji ima naslov, Upravljanje linijskim prometom u Republici Hrvatskoj pokazuje stanje linijskih brodara, njihove flote i prometa, te putničke, brodarske i brzobrodarske linije po regijama na Jadranu.

U šestom dijelu, s naslovom Perspektiva razvoja pomorskoputnog prometa u Europi i Republici Hrvatskoj opisuju se buduće odrednice za razvoj linijskog putnog prometa i koji baziran je na mogućnostima glede razvitka hrvatskog putnog linijskog prometa i luka. Iako se iz godine u godinu obnavlja linijska flota, problem je u tome što i dalje nije jaka konkurencija među brodarima.

U posljednjem dijelu, Zaključku, izložena je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazana postavljena hipoteza i ostvaren postavljeni cilj.

2. OSNOVNE ZNAJKE POMORSKOPUTNI KOŠ PROMETA

2.1. LINIJSKI PUTNI KI PROMET

„Linijski pomorski putni ki promet organizira se na ograni enim reionalnim tržištima, na kojima postoji kontinuirana potreba za prijevozom putnika (i vozila) na relacijama koje se kre u u rasponu od svega nekoliko Nm do nekoliko stotina Nm. Prije nekoliko desetaka godina, a to je razdoblje intenzivne ekspanzije automobila, klasi ni putni ki brodovi se supstituiraju trajektima. Korisniima brodskega servisa omogu eno je da u luci odredišta, po iskrcaju s broda raspolažu vlastitim automobilom, a istodobno je to utjecalo na pove anje potražnje za brodskim prijevozom.“¹

Kojim brodom e se do koje destinacije ploviti ponajviše ovisi o udaljenosti izme u po etne i završne luke, o zna ajkama terminala i luka te o ja ini i kontinuiranosti prometnih tokova.

U novije vrijeme suvremeni trajekti sve više podsje aju na brodove za kružna putovanja, pa ih neke turisti ke agencije uklju uju u svoje turisti ke aranžmane kao mini krstarenja koja se kombiniraju s drugim oblicima prijevoza i ponudama.

Linijsko putni ko brodarstvo se ne razlikuje toliko od linijskog teretnog brodarstva. Grupa brodova istih ili sli nih karakteristika koji ine liniju obavlja prijevoz putnika na pojedinim relacijama prema utvr enom redu plovidbe.² Red plovidbe se odnosi na duže razdoblje i uzima u obzir sezonske oscilacije u veli ini prometne potražnje.

U linijskom brodarstvu koriste se klasi ni putni ki brodovi i trajekti. Trajekti postaju sve zna ajnije i dominiraju e prijevozno sredstvo u pomorskom linijskom prijevozu putnika zbog povezanosti izme u ovjeka i automobila. Danas se sve više koriste nove vrste plovila – trajekti velikih brzina (od 30 do 50 vorova) : dvostupci, hidrogliseri, hidrobusi, SWATCH i sl. Takva vozila zahtjevaju ve a ulaganja i odgovaraju u organizaciju pomorsko prijevoznog procesa.

¹ Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Fakultet za turisti ki i hotelski menadžment, Opatija, 2008.,str.114.

² Red plovidbe je instrument kojim se potencijalni korisnici obavješ uju o uvjetima pod kojima je mogu e koristiti prijevoznu uslugu. Red plovidbe je podložan promjenama u ve oj ili manjoj mjeri, a za to je uvjetovano veli inom sezonskih oscilacija.

Trajekt je putni ko teretni brod koji je namjenjen za prijevoz putnika ili robe odnosno vozila na redovitim, naj eš e kra im relacijama. Trajekti imaju jednu ili više paluba koje su povezane hidrauli ki upravljanim platformama za transfer vozila. Cruise ferry je kombinacija svojstva brodova za kružna putovanja i trajekata koje jedna vrsta putnika koristi putni ki brod kao trajekt, a druga vrsta putnika ga koristi kao brod za kružna putovanja. Ovakvi brodovi imaju naj eš e kapacitet ve i od 500 putnika i to su brodovi naj eš e u Sjevernoj Europi i Balti kom moru.

Organizacijsku razinu, u pravilu, ine velika brodarska poduze a, s mogu noš u znatnih ulaganja u brodovlje, naj eš e ustrojena kao dioni ka društva. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza izme u obale i otoka op edruštveni interes, putni ki brodari su državna poduze a. Organizacijska struktura poduze a putni kog linijskog broдача je složenija od one kod teretnog broдача, budu i da na putni kim brodovima treba osiguravati uvjete za ponudu ugostiteljskih i ostalih usluga putnicima, što višestruka pove ava potrebu za bijelim osobljem i razvijenom nabavnom funkcijom.

Pravnu razinu linijskog putni kog broдарства karakterizira intenzivna aktivnost usmjerena na pripremu i donošenje me unarodnih normi kojima se stvaraju uvjeti ve e sigurnosti u prijevozu putnika morem. Osobito je to zna ajno za trajekte koji kao svi RO-RO brodovi nemaju popre nih pregrada i kod ve ih pomorskih nezgoda vrlo brzo potonu, ne ostavljaju i esto vremena za spasila ke aktivnosti. Stoga uvo enje ISM koda³ vezano za ustrojenje cjelokupne organizacije poduze a i korištenje brodova u skladu s normama sigurnosti, da bi se u slu aju pomorske nezgode moglo pravovremeno reagirati i tako izbje i najteže posljedice.⁴

Državna poduze a posluju na linijama s visokom potražnjom, ali i na linijama s ekstremno niskom potražnjom, za koje privatno poduze e ne može biti zainteresirano budu i da veli ina ostvarenog prihoda ne omogu ava pokri e troškova. To su u pravilu linije od posebnog državnog interesa, jer je primjerice stanovnicima na udaljenim otocima potrebno osigurati povezanost s kopnom. Privatna poduze a iskazuju interes jedino za linijama na kojima postoji konstantna i znatna potražnja, koja predstavlja garanciju da e održavanje linije biti profitabilno. U pomorskom linijskom putni kom prijevozu

³ ISM kod (International Safety Management Code) – predstavlja me unarodni standard zasigurno upravljanje i eksploataciju brodova i sprije avanje one iš enja.

⁴ Mrnjavac E.: Pomorski sustav, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1998., op. cit. str. 61. i 63.

uobičajena je državna intervencija, primjenom verificiranih mjera pomorske politike (primjerice subvencioniranje), kojima se stvaraju uvjeti ne samo za održavanje života na otocima, već i za razvitak turizma tamo gdje to, bez prometne povezanosti, nebi bilo moguće.⁵

2.2. TURISTIČKA (KRUŽNA) PUTOVANJA

Jedan od važnijih motiva za turistička putovanja je uživanje u moru i suncu pa se zbog toga zasnivaju specifični oblici prometa među kojima se najviše koriste kružna putovanja i izleti.

Kružna putovanja su se relativno kasno pojavila u odnosu na druge vrste putničkog prometa, pa tako i u Hrvatskoj. Turizam kružnih putovanja je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi raznovidne zabave i sl.

Kružna putovanja mogu biti međunarodna i unutar teritorijalnih voda neke države. Brodovi koji su namjenjeni međunarodnim kružnim putovanjima imaju veliki kapacitet za putnike, velikih su brzina.

Slučajno odnosno gradskog stajališta, takva putovanja su najčešće jednodnevna bez obzira što brod zna biti u luci i nekoliko dana, zbog toga što se ne može ostvariti na brodu.

U ovu vrstu prometa spadaju brodovi za kružna putovanja koja su vrlo luksuzno opremljena za boravak putnika, snažnih pogonskih strojeva radi velikih brzina i vitkih linija trupa što uvjetuje visoku nabavnu cijenu. Uredari koji služe za smanjenje lutanja i posrtanja su standardna oprema brodova da bi se putnicima osigurao što ugodniji boravak na brodu i kad su loše vremenske prilike. U poduzeću ima za kružna putovanja treba raspolagati sa znatnom financijskom snagom.

Kad se radi o organizacijskoj strukturi kružnih putovanja vrlo je važna kadrovska funkcija koja mora priskrbiti znatan broj „bijelog osoblja“ odgovarajućeg profila. Za prodaju brodske prostora bave se turističke agencije koje to rade na način da pomorsko – prijevozni proces ugrube u ponudu turističkog kružnog putovanja. Zbog toga je vrlo bitna prodaja u organizacijskoj strukturi brodova, a njezin primarni zadatak je pronalaženje turističke agencije koja će moći i tokom cijele godine osigurati dobru popunjenost

⁵ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op.cit.str. 116.

kapaciteta broda. Prodajna služba pri sklapanju ugovora s turistima komercijalnom agencijom mora voditi brigu o tome da eventualna loša popunjenost brodske kapaciteta ne snosi brodar.⁶

Jedna od značajnijih područja kružnih putovanja su Karibi, Sjeverna Europa, Daleki Istok, Mediteran, Aljaska, a značajna emitivna tržišta su Italija, Francuska; SAD, Njemačka i Velika Britanija.

Glavno emitivno tržište kružnog putovanja je tržište Sjeverne Amerike (SAD i Kanada) koje je 2010. godine generiralo oko 11,7 milijuna putnika ili 65% ukupne potražnje u kružnom putovanju. Tržište Sjeverne Amerike je u razdoblju od 1980. do 2010. godine raslo s prosječnom godišnjom stopom od 8,4%, a u 2004. i 2005. godini porast potražnje u odnosu na prethodnu godinu iznosio je 8,5%, odnosno 5,6%. Europsko tržište, na kojem je dominantno tržište Velike Britanije, drugo je prema zastupljenosti u svijetu, s oko 3,9 milijuna putnika i udjelom od oko 22% ukupne svjetske kružnog putovanja potražnje u 2010. godini.⁷

Izletnički brodovi predstavljaju značajnu ponudu u primorskim destinacijama jer su im dostupne obalne destinacije koje su teže pristupačne morem. Kapacitet izletničkog broda najčešće ne prelazi kapacitet od 100 putnika, a brzina nije veća od 15 čvorova, a na brodu je svega nekoliko osoblja koje obavljaju navigacijsku, strojarsku, prodajnu i ugostiteljsku funkciju.⁸

Prednost kružnih putovanja:

- krizevi omogućuju brz i nesmetan pristup do traženih odredišta
- sigurnost putnika i socijalni moment koji se pruža na brodu
- visoka razina usluge
- mobilnost
- rotacija putnika na brodske živote
- bijeg od svakodnevnog života i stresa.

Nedostatci kružnih putovanja:

⁶ Mrnjavac, E.: Pomorski sustav, op.cit.str. 63. – 64.

⁷ <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr> (22.05.2014.)

⁸ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, op.cit.str. 119.

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

3. TEMELJNE ODREDNICE LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA

Temeljne odrednice linijskog pomorskoputni kog prometa se najviše odnose na pravni okvir, europske smjernice, te kabotažu i subvencije.

3.1. PRAVNI OKVIR RELEVANTAN ZA ODVIJANJE LINIJSKOG PUTNI KOG PROMETA

Zakonska regulativa koja se odnosi na linijski putni ki promet u Republici Hrvatskoj obuhvaća ponajprije Pomorski zakonik (181/04), zatim tu su i Zakoni o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (NN 76/07, NN 146/08, NN 61/11, NN 56/13). Na Pomorski zakonik se nadovezuje Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06) Zakon o izmjeni Zakona o prijevozu u linijskom i povremenim obalnom pomorskom prometu (NN 38/09) te Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 87/09, NN 18/11, NN 80/13). Osim Zakona, u linijskom putni kom prometu postoje i razni Pravilnici, Uredbe i Odluka.

Na ovaj pravni okvir linijski putni ki promet u Republici Hrvatskoj, ovaj Zakon sadrži i odredbe kojima se osigurava primjena sljedećih uredbi Europske Unije:⁹

- Uredbe (EEZ) broj 3577/92, od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar državnih granica (pomorska kabotaža), (SL L 364, 12. 12. 1992.), (u daljnjem tekstu: Uredba (EEZ) broj 3577/92);
- Uredbe (EU) broj 1177/2010, od 24. studenoga 2010. o pravima putnika prilikom putovanja morem i unutarnjim plovnim putovima i kojom se mijenja Uredba (EZ) br. 2006/2004, (tekst značajan za Europski gospodarski prostor), (SL L 334, 17. 12. 2010.), (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) broj 1177/2010).

Da bi se mogao obavljati prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu brodari sklapaju Ugovor o koncesiji ili Ugovor o pružanju javne usluge, koje im zaključuje

⁹ <http://www.zakon.hr/cms.htm?id=440> (07.09.2014.)

Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja ima i iz Državnog proračuna plaća subvenciju za prijevoz, te nadzire dali se poštuje sve što su stranke sklopile u navedenim Ugovorima.

„Ugovor o koncesiji za gospodarsko korištenje općeg ili drugog dobra jest ugovor koji je predmet korištenje općeg ili drugog dobra za koje je zakonom određeno da je dobro od interesa za Republiku Hrvatsku.“¹⁰

„Ugovor o koncesiji za javne usluge jest ugovor istovjetan ugovoru o javnim uslugama, a razlikuje se samo u činjenici da se naknada za pružene usluge sastoji samo od prava na iskorištavanje tih usluga ili od tog prava zajedno s plaćanjem od strane davatelja koncesije.“¹¹

Osnovni dokumenti kojima se definira prometna politika Europske Unije su „Bijela knjiga“ (White paper on growth, competitiveness and employment) i „Prometna politika EU“ (Common transport policy – CTP).

3.2. EUROPSKE SMJERNICE ZA ODVIJANJE LINIJSKOG POMORSKOPUTNIŠKOG PROMETA

Europske smjernice za odvijanje linijskog pomorskoputniškog prometa prvenstveno se odnose na direktive u svezi državnih propisa. Pa tako prve Smjernice o državnim potporama u pomorskom prijevozu donesene su 1989. godine, ali se nisu pokazale efikasne pa su se uvele promjene 1997. godine koje su imale mnogo više učinka nego prethodne iz 1989. godine, da bi se nakon toga uvele nove Smjernice o državnim potporama u pomorskom prijevozu iz 2004. godine prema kojima su uvedena jednaka načela i mjere prema kojima Europska Komisija odobrava potpore u pomorskom prijevozu. Dodjelom tih potpora Europska Unija nastoji potaknuti pomorske interese i to kao:¹²

- ostvarenja sigurnoga, uinkovitog i ekološki prihvatljivoga pomorskog prijevoza,

¹⁰ <http://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama>, članak 1./4 (05.09.2014.)

¹¹ <http://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama>, članak 1./4 (05.09.2014.)

¹² <http://www.ijf.hr/upload/files/file/PV/2012/11/dominis.pdf> (05.09.2014.)

- poticanja upisa brodova u upisnike država članica ili njihova povratka iz otvorenih
- upisnika u upisnike članica,
- poticanja i zaštite zaposlenja europskih pomoraca na brodovima koji viju zastave država članica,
- održavanja razine pomorskog znanja i iskustva,
- konsolidacije tzv. europske pomorske skupine djelatnosti ili pomorske i s njom povezane industrije,
- održavanja konkurentnosti europske flote na svjetskom tržištu te
- promoviranja usluga na području međunarodnog prometnog povezivanja

Osim navedenoga, Smjernice isto tako predviđaju i porezni tretman za brodarska društva. Brodari po Smjernicama Europske Unije imaju mogućnost plaćati paušalni „porez po tonaži“. To je takva porezna mjera kojom se nastoji potaknuti da se brodovi ponovno vrate u upisnike država članica Europske Zajednice i da se potakne rast konkurencije europske flote.

Kao osnovni preduvjet, kad se gleda perspektiva linijskog putničkog prometa Republike Hrvatske u tom kontekstu suvremenog okruženja Europske unije, to je stvaranje efikasne i učinkovite komunikacije između europskih država. Da bi se povezala različita društva i društvene skupine te oblikovao prostor i način života, u tom gospodarskom razvitku pridonosi promet. Republika Hrvatska, kao nova članica Europske unije, treba utjecati na kvalitetnu prometnu povezanost sa svim članicama Europske unije, ali i šire.

Da bi se smanjilo opterećenje na cestovni promet u Europi, kao i povećala konkurentnost među brodarima i smanjilo onečišćenje okoliša u listopadu 2003. godine, Europska komisija predložila je promjene Europskih smjernica o razvoju transeuropskih prometnih mreža, uključujući i provedbu 29 prioriteta projekata, koji su u „europskom interesu“, u skladu da bi oni mogli biti financirani iz odgovarajućih izvora Zajednice. Projekt broj 21 je prioritetni projekt o razvoju morskih autocesta. U okviru ovog projekta predložene su četiri autoceste:¹³

¹³ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/ (16.09.2014.)

- Morska autocesta Balti kog mora (povezuje države Balti kog mora sa državama u srednjoj i zapadnoj Europi, uključujući i put kroz Sjeverno more odnosno kanal Balti kog mora);
- Morska autocesta zapadne Europe (vodi od Portugala i Španjolske preko Atlantskog oceana do Sjevernog mora i irskog mora);
- Morska autocesta jugoistočne Europe (povezuje Jadransko more do Jonskog mora i istočno Sredozemlje, uključujući i otok Cipar);
- Morska autocesta jugozapadne Europe (zapadni Mediteran, povezuju i Španjolsku, Francusku, Italiju i Maltu koja je povezana sa morskom autocestom jugoistočne Europe uključujući i povezivanje s Crnim morem).

Kada je riječ o morskim autocestama, potrebno je i spomenuti Short Sea Shipping (SSS) ili kratka priobalna plovidba¹⁴ jer morske autoceste predstavljaju veliku podršku za kratku priobalnu plovidbu. Europska komisija je 1997. i 1999. godine podnijela projekt raznim europskim tijelima u vezi s razvojem kratke priobalne plovidbe čiji je zadatak odgovoriti na dva važna europska zahtjeva, a to su: smanjenje opterećenosti ceste i da se potpuno više ekološki na in transporta. Kratka priobalna plovidba ima takvo značenje da poboljšava sveukupnu protočnost prometa, jača se prometna povezanost s EU, razvoj perifernih regija te se smanjuje ispuštanje štetnih plinova. Također, 2001. godine Europska komisija izdala je Bijelu knjigu kojom se potvrđuje da je morski prijevoz alternativa kopnenom prijevozu te predlaže razvoj prijevoza morem.¹⁵

¹⁴ Kratka priobalna plovidba označava kretanja tereta i ljudi na onim relacijama, tj. između onih luka koje se nalaze u Europi, ali i između luka Europe i onih luka koje morem graniče s Europom.

¹⁵ Vukelić, L., Perušić, J., Gabrić, H.: Plava autocesta, Pomorski zbornik 45,(2008)1, str. 55.

3.3. KABOTAŽA I SUBVENCije

Europska Unija liberalizirala je tržište pomorske kabotaže Uredbom 3577/92 (EEZ)¹⁶. Osim na elu slobodnog pružanja usluga, da bi se obavljala pomorska kabotaža isto tako se koriste pravila iz područja tržišnog natjecanja, državnih potpora i javne nabave Europske Zajednice. Prije je tržište pomorske kabotaže većinom bilo rezervirano samo za domaću brodare, posebno za tržište otoka i kabotaže. Ali to se mijenja donošenjem Uredbe 3577/92 o primjeni na elu slobodnog pružanja usluga na pomorski prometu državama članicama.¹⁷

Države članice mogu obavljati pomorsku kabotažu u drugoj državi članici, ali ne smiju biti diskriminirane s obzirom na domaću osobu koje pružaju istu takvu uslugu. Države članice mogu ograničiti slobodu pružanja usluga i to:¹⁸

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

Što se tiče brodskih linija koje povezuju otoke s kopnom, njihovo subvencioniranje se može uskladiti s EU Odredbom 3577/92 što bi značilo i da javno nadmetanje mora biti dopušteno za sve brodovlasnike Europske unije, a ne samo za hrvatske brodovlasnike. Analiziranjem troškova, 80 % izvedbenih troškova uzrokovano je zbog sezone odnosno zabilježeno je više jedrenja, više posade i sl. Preporuka Vlade je da se evaluiira režim subvencioniranja jer se subvencije godišnje uvećavaju, te se po tome može zaključiti da određene brodske linije su sposobne izvući i profit iz sadašnjeg sustava.

¹⁶ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni na elu slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama članicama (pomorska kabotaža) (*Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)*), Službeni list (*Official Journal*) L 364, 12. prosinca 1992., str. 7-10. Stupila je na snagu 1. siječnja 1993. godine.

¹⁷ Pecoti, Kaufman, J.: Pomorska Kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa, izvorni znanstveni rad, Zbornik PFZ, 97, (4-5), 2007. str. 790

¹⁸ Ibidem, str. 791

4. ZNAČAJKE, ULOGA I ANALIZA STANJA LINIJSKOG POMORSKOG PUTNIŠKOG BRODARSTVA U EUROPI

O važnosti pomorskoputniškog prometa u Europi govori činjenica da se od dvadeset najvećih svjetskih putniških luka njih 13 nalazi u Europi. Samo šest luka je u Aziji i jedna u Americi. U strukturi prometa europskih putniških luka prevladava linijski (trajektni) promet koji se ponekad javlja i kao jedna mogućnost održavanja veza između kopna i otoka, odnosno otoka međusobno, i na taj način predstavlja prometni produžetak kopnenih prometnica.¹⁹

4.1. SEGMENTACIJA TRŽIŠTA (REGIJE)

Tržište odnosno regije u Europi koje imaju intenzivan linijski (trajektni) promet dijele se na Skandinaviju, sjeverozapadnu Europu (tu se posebice odnosi na Englesku i Francusku), istočni Mediteran gdje je najintenzivniji linijski promet ima Italija te zapadni Mediteran.

Tabela 1. Promet putnika glavnih luka u Europi u tromjesečjima u 2012. godini - 1000 putnika

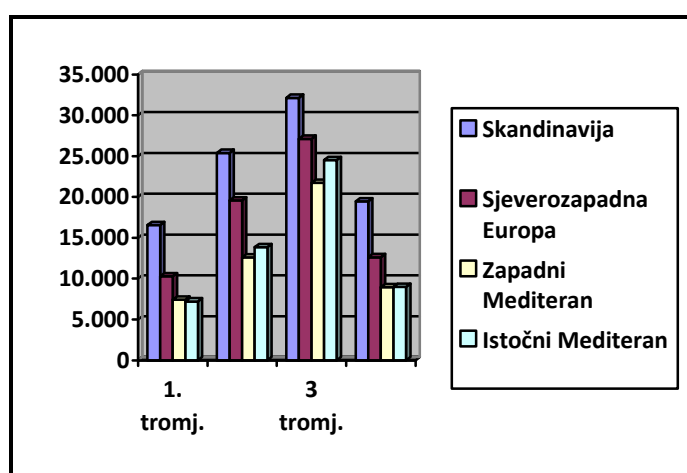
Država	1. tromjesečje je 2012.	2. tromjesečje je 2012.	3. tromjesečje je 2012.	4. tromjesečje je 2012.
Belgija	89	116	135	125
Danska	4871	8195	11101	5883
Njemačka	2926	5862	7773	3893
Estonija	1912	2850	3433	2380
Irska	382	797	1113	465
Grčka	5167	9207	15356	6044
Španjolska	2238	3002	5030	2562
Francuska	2919	5817	9462	3398
Italija	5161	9551	16576	6357
Latvija	144	201	233	153
Litva	57	77	92	60
Malta	774	1079	1338	1097
Nizozemska	328	455	512	412
Poljska	259	443	819	318
Portugal	24	58	138	35
Slovenija	-	-	-	-
Finska	3434	4675	5519	4090
Švedska	5066	7902	9639	5817
UK	3634	6516	8129	4329
Hrvatska	1166	3212	7061	1617
Norveška	1075	1499	2123	1067
Turska	105	345	747	247

Izvor: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_pa_qm&lang=en (07. 09. 2014.)

¹⁹ Kesi, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputniških luka, op.cit.str. 68.

Prema podacima iz tablice 1 je uočljivo da podaci nisu poznati za državu Sloveniju. U drugom tromjesežju u državama počinje rasti promet putnika, a u trećem tromjesežju je vidljivo da je promet putnika najveći u svim državama zbog ljetne sezone. U većini zemalja u četvrtom tromjesežju je najmanji promet putnika zbog početka zimske sezone. Najveći promet putnika od svih navedenih zemalja ima Italija kojoj je u trećem tromjesežju zabilježen promet od 16576 tisuća putnika. Najmanji promet putnika u trećem tromjesežju ima Litva u kojoj je zabilježeno 92 tisuće putnika.

Grafikon 1: Promet putnika po glavnim regijama Europe u tromjesežjima u 2012. godini



Izvor: izradila studentica prema podacima Maritime transport - Passengers - Quarterly data - Main ports - by direction and type of traffic (national and international)

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_pa_qm&lang=en (16.09.2014.)

Grafikon 1 prikazuje promet putnika po glavnim regijama Europe u tromjesežjima u 2012. godini. Vidljivo je da najprometnija regija u Europi je Skandinavija koja najveći promet putnika ima u trećem tromjesežju kada je ljetna sezona i to oko 33 000 putnika, a najmanji promet putnika je u prvom tromjesežju kada su zimski mjeseci pa promet je oko 16 000 putnika. Najmanje prometna regija u Europi je Zapadni Mediteran koji ima najveći promet putnika isto u ljetnoj sezoni i iznosi oko 13 000 putnika, a najmanji promet je u prvom tromjesežju i iznosi oko 7 000 putnika.

4.1.1. Linijski putnički promet u Skandinaviji

U Švedskoj postoje luke diljem zemlje i različiti trajekti operatori koji pružaju prijevoz trajektima iz Švedske u Poljsku, Finsku i Dansku, kao i Gothenburg – Newcastle

rutu. Norveški trajekti putuju do i od Island, Shetland Islands, Faroe Islands te prema Danskoj, Švedskoj, kao i ruta Stavanger – Newcastle. Finski trajekti, prije svega, plove prema i iz Švedske, ali postoji i jedan put prema Estoniji (Helsinki – Tallinn). Trajektne kompanije koje imaju linije u Danskoj povezuju svoje brojne otoke.

Slika 1. Trajektne linije za Skandinaviju



Izvor: <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divScandinavia> (24.05.2014.)

Slika 1 prikazuje smjerove putovanja trajektom u Švedskoj, Norveškoj, Finskoj, Estoniji, Latviji, Njemačkoj, Poljskoj te Danskoj. Neke od trajektnih linija vidljivih na slici su rute koje povezuju Danske vode s Baltikom, te trajektna linija Turku u Finskoj koja plovi prema Stockholmu u Švedskoj. Jedne od vidljivih trajektnih ruta su one koje povezuju Njemačku i Skandinaviju koja je jedna od prometnijih na ovom području. Jedne od poznatih trajektnih kompanija je Viking Line koja ima dnevne trajekte koji povezuju Finsku i Švedsku.

4.1.2. Linijski putni ki promet u Sjeverozapadnoj Europi

Postoje razne kompanije koje povezuju sjeverozapadnu Europu. Prema tome na Slici 2 uo lijeva je jedna od trajektnih linija na samom jugu Engleske koja povezuje Plymouth, Poole, Portsmouth i Bretanju u Francuskoj. Također postoji i veza sa Santanderom u Španjolskoj. Brza trajektna linija povezuje Dover sa Calaisom u Francuskoj. Jedna od kompanija brodskim i trajektnim linijama povezuje Veliku Britaniju s Irskom, te

Irsku s Francuskom. Uo ljava je i trajektna linija koja povezuje Orkney, oto ki arhipelag na sjeveru Škotske, s kopnom. Kompanija P&O Ferries trajektima povezuje UK sa Španjolskom, Francuskom i Nizozemskom. Ostale kompanije npr. Red Funnel koja je poznata trajektna kompanija svojim trajektima povezuje otok Isle of Wight, otok na samome jugu Engleske, sa Southamptomom. Na slici su prikazane i trajektno linije koje povezuju Englesku (Liverpool) i sjeverozapadnu Englesku (Heysham) s otokom Man (Douglas), Irskom (Dublin) i Sjevernom Irskom (Belfast).

Slika 2. Trajektna ruta za sjeverozapadnu Europu

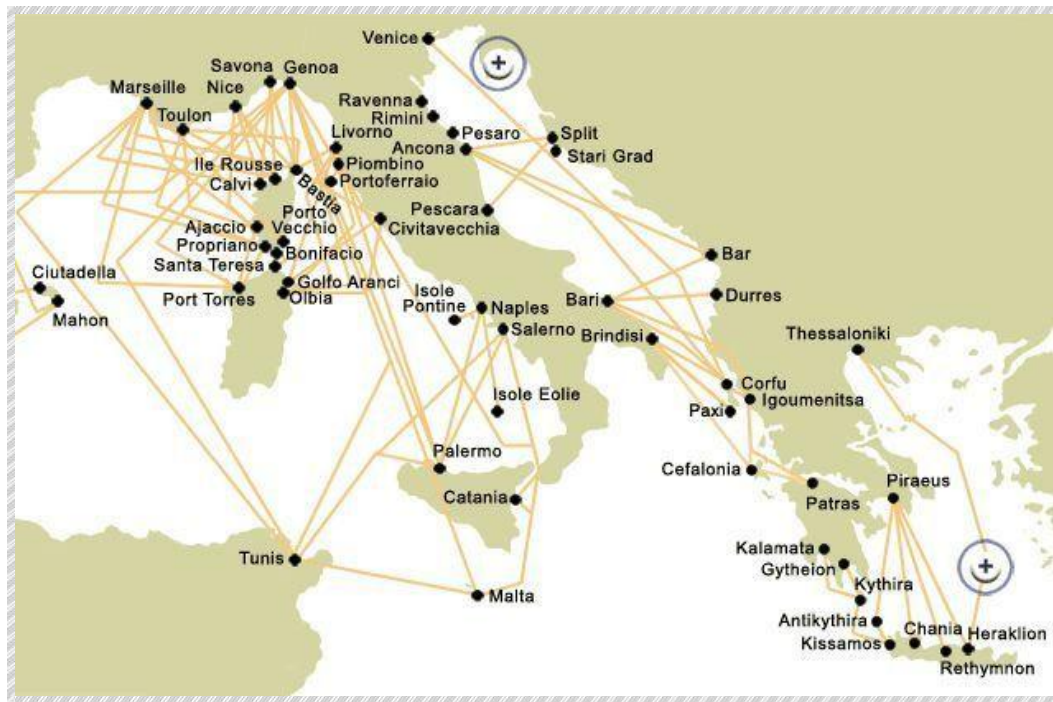


Izvor : <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divNWEurope> (24.05.2014.)

4.1.3. Linijski putni ki prometu u isto nom Mediteranu

Prema Slici 3 vidljivo je da postoji mreža trajektnih linija izme u Italije te njene rute prema Sardiniji te Korzici. Uo ljava su i trajektno linije koje spajaju kopneni dio Italije sa Bastiom na Korzici te Olbiom, Golfo Aranchi i Portom Torres na Sardiniji. Osim tih otoka, Italija ima dobro povezanost sa Gr kom. Jedna od njih je Superfast Ferries koja ima rutu iz Ancone u Italiji prema Patrasu u Gr koj, te povezuje Anconu s Ingoumentisom, te ima kra u liniju od Bari koji se nalazi na jugu Italije prema Patrasu te trajektna linija od Bari prema Ingoumentisau. Italija ima povezanost i sa Hrvatskom preko Jadranskog mora na kojoj postoji trajektna linija od Ancone i Pescara prema Splitu i Starom Gradu te iz Bari prema Bar u Crnoj Gori. Trajektna linija povezuje Italiju s Maltom i Tunisom.

Slika 3. Trajektne linije za isto ni Mediteran



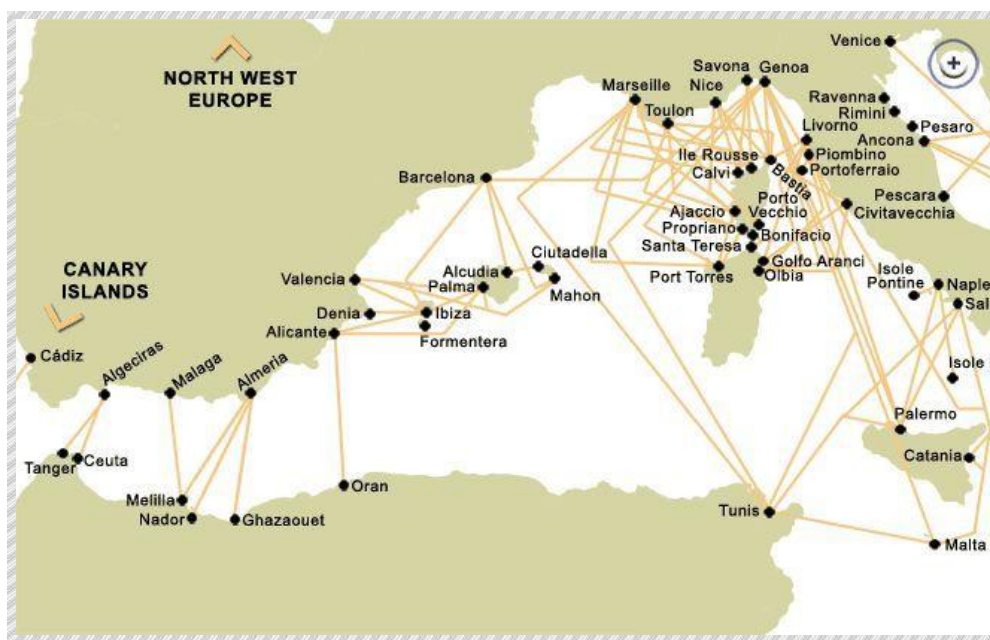
Izvor: <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divMedEast> (24.05.2014.)

Osim talijanskih trajektnih linija na Slici je uo ljava i povezanost kopnenog dijela Gr ke sa svojim otocima, pa tako vidljiva je trajektna ruta od Krfa prema otoku Kalefonia, te iz Kalamate i Giteiona na Peloponezu prema otoku Kreta. Od Herakliona, Chania i Rethymnoma na Kreti uo ljava je i trajektna linija s Pirasusom na kopnenom dijelu Gr ke.

4.1.4. Linijski putni ki promet u zapadnom Mediteranu

Na Slici 4 vidljivo je kao i na prethodnoj slici dobra povezanost kopnenog dijela Italije sa Korzikom i Sardinijom. Osim tih trajektnim linija uo ljava je i trajektna ruta iz Marseillesa prema Tunisu i Alžiru. Do Baleara odnosno Balearskog oto ja uo ljava je trajektna linija od Španjolske do Mallorca, Menorce, Ibize i Formantere. Španjolsku sa Italijom spaja trajektna linija iz Barcelone prema Genovi, a do Sardinije vidljiva je ruta izFrancuske, Španjolske, Sardinije i Korzike. Do Ceute i Tangere u Maroku povezuje trajektna ruta iz Algacirasa, Malage i Almeria u južnoj Španjolskoj.

Slika 4. Trajektne linije za zapadni Mediteran



Izvor: <http://www.flightlesstravel.com/plan/european-ferries/#divMedWest>

4.2. ORGANIZACIJSKE SPECIFI NOSTI

Suvremeni putni ki terminal da bi mogao opslužiti brod mora imati odgovaraju e suprastrukturne kapacitet koji moraju biti dimenzionirani da omogu uju brzu proto nost putnika i vozila se mora osigurati potreban komoditet za putnike, a to su:²⁰

- ponuda (usluge) u lukama: proto nost, rasprostranjenost, popratni sadržaji, sadržaji ponude i pristupa nost;
- ljubaznost osoblja, gostoljubivost i srda nost poslužitelja razli itih usluga;
- sposobnost i organiziranost ljudi na svojim radnim mjestima (carina, policija);
- usluge i servisi (mehani ke usluge, usluge popravka,benziske crpke);
- ugostiteljski objekti i restorani;
- stajališta za osvježenje i odmor, odmorišta, moteli, hoteli;

²⁰ Jugovi , A.,Kesi , B.,Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putni kih luka, Informatologia 40,2007,2, str.147.

- dobro opskrbljene prodavaonice, trgovine, samoposluge;
- javni WC-i i sanitarni vorovi uz prometnice;
- parkirališta (velikina, dovoljan broj parkirnih mjesta, pristupa ne cijene);
- ostale sadržajne usluge (kina zabavne igre i dr.)

Slika 5. Simulacija suvremenog pomorsko putni kog terminala



Izvor: Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia 40,2007,2, str.147.

Na slici 5 je prikazana simulacija pomorsko putničkog terminala kako bi trebao izgledati da bi se zadovoljili svi uvjeti koji su neophodni za ukrcaj odnosno iskrcaj putnika i vozila i slično.

Osnovni uvjeti su:²¹

- dobra prometna povezanost (povezanost prometnicama);
- dobra povezanost s mjestima i njihova ekonomičnost (sati puta);

²¹ Ibid, str. 147.

- prometna mreža („U najkraćem vremenu najsigurnije do cilja“);
- razgranata mreža prometnica/brodskih linija;
- povezanost i integritetnost različitih vrsta grana prometa;
- kvalitetno obavljanje;
- brzina odvijanja prometa;
- ujednaženost veza;
- prohodnost, protočnost, nesmetano odvijanje, i normalni tijek prometa.

4.3. BRODOVI ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA

U linijskom pomorskom putničkom brodarstvu za linijski prijevoz putnika koriste se klasični putnički brodovi, RO-RO putnički brodovi, te se uzadnje vrijeme sve više koriste putnički brodovi velikih brzina (od 30 do 50 čvorova²²).

4.3.1. Klasični putnički brodovi

„Klasični putnički brod je brod kojim se obavlja prijevoz putnika i tereta na klasičnim brodskim linijama, čija brzina nije manja od 12 čvorova, osim ako ne plove na relacijama kraćim od 5 milja.“²³

Ovakvi se klasični odnosno uobičajeni brodovi najčešće koriste u linijskom brodarstvu za obalnu plovidbu. Prekomorski prijevoz putnika se smanjuje zbog konkurencije prijevoza putnika zračnim putovima zbog toga što takav način potražnje prijevoza putnika na dužim relacijama zadovoljava brže, bolje i djelotvornije nego pomorski putovi. Vrlo je malo brodara koji se bave isključivo prekomorskim linijskim prijevozom putnika, dok suvremeni putnički brodari taj način prijevoza upotpunjuju i drugim oblicima morskog brodarstva kao što je prijevoz putnika i tereta (vozila) i turističko putovanje odnosno kružna putovanja. U suvremeno doba klasični putnički brodove sve više mijenjaju brodomobili za kombinirani prijevoz putnika (trajekti) te brodovi za kružna putovanja.

²² 1 čvor = 1Nm na sat (1 Nm = 1.852 m)

²³ http://www.podaci.net/_gHRV/propis/Pravilnik_o_uvjetima/P-umibbl03v06D0-10E3.html (15.08.2014.)

Putni ke brodove sa stajališta veli ine dijeli se u dvije osnovne skupine:²⁴

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

„S obzirom na izraženu nejednoliku prometnu potražnju zimskih i ljetnih mjeseci, odnosno dvije osnovne vrste prometa, onoga koji služii mjesnom stanovništvu te onoga za potrebe turizma i povremenih stanovnika, ovi putni ki brodovi nužno u radu moraju osiguravati stanovitu elasti nost i to na na in da omogu uju restriktivnu (štedljivu) vožnju manjim brzinama u uvjetima malog broja putnika te ve u brzinu tijekom sezone kada postoji velika prometna potražnja.“²⁵

Fotografija 1: Klasi ni putni ki brod „Premuda“



Izvor: <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/premuda>

Fotografija 1 prikazuje klasi ni putni ki brod „Premuda“ koji može prevesti 450 putnika te mu je maksimalna brzina 13 vorova, a gaz broda je 2,81 metar.

²⁴ Kesi , B.,Jugovi , A.: Menadžemnt pomorskoputni kih luka, op.cit.str. 27.

²⁵ Ibidem

4.3.2. RO-RO putni ki brodovi

RO-RO putni ki promet obuhvaća i promet brodova i je temeljno obilježje moguće istodobnog prijevoza putnika i cestovnih vozila.²⁶

Postoje i RO-Ro putni ki brodovi mogu se podijeliti u tri osnovne skupine skupine:²⁷

- manji RO-RO putni ki brodovi namijenjeni plovidbi unutar bliskih luka, između u tjesnaca i općenito između u luka udaljenih međusobno do najviše nekoliko nautičkih milja,
- RO-RO putni ki brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni za održavanje pruga između u luka udaljenih i do 50 Nm,
- veći RO-RO putni ki brodovi namijenjeni povezivanju luka na udaljenostima većim od 50 Nm

Manji RO-RO brodovi koriste se ponajviše na rutama između u kopna i otoka, odnosno otoka međusobno. Brodovi ove skupine brodova najčešće imaju dužinu od 25 do 40 metara i rijetko kad su veće navedenih, a prijevozni kapacitet im je od 25 do 40 vozila.

RO-RO putni ki brodovi srednje udaljenosti mogu biti duži i od 60 metara te širi od 20 metara, te imaju samo jedan zapovjedni ki most. Prijevozni kapacitet im je i više od 80 vozila i 600 putnika. Ovi Ro-Ro putni ki brodovi namijenjeni su rutama koji imaju vrijeme plovidbe najviše do sat vremena.

RO-RO putni ki brodovi koji su namijenjeni za udaljenosti većim od 50 Nm grade se uglavnom za već određene rute plovidbe. Opremljeni su sa relativno bogato uređenim putničkim prostorima, te se upotrebljava samo na prugama gdje postoji određeni promet cestovnih vozila koji ne može biti zamijenjen s niti jednim drugim načinom prometa.²⁸ Ovi brodovi imaju kapacitet ukrcanja i do 1400 vozila i više od 2000 putnika.

²⁶ Zec, D.: Optimalna veličina RO-RO putničkog broda u obalnoj plovidbi, Pomorski zbornik 40, 2002., 1, op. cit., str. 35

²⁷ Ibidem, str. 36.

²⁸ Zec, D.: Optimalna veličina RO-RO putničkog broda u obalnoj plovidbi, str. 38.

Fotografija 2 : RO-RO putni ki brod „Hrvat“



Izvor : <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/hrvat>

Fotografija 2 prikazuje trajekt odnosno RO-RO putni ki brod. "Trajekt „HRVAT“ ima kapaciteta 1.200 putnika i 138 automobila. Brod vrijedan preko 8,75 milijuna eura izgrađen je u Brodogradilištu Kraljevica. To je osmi novonabavljeni brod iz Programa obnove putni ke flote Jadrolinije u razdoblju od 2004. do 2008. godine, a peta novogradnja u hrvatskim brodogradilišima u tom periodu. Izme u ostalog, na brodu se nalazi klimatizirani salon kapaciteta 800 putnika, a opremljen je i hidrauli nim rampama za ukrcaj/ iskrcaj vozila te pokretnim stepenicama za putnike.“²⁹

4.3.3. Putni ki brodovi velikih brzina

Danas sve više me u linijskim putni kim brodovima sve se više koriste brodovi velikih brzina tj HSC (engl. High Speed Craft) koji mogu biti izgrađeni samo za prijevoz putnika i/ili za prijevoz vozila. Takvi brodovi mogu biti: s jednim trupom, s više trupova (katamarani, trimarani, SWATH eng. Small Water Area Twin Hull, hovercrafti koji su na zračnom jastuku, hidrogliseri te brodovi WIG tehnologije (engl. Wing In Ground) koji kad kreću izlažu iz mora i lete na vrlo niskim visinama te tako postižu vrlo velike brzine).

Zajedni ka karakteristika kod ovih skupina brodova je ta da su građene od laganih materijala te iste vrste pogona, a to je plinska i jet-propulzija. Kod putni kih brodova velikih brzina putovanje ne traje duže od četiri sata.

Putni ki brodovi velikih brzina sve su popularniji u prijevozu putnika na tržištu dužobalnih i me uoto nih pruga koje su ina e opsluživali klasi ni putni ki brodovi.

²⁹ <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/hrvat> (16.08.2014.)

Problem kod ove vrste brodova je da pri višim valovima oni gube svoju sposobnost brze vožnje, a najčešće se grade za ono geografsko područje na kojem trebaju ploviti, ali se pritom uzimaju i karakteristike najčešćih valova.

U putničkom prometu treba očekivati pojavu većeg broja vrlo brzih brodova u nadolazećem vremenu. Racionalnom potroškom goriva koja je i onako vrlo visoka te smanjivanjem nabavne cijene novogradnje do i do većeg korištenja ovakve vrste brodova i smanjenja klasičnih putničkih brodova.³⁰

Fotografija 3: Putnički brod velikih brzina – katamaran „Novalja“



Izvor : <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/katamarani/novalja>

Fotografija 3 prikazuje katamaran koji ima relaciju Rijeka – Rab – Novalja i nazad. Dužina broda je 41.57 metara, širina 11.00 metara i visina 3.80 metara. Maksimalna brzina je od 32 do 34 čvorova te gaz broda je 1.22 metra. Kapacitet putnika je 324 osobe.

4.4. LUKE ZA LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA

Kako je već i prije navedeno linijski putnički promet dijele se na klasične putničke brodove, RO-Ro putničke brodove i putničke brodove velikih brzina. Ono što najviše razlikuje te brodove je predmet prijevoza odnosno RO-RO putnički brodovi mogu za razliku od ostale dvije vrste broda prevoziti i prijevozna sredstva na kotačima kao što su automobili, kamioni, motori, kamp prikolice. Iako je ova tvrdnja važna za linijski putnički promet, za organizaciju pomorskoputničkih luka i nije toliko bitna zbog toga što većina pomorskoputničkih luka prefilirana za prekrcaj i opskrbljivanje bilo svih podvrsta linijskog putničkog brodarstva.

³⁰ Kesi, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, str. 31.

Putni ki terminal za RO-RO putni ke brodove u linijskoj plovidbi treba imati.³¹

- Odgovaraju i pristan za ukrcaji iskrcaj putnika i osobnih automobila;
- Odgovaraju e priklju ke na magistralnu mrežu cestovnih prometnica;
- Prostor za boravak putnika te pružanje ostalih usluga na terminalu (prodaja brodarskih karata, mjenja nice, trgovinski, ugostiteljski sadržaji i sl.)

Za linijski putni ki promet osim navedenih površina na terminalima, bitne su i površine za smještaj cestovnih vozila, rampe kojima se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda, te kontakt s sredstvima ostalih prometnih grana.

Kada se govori o lukama za linijski prijevoz putnika, luke se po vrsti prometa dijele na luke za doma i ili me unarodni promet putnika.

Me unarodni promet putnika je sporiji od doma eg prometa putnika zbog toga što vozila prilikom ukrcaja ili iskrcaja moraju ekati pograni nu i carinsku kontrolu, pa je iz tog razloga potrebno više parkirališta koje se naj eš e radi dvoetažno radi uštede prostora. Kako je me unarodni promet sporiji i zbog velikog kapaciteta brodova za prijevoz putnika i istodobnog polaska i dolaska brodova, putni ki terminali za me unarodni i doma i promet su u svijetu naj eš e odvojeni.

„U novije vrijeme na zna aju dobivaju terminali za prihvat brzih putni kih brodova, koji su prikladni brzom ukrcaju i iskrcaju putnika i osobnih automobila kako bi se omogućio ve i broj putovanja broda. Kapacitet ovih plovila je manji u odnosu na srednje i velike trajekte, ali je ve a frekvencija ticanja luke. Ravnomjerniji je protok putnika i osobnih automobila i manja je površina za mirovanje automobila i prostora za boravak putnika.“³²

³¹ Kesi , B.,Jugovi , A.: Menadžemnt pomorskoputni kih luka,str. 38.

³² Mrnjavac, E.: Pomorski sustav, op.cit.str. 71.

4.4.1. Najvažnije linijske putni ke luke u Europi

Europa ima najviše luka koje su namijenjene za linijski prijevoz putnika i vozila. U ovom radu navedeno je nekoliko luka koje su jedne od najve ih i najprometnijih u Europi.

4.4.1.1. Putni ka luka Dover

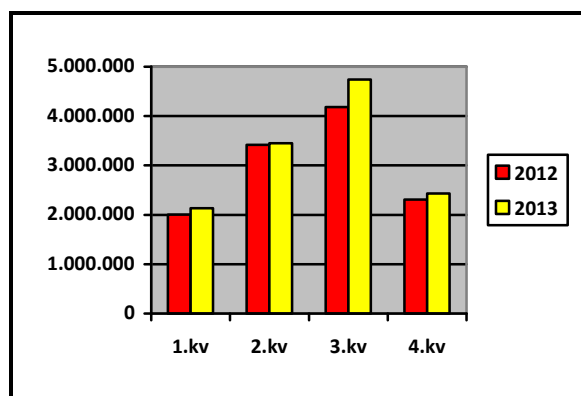
Luka Dover jedna je od najve ih europskih putni kih luka i najbliža engleska luka koja je udaljena od Francuske samo 21 milju odnosno 34 kilometra. Svake godine kroz luku Dover prolazi milijuni putnika, automobila, kamiona, motocikala i autobusa , pa se esto ova luka naziva i „ulaz u Europu“.

Luka Dover smještena je u pokrajni Kent u jugoisto noj Engleskoj te je to najbliža luka koja Velike Britanije koja gleda prema europskom kontinentu. Jedna je od svjetskih najprometnijih putni kih luka sa 16 milijuna putnika, 2,1 milijun kamiona, 2,8 milijuna automobila i motocikala koji godišnje prolaze kroz luku te ostvaruju godišnji promet od 58 500 000 funti godišnje. Najpoznatiji brodari luke Dover su :³³

- P & O trajekti – dnevno plovi 29 trajekta do Calaisa u Francuskoj gdje potrebno je približno samo oko 90 minuta plovidbe. Njihovi trajekti opremljeni su vrhunskim restoranima, uklju uju i la-carte i samoposluživanje, prostrane salone i barove, dje je igralište te pojedine druge ponude za zabavu i razonodu.
- NORFOLK LINE (DFDS SEAWAYS) – dnevno oko 12 trajekata plovi do Dunkerquea (Dunkerque) u Francuskoj gdje je potrebno približno oko 120 minuta plovidbe. Njihovi brodovi nude odli ne restorane, video Lounge i bar, dje je igralište, satelitsku TV i apartmane.
- DFDS SEAWAYS / LD LINES – dnevno do Calaisa u Francuskoj plovi oko 10 trajekata gdje je potrebno isto oko 90 minuta plovide te su brodovi sli no opremljeni kao i kod prethodna dva brodara

³³ <http://www.ferryto.com.hr/hr/ports/Dover.html> (24.05.2014.)

Grafikon 2. Promet putnika u trajektnih linija u luci Dover u 2012. i 2013. godini



Izvor: napravila studentica prema podacima sa www.portofdover.uk (05.07.2014.)

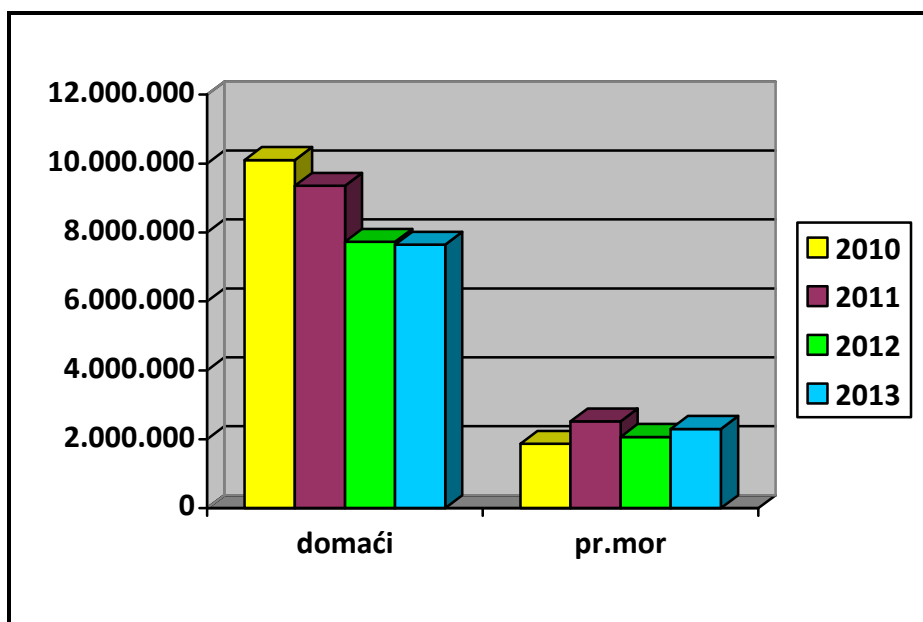
Grafikon 1 prikazuje promet putnika u trajektnim linijama u luci Dover i 2012. i 2013. godini po kvartalima. Iz grafikona je vidljivo da je najprometniji 3. kvartal i u 2012. i u 2013. godini i to je zbog ljetne sezone kada je i očekivano da je promet putnika veći. Godina 2013. je prometnija od 2012. godine.

4.4.1.2. Putnici ka luci Pirej

Luka Pirej je treća svjetski najveća putnička luka i najveća putnička luka u Europi sa preko 20 milijuna putnika godišnje (uključujući i trajektni promet Salamine – Perama, koja ima propusnost oko 8 milijuna putnika godišnje) koja se nalazi u Grčkoj koja je povezana s Atenom svega desetak kilometara udaljena od samog centra grada. Nalazi se u Saronskom zaljevu.

To je glavna veza između kopna i Egejskim otocima i Kreti, a također je i glavna morska vrata Europske unije na svom jugoistočnom rubu. Granice glavne luke su stupovi Themistocles i Krakari.

Grafikon 3 : Promet putnika u luci Pirej u doma em i prekomorskom prijevozu za razdoblje od 2010. do 2013. godine



Izvor: napravila studentica prema podacima sa PPA Statistics 2010-13

www.olp.gr. (05.07.2014.)

Grafikon 2 prikazuje promet putnika u luci Pirej u doma em i prekomorskom prijevozu za razdoblje od 2010. do 2013. godine. Doma i prijevoz prometniji je od prekomorskog prijevoza u svim godinama. Najprometniji doma i prijevoz putnika je u 2010. godini, a najprometniji rekommorski prijevoz putnika je u 2012. godini.

4.4.1.3. Putni ka luka Venecija

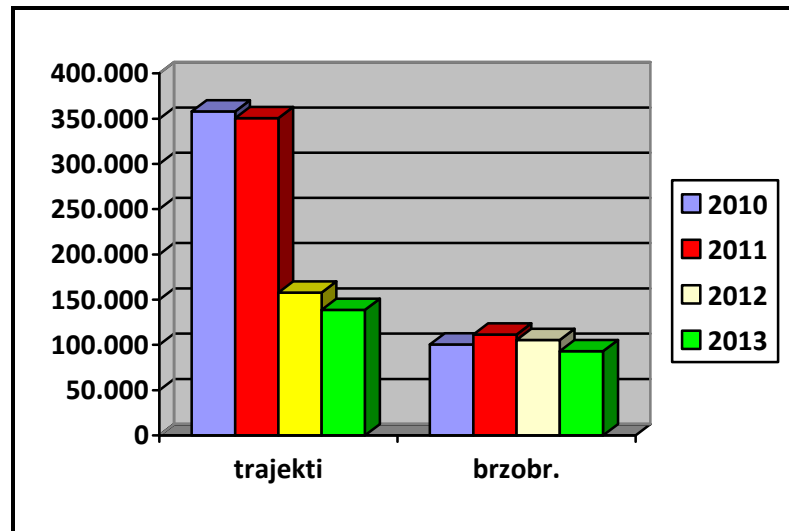
Luka Venecija je vode a luka na podru ju Mediterana. Ima nekoliko putni kih terminala koje se mogu podijeliti na terminale za putni ke brodove, trajekte, brze brodove koji plove na obali Istre, jahte i megajahte.

Podru je Marittima uklju uje tri terminala i etvrtina terminal koji je tek biti dovršen, ali je ve u uporabi. Terminali 103, 107/108, 117 i Isonzo 1-2 su posve ene terminali za velike cruisere, dok Terminal 123 je specijaliziranza trajekte koji povezuju Veneciju s Gr kom.

Nekoliko trajektnih linija za prijevoz putnika, automobila, teretnih vozila i prikolica (Ro-Pax), ili samo za vozila i prikolica (Ro-Ro) povezuju gradsku luku s

isto nog Sredozemljem. Usluga linijskog prijevoza putnika prema Gr koji dostupna je tijekom cijele godine i to na Krf, Igoumenitsa i Patras.

Grafikon 4: Promet putnika u luci Venecija na trajektnim i brzobrodskim linijama u razdoblju od 2010. do 2013. godine



Izvor: napravila studentica prema podacima sa Venezia Terminal Passengeri <http://www.vtp.it/azienda/statistiche.jsp> (05.07.2014.)

Grafikon 3 prikazuje promet putnika u luci Venecija na trajektnim i brzobrodskim linijama u razdoblju od 2010. do 2013. godine. Trajektna linija je ve i od brzobrodskih linija u svim godinama. U trajektnom prijevozu putnika najprometnija je 2010. godina, a u brzobroskom prijevozu putnika najprometnija je 2011. godina.

5. UPRAVLJANJE LINIJSKIM PROMETOM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske koja se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. Meunarodni linijski pomorski promet obuhvaća putničke RO-RO brodove i brzobrodne linije koje povezuju Republiku Hrvatsku s inozemnim lukama.³⁴

Državne linije utvrđuje Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva.³⁵

Županijske i međupanijske linije odlukom utvrđuje županijska skupština, odnosno županijske skupštine, uz prethodnu suglasnost³⁶ Agencije za obalni linijski pomorski promet³⁷.

Lokalne linije odlukom utvrđuje općinsko, odnosno gradsko vijeće uz prethodnu suglasnost Agencije za obalni linijski pomorski promet.³⁸

„U obalnom linijskom putničkom prometu brodari obavljaju prijevoz temeljem Ugovora o koncesiji ili Ugovora o pružanju javne usluge, koje sa brodarima zaključuje Agencija za obalni linijski pomorski promet, koja ujedno sredstvima Državnog proračuna plaća subvencije za prijevoz, te nadzire primjenu navedenih Ugovora.“³⁹

Treba naglasiti da u Hrvatskoj putničko brodarstvo se može podijeliti na longitudinalno i na transferzalno što je posljedica razvedenog hrvatskog dijela Jadrana.

³⁴<http://zakon.hr/z/441/Zakon-o-prijevozu-u-linijskom-i-povremenom-obalnom-pomorskom-prometu> (22.05.2014.)

³⁵ Ibid, članak 7. (22.05.2014.)

³⁶ Agencija za obalni linijski pomorski promet osnovana je zbog obavljanja poslova u vezi s davanjem koncesija za obavljanje javnog prijevoza na državnim linijama.

³⁷ Ibid, članak 8. (22.05.2014.)

³⁸ Ibid, članak 9.(22.05.2014.)

³⁹http://www.mppi.hr/UserDocsImages/JS%20MAR%20-%20STRAT%20FINAL%20MPPI%2021-2_14.pdf (23.05.2014.)

Linijski putni ki promet ima nezamjenjivu ulogu u o uvanju i poboljšavanju demografske situacije na hrvatskim otocima, naro ito onim manjim kao i sa najudaljenijim pu inskim otocima. Kad je pitanje linijskog putni kom prometa treba uzeti u obzir potrebe stalnog oto nog stanovništva i povremenih stanovnika.

Karakteristi no je za linijsko morsko putni ko brodarstvo njegova sezonalnost. Na organizaciju morskih putni kih brodova sezonski promet djeluje negativno. To traži od njih velika naprezanja, odnosno velika tehnološka optere enja za relativno stare brodove, te optere enja posada dugotrajnim radnim vremenom. Me utim, sezonski promet brodarima omogu ava poslovanje u zimskim mjesecima jer troškovi poslovanja, zbog malog prometa premašuju ostvarene prihode.

Kad se uspore uje sezonski i izvansezonski plovidbeni red „Jadrolinije“ sezonalnost se ogledava u broju polazaka trajekta u sezonskom i izvansezonskom plovidbenom prometu. Sezonalnost je glavna karakteristika gotovo svih otoka, pogotovo ako se uspore uje broj trajektnih linija u turisti koj sezoni i izvan nje. Postoje i iznimke kod nekih otoka kao npr. Lastovo i Dugi otok kod kojih je slabije razvijen turizam, pa ak ni u turisti koj sezoni nije potreban ve i broj trajektnih polazaka. Jedini otok koji tijekom cijele godine ima isti broj trajektnih polazaka je Lastovo. injenica je u tome da trajektne linije najviše ovise o turisti kom prometu, a zatim tek o broju stanovnika na pojedinom otoku. Za sada niti jedan otok ne pokazuje dovoljnu pokretljivost koja bi opravdala frekvenciju trajektnih linija izvan sezone.

Budu i da nije ustanovljena korelacija izme u indeksa sezonalnosti frekvencije trajektnih linija i indeksa promjene op ega kretanja stanovništva na analizom obuhva nim hrvatskim otocima, može se konstatirati da turizam, kao glavna gospodarska aktivnost hrvatskih otoka, može ublažiti, - ali ne i drasti no smanjiti - depopulacijska obilježja op ega kretanja stanovništva oto noga prostora Hrvatske.⁴⁰

⁴⁰ Opa i , V. T.: Geografski aspekt prou avanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog oto ja, Geoadria, vol. 7, br. 2, 2002, op. cit. str. 107.

Danas, prometna sredstva kojima se mogu prevoziti putnici i automobili su u prednosti. Postoje oscilacije u tržišnim kretanjima, te putnici i brodari moraju ublažiti sezonska kolebanja smanjujući i potrošnju na in:⁴¹

- nižim cijenama prijevoza u mjesecima izvan vršne potražnje
- najčešćim isplavlivanjem u mjesecima vršne potražnje
- najom brodova drugih brodara u mjesecima vršne potražnje
- sklapanjem ugovora s drugim brodarima koji održavaju zajedničku liniju
- sklapanjem ugovora s turističkim agencijama o brodarskom prijevozu koristeći se manje opterećenim linijama i u mjesecima smanjene turističke potražnje

Linijsko putničko brodarstvo na području Jadranskog mora obuhvaća dio nacionalnog linijskog brodarstva te dio međunarodnog linijskog brodarstva. Nacionalno linijsko brodarstvo predstavljeno je ponajprije dužobalnom RO-RO putničkom prugom te nazivom RO-RO putničkih i brzobrodskih linija koje održava nacionalni brodar i neki manji brodari na pojedinim linijama. Međunarodno linijsko brodarstvo na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i RO-RO putničkih brodova (trajekti) koji povezuju dvije jadranske obale (istočno i zapadno).⁴²

Za povezivanje otoka sa kopnom, te međusobno povezivanje otoka najvažniji je nacionalni (obalni) linijski promet. Prijevoznici u području linijskog prijevoza ogledaju se u broju prevezenih putnika i vozila na određenoj relaciji. Na visinu prihoda u ovoj djelatnosti utječe stupanj iskorištenosti kapaciteta. Ono što uzrokuje troškove je intenzitet korištenja sredstava za rad koji nije u izravnoj vezi s njegovom iskorištenosti, jer se plovidba odvija u neprijateljskom redu plovidbe.

Luke otvorene za javni promet prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku razvrstavaju se u sljedeće razrede:⁴³

- luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku;

⁴¹Delebašić, T., Vidušić, V.: Međusobnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Zb. Rad. – Sveuč. Rij., Ekon. fak. Rij., god. 21. Sv. 2, 2003, str. 85 (15.09.2014.)

⁴²Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, op.cit., str. 100.

⁴³<http://www.poslovniforum.hr/about/nn948.asp>, članak 3. (26.05.2014.)

- luke županijskog značaja;
- luke lokalnog značaja.

Jedine putničke brodske linije koje održavaju putnički brodovi prema otocima koje nemaju razvijene cestovne mreže su:⁴⁴

- u riječkom okružju: linije održava državni brodar „Jadrolinija“ i njima povezuje otoke Mali Lošinj, Vele Srakane, Unije, Susak i Ilovik;
- u zadarsko-šibenskom okružju: linije iz Zadra prema Ižu Malom, Ižu Velom, Mala Rava, Rava, Zagrav i Sali, te linije iz Šibenika prema Vodicama, Prvi Šepurine, Prvi Luka i Zlarin.
- u splitsko-dubrovačkom okružju: linije iz Splita prema Slatini i Trogiru, te linije iz Dubrovnika prema Koločepu, Lopudu, Sućurcu i Luci Šipanskoj.

Promet putnika je vrlo slab, osim u turističkoj sezoni, a to se javlja kao posljedica malog broja stanovnika i posjetitelja ovih otoka. Može se reći i da na tim otocima se vrlo slabo ili nikako ne postoji neka gospodarska djelatnost.

Osim putničkih brodskih linija održavaju se i brzobrodске linije na:⁴⁵

- riječkom okružju su linije koje povezuju Mali Lošinj, Susak, Unije, Cres i Rijeku te Mali Lošinj, Ilovik, Novalju na otoku Pagu, Rabu i Rijeku;
- zadarsko-šibenskom okružju su linije koje povezuju Zadar s otocima i mjestima: Ist, Zapuntel, Brgulje, Molat, Zaglav i Sali, Unije, a Šibenik nema brzobrodskih linija;
- splitsko-dubrovačkom okružju su linije koje povezuju Split i Dubrovnik s otocima i mjestima: Vis, Roganovići, Hvar, Jelsa, Bol, Milna, Ubli (Lastovo), Vela Luka, Korčula, Polače i Sobra.

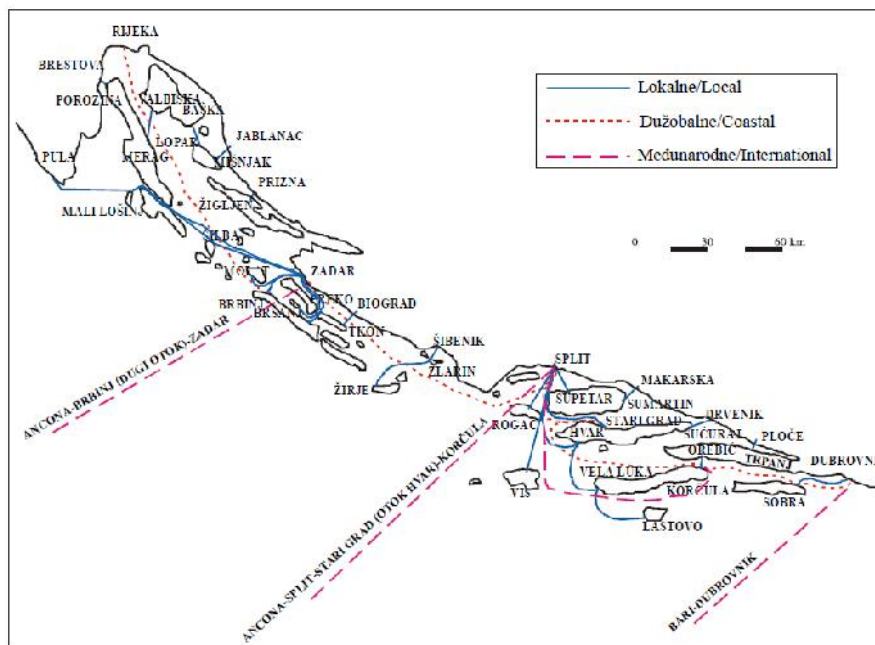
Obalni linijski pomorski prijevoz sastoji se od pet plovničkih područja: riječko, zadarsko, šibensko, splitsko i dubrovačko, a u tim područjima uključen je promet trajektima, brodskim i brzobrodskim plovilima.

⁴⁴ <http://www.agencija-zolpp.hr> (25.05.2014.)

⁴⁵ <http://www.agencija-zolpp.hr/> (25.05.2014.)

Trajektni promet je podosta ve i od brodskog i brzobrodskog prometa, dok u plovnim podru jima najviše sa svojim prometima isti u rije ko i splitsko plovno podru je.

Slika 6: Mreža trajektnih linija u Hrvatskoj



Izvor: Opa i , V. T.: Geografski aspekt prou avanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog oto ja, Geoadria, vol. 7, br. 2, 2002, str. 100.

Slika 6 prikazuje mrežu trajektnih linija u Hrvatskoj. Na slici se vide lokalne trajektne linije, dužobalne trajektne linije i me unarodne trajektne linije. Lokalne trajektne linije su one koje na eš e povezuju otoke s kopnom i me usobno. Jedina dužobalna linija je Rijeka – Zadar – Split – Kor ula – Dubrovnik. Me unarodnih linija ima tri.

Promet putnika i vozila na linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu ukupno gledaju i je u blagom porastu u odnosu na 2012. godinu. U 2013. godini ukupno je prevezeno 11.350.111 putnika i 2.785.395 vozila što je pove anje za 1,7 posto putnika i 0,8 posto vozila. Brodovi koji plove na linijama izme u hrvatskih i talijanskih luka, a na ije plovidbene redove suglasnost daje Agencija za obalni linijski pomorski promet prevezli su u 2013. godini 507.078 putnika i 68.364 vozila.⁴⁶

„Jadrolinija“ je najve i hrvatski putni ki brodar. U razdoblju od sije nja do prosinca u 2013. godini Jadrolinija je prevezla 9 823 683 putnika i 2 451 097 vozila. Za razliku od 2012. godine broj putnika ve i je za 1,1% , a broj vozila za 1,0 %. Za razliku od

⁴⁶ <http://www.agencija-zolpp.hr/>, (25.05.2014.)

2012. godine kada je najveći promet bio u riječkom i zadarskom području, u 2013. godine to područje stagnira, a u splitskom području promet je porastao, ali se zato u tom području međunarodni putnički promet drastično smanjio.⁴⁷

5.1. MEĐUNARODNI LINIJSKI PROMET

Vrlo su važne međunarodne, prekojadranske trajektne linije s Italijom. Postoje tri trajektne linije i to: Zadar – Ancona, Split – Ancona i Dubrovnik – Bari. Kad je ljetna sezona, odnosno turistička sezona te trajektne linije pristaju i na neke otoke kao npr. Hvar, Korčula, Dugi otok što je vrlo efikasno jer na taj način osim regionalnog povezivanja susjednih regija Hrvatske i Italije, talijanski turisti mogu izravno posjetiti i hrvatske otoke. Vidljivo je da je turizam gospodarska grana koja je vrlo bitna za linijski pomorski promet pogotovo kad se uspoređuje sezonski i izvansezonski plovidbeni red. Međusobna interregionalna suradnja za sad se nije ostvarila iako bi bitno pridonijela bržem razvoju južnog dijela Jadrana.

Tabela 2. : Promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. godini

Brodar	Putnici	Vozila
Atlas	15.023	-
Blue Line International	138.437	22.675
Panama		
Commodore Travel d.o.o.	13.476	-
Pula		
Jadrolinija	189.910	32.638
Rijeka		
Kompas	6.181	-
SNAV SpA	61.788	13.051
Napoli		
Trieste Lines	4.767	-
Venezia Lines Ltd.	77.496	-
Valletta		
UKUPNO	507.078	68.364

Izvor : http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2013.pdf

⁴⁷[http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-dokumenti/godišnji-izvještaj-o-poslovanju-2013-\(1\).pdf?sfvrsn=2](http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-dokumenti/godišnji-izvještaj-o-poslovanju-2013-(1).pdf?sfvrsn=2) (26.05.2014.)

Tablica 2 prikazuje meunarodni promet putnika i vozila između Hrvatske i Italije u 2013. godini gdje se vidi koji je brodarski promet ostvario. Pa tako najveći promet i dalje ima Jadrolinija Rijeka i to 189910 putnika i 32638 vozila, a najmanji promet među brodovima ostvario je brodari Trieste Lines koji ima samo prijevoz putnika i to 4767 putnika. Od navedenih brodara u tablici, Atlas, Commodore Travel iz Pule, Kompas, Trieste Lines i Venezia Lines Ltd ne bavi se prijevozom vozila. Ukupan broj putnika i vozila svih brodara za 2013. godinu iznosi 550708 putnika, te 68364 vozila.

5.2. DOMA I LINIJSKI PROMET

Najvažnije kod domaćeg linijskog prometa je povezivanje otoka sa kopnom, te otoka međusobno. Pomoću domaćeg linijskog prometa, otoci se gospodarski razvijaju, te takva vrsta prometa utječe i na gospodarski život ljudi na otoku.

5.2.1. Istra i Sjeverni Jadran

U tablici 3 analizira se promet putnika i vozila trajektnih linija na području Istre i Sjevernog Jadrana u 2012. i 2013. godini. Trajektnih linija ima šest, a najprometnija je u 2013. godini Velbinka – Merag sa 762 526 putnika, što je manji promet za razliku od prethodne 2012. godine koji je iznosio 763 515 putnika. Najmanji promet u 2013. godini ostvaren je na trajektnoj liniji Rijeka – Split – Stari Grad – Korčula – Dubrovnik i to 41 081 putnika, a u 2012. godini iznosio je 41 350 putnika. Što se tiče vozila u 2013. godini najveći promet ima trajektna linija isto kao i kod putnika, Velbinska – Merag i to 367 208 vozila, što je manje od prometa u 2012. godini koji iznosi 369 431 vozilo. Najmanji promet vozila u 2013. godini ima trajektna linija Rijeka – Split – Stari Grad – Korčula – Dubrovnik i to 6 826 vozila, a u 2012. godini promet je iznosio 7 044 vozila.

Tabela 3. Usporedba putnika i vozila na trajektnim linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012	PUTNICI 2013	INDEX 2013/12	VOZILA 2012	VOZILA 2013	IDEX2013/12
RIJEKA- SPLIT-STARI GRAD- KOR ULA- DUBROVNIK	JADROLINIJA	41.350	41.081	99,3	7.044	6.823	96,9
VALBISKA- MERAG	JADROLINIJA	763.515	762.526	99,9	369.431	367.208	99,4
BRESTOVA- POROZINA	JADROLINIJA	568.769	548.486	96,4	243.288	235.259	96,7
PRIZNA ŽIGLJEN	JADROLINIJA	673.017	663.556	98,6	295.408	288.692	97,7
SITNICA- MIŠNJAK	RAPSKA PLOVIDBA	701.912	679.858	96,9	340.370	328.906	96,6
VALBISKA- LOPAR	LNP	79.667	85.449	107,3	28.095	30.626	109,0

Izvor: <http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporredba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

U tablici 4 je prikazana usporedba putnika na brzobrodskim linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu u 2012. i 2013. godini. Najprometnija brzobrodaska linija je Novalja – Rab – Rijeka iji promet u 2013. godini iznosi 88 561 putnika, što je više nego u 2012. godini kada je promet bio 87 698 putnika. Najmanji promet ima brzobrodaska linija Pula – Unije – Mali Lošinj – Ilovik – Zadar iji promet u 2013. godini iznosi 23 256 putnika, a u 2012. godini promet na ovoj liniji bio je ve i i iznosio je 34 294 putnika.

Tabela 4 : Usporedba putnika na brzobrodskim linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012.	PUTNICI 2013.	INDEX 2013/12
PULA-UNIJE-MALI LOŠINJ-ILOVIK- ZADAR	JADROLINIJA	34.294	23.256	67,8
MALI LOŠINJ- ILOVIK-SUSAK- UNIJE- MARTINŠ ICA- CRES-RIJEKA	JADROLINIJA/KAPETAN LUKA	68.802	74.351	108,1
NOVALJA-RAB- RIJEKA	JADROLINIJA	87.698	88.561	101,0

Izvor:<http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

U tablici 5 uspoređuje se promet putnika na brodarskim (klasiranim) linijama u Istri i Sjevernom Jadranu u 2012. i 2013. godini. Postoje dvije brodarske (klasirane) linije od kojih je u 2013. godini prometnija linija Unije – Srakane – Susak – Mali Lošinj gdje je promet 29 390 putnika, a u 2012. godini iznosio je 29 703 putnika. Brodarska linija Ilovik – Mrtvaška u 2013. godini imala je promet od 12 928 putnika, a u 2012. godini 14 798 putnika.

Tabela 5: Usporedba putnika na brodarskim (klasiranim) linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012.	PUTNICI 2013.	INDEX 2013/12
UNIJE-SRAKANE-SUSAK-MALI LOŠINJ	JADROLINIJA	29.703	29.390	98,9
ILOVIK-MRTVAŠKA	MEC/PORAT ILOVIK	14.798	12.928	87,4

Izvor:<http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

5.2.2.Srednji Jadran

Tablica 6 prikazuje usporedbu putnika i vozila na trajektnim linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini. Najveći promet putnika u 2013. godini ima trajektna linija Zadar – Ošljak – Preko koji iznosi 1 642 286 putnika, a u 2012. godini na toj istoj liniji promet je iznosio nešto manje i to 1 606 123 putnika. Najmanji promet putnika u 2013. godini ima trajektna linija Zadar – Rivan – Sestrun – Zverinac – Molat – Ist sa 17 548 putnika, a u 2012. godini na toj istoj liniji promet je iznosio 15 865 putnika. Najveći promet vozila u 2013. godini ima trajektna linija Zadar – Ošljak – Preko koji iznosi 247 800 vozila, a u 2012. godini promet je iznosio 244 473 vozila. Najmanji promet vozila u 2013. godini ima trajektna linija Zadar – Rivan – Sestrun – Zverinac – Molat – Ist koji iznosi 4 373 vozila, a u 2012. godini promet je iznosio 4 151 vozila.

Tabela 6: Usporedba putnika i vozila u trajektnim linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012	PUTNICI 2013	INDEX 2013/12	VOZILA 2012	VOZILA 2013	INDEX 2013/12
ZADAR-IST- OLIB-SILBA- PREMUDA- MALI LOŠINJ	JADROLINIJA	25.696	24.568	95,6	6.451	6.617	102,6
ZADAR- OŠLJAK- PREKO	JADROLINIJA	1.606.123	1.642.286	102,3	244.473	247.800	101,4
BIOGRAD- TKON	JADROLINIJA	441.862	448.096	101,4	99.201	97.424	98,2
ZADAR-RIVAN -SESTRUN - ZVERINAC- MOLAT-IST	JADROLINIJA	15.865	17.548	110,6	4.151	4.373	105,3
BRBINJ- ZADAR	JADROLINIJA	141.555	148.480	104,9	49.263	51.381	104,3
ZADAR- BRŠANJ- RAVA	JADROLINIJA	23.852	30.125	126,3	8.568	9.090	106,1
ŠIBENIK- ZLARIN- KAPRIJE- ŽIRJE	JADROLINIJA	39.992	42.301	105,8	5.218	5.028	96,4

Izvor:<http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf

U tablici 7 analizira se promet putnika na brzobrodskim linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini. Najveći promet putnika u 2013. godini ima brzobrodski linija Zadar – Sali – Zaglav i to 89 171 putnika, dok je u prethodnoj 2012. godini promet iznosio 89 496 putnika. Najmanji promet putnika ostvaren u 2013. godini je na brzobrodskoj liniji Zadar – Iž – Rava koji iznosi 24 014 putnika, a u prethodnoj 2012. godini bio je veći i iznosio je 36 384 putnika.

Tabela 7: Usporedba putnika na brzobrodskim linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012.	PUTNICI 2013.	INDEX 2013/12
OLIB-SILBA- PREMUDA-ZADAR	MIATRADE	60.110	63.439	105,5
IST-MOLAT-ZADAR	JADROLINIJA	42.197	41.227	97,7
ZVERINAC- BOŽAVA- SESTRUNJ-RIVANJ- ZADAR	G&V LINE/JADROLINIJA	32.886	36.892	112,2
ZADAR-IŽ-RAVA	G&V LINE/JADROLINIJA	36.384	24.014	66,0
ZADAR-SALI- ZAGLAV	JADROLINIJA/G & V LINE	89.496	89.171	99,6
ŽIRJE-KAPRIJE- ŠIBENIK	MANKUL/LNP	27.723	29.981	108,1

Izvor: <http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

Tablica 8 prikazana je usporedba putnika na brodarskim (klasičnim) linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini. Najveći promet ima brodarska linija Vodice – Prvi – Zlarin – Šibenik i to 191 106 putnika, a u 2012. godini promet iznosi 201 869 putnika. Najmanji promet u 2013. godini ima linija Sali – Zaglav – Zadar i to 28 916 putnika, a u 2012. godini promet je iznosio 28 717 putnika.

Tabela 8: Usporedba putnika na brodarskim (klasi nim) linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012	PUTNICI 2013	INDEX 2013/12
RAVA-IŽ-ZADAR	JADROLINIJA / G&V LINE	44.642	47.238	105,8
SALI-ZAGLAV-ZADAR	JADROLINIJA / G&V LINE	28.717	28.916	100,7
VRGADA-PAKOŠTANE-BIOGRAD	RPZ VRGADA	50.837	52.608	103,5
BRODARICA-KRAPANJ	GRAD ŠIBENIK	99.440	98.753	99,3
VODICE-PRVI - ZLARIN-ŠIBENIK	JADROLINIJA	201.869	191.106	94,7

Izvor:<http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

5.2.3. Južni Jadran

Tablica 9 uspoređuje se promet putnika i vozila na trajektnim linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini. Na Južnom Jadranu ima najviše trajektnih linija. Najveći promet putnika i vozila u 2013. godini ostvaren je na trajektnoj liniji Split – Supetar koji iznosi 1 598 371 putnika te 321 827 vozila, a u prethodnoj, 2012. godini promet iznosi 1 534 340 putnika i 314 198 vozila. Najmanje prometna trajektna linija je Dubrovnik – Sušura – Lopud čiji promet u 2013. godini iznosi 15 653 putnika i 7 092 vozila, dok promet u 2012. godini iznosi 14 293 putnika i 4 746 vozila.

Tabela 9. Usporedba putnika i vozila u trajektnim linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012	PUTNICI 2013	INDEX 2013/12	VOZILA 2012	VOZILA 2013	INDEX 2013/12
VIS-SPLIT	JADROLINIJA	184.787	196.018	106,1	39.630	40.730	102,8
LASTOVO-VELA LUKA-SPLIT	JADROLINIJA	168.991	174.923	103,5	42.237	40.837	96,7
DRVENIK VEL - DRVENIK MALI-TROGIR-SPLIT	JADROLINIJA	89.462	87.939	98,3	8.504	7.367	86,6
SPLIT-SUPETAR	JADROLINIJA	1.534.340	1.598.371	104,2	314.198	321.827	102,4
DRVENI - SU URAJ	JADROLINIJA	269.693	283.963	105,3	100.451	107.255	106,8
PLO E-TRPANJ	JADROLINIJA	189.194	228.224	120,6	70.540	94.288	133,7
OREBI - DOMIN E	JADROLINIJA	486.225	482.585	99,3	216.210	214.650	99,3
SPLIT-STARI GRAD	JADROLINIJA	601.445	626.472	104,2	138.678	141.947	102,4
SPLIT-ROGA	JADROLINIJA	269.728	278.239	103,2	55.173	55.395	100,4
MAKARSKA-SUMARTIN	JADROLINIJA	90.897	102.683	113,0	24.766	26.429	106,7
DRVENIK-DOMIN E	L N P	26.291	25.906	98,5	7.663	7.404	96,6
DUBROVNIK-SU URA - LOPUD	JADROLINIJA	14.293	15.653	109,5	4.746	7.092	149,4
PRAPRATNO-SOBRA	JADROLINIJA	100.957	103.023	102,0	40.316	40.947	101,6

Izvor:<http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_ustoredba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

U tablica 10 prikazana je usporedba putnika na brzobrodskim linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini. Najprometnija brzobrodarska linija u 2013. godini je Kor la – Prigradica – Hvar - Split iji promet iznosi 139 431 putnika, a u 2012. godini promet je ve i i iznosi 149 523 putnika. Najmanji promet u 2013. godini ima linija Split – Roga – Stomorska iji promet iznosi 32 071 putnika, a u 2012. godini promet je 35 044 putnika.

Tabela 10: Usporedba putnika na brzobrodskim linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012.	PUTNICI 2013.	INDEX 2013/12
SPLIT-ROGA - STOMORSKA	KAPETAN LUKA/LNP	35.044	32.071	91,5
VIS-HVAR-SPLIT	JADROLINIJA/KAPETAN LUKA	49.535	45.462	91,8
JELSA-BOL-SPLIT	JADROLINIJA	79.629	83.032	104,3
SPLIT-MILNA-HVAR	JADROLINIJA	65.366	65.076	99,6
LASTOVO-VELA LUKA-HVAR-SPLIT	JADROLINIJA	130.941	132.873	101,5
KOR ULA- PRIGRADICA- HVAR-SPLIT	KAPETAN LUKA/JADROLINIJA	149.523	139.431	93,3
DUBROVNIK- ŠIPANSKA LUKA- SOBRA-POLA E- KOR ULA- LASTOVO	G&V LINE	80.396	81.875	101,8

Izvor: <http://www.agencija->

zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf

(25.05.2014.)

U tablici 11 uspoređuje se promet putnika na brodarskim (klasnim) linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini. Najprometnija brodska linija je Šipan – Lopud – Kološep – Dubrovnik sa 244 052 putnika u 2013. godini, a u 2012. godini promet iznosi 215 260 putnika. Linija sa najmanjim prometom je Komiža – Biševo koja u 2013. godini ima promet 6 460 putnika, a u 2012. godini promet iznosi 5 865 putnika.

Tabela 11: Usporedba putnika na brodarskim (klasi nim) linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini

RELACIJA	BRODAR	PUTNICI 2012.	PUTNICI 2013.	INDEX 2013/12
KOMIŽA-BIŠEVO	NC KOMIŽA	5.865	6.460	110,1
OREBI -KOR ULA	MEDITERANSKA PL.	166.165	178.818	107,6
TROGIR-SLATINE-SPLIT	BURA LINE	80.211	90.771	113,2
ŠIPAN-LOPUD-KOLO EP-DUBROVNIK	JADROLINIJA	215.260	244.052	104,1

Izvor:<http://www.agencija->

[zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf](http://www.zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_usporedba_2012-2013_HR.pdf)

(25.05.2014.)

Tablica 12 prikazuje plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu za razdoblje od 2003. godine do 2012. godine. Prema podacima iz tablice najveći broj putničkih brodova bio je podjednako u 2007. godini i 2012. godini i iznosi 91 brod, a najmanje brodova zabilježeno je u 2011. godini i iznosi 80 brodova. Najviše putničkih mjesta na brodovima zabilježeno je u 2007. godini i iznosi 34 370 putničkih mjesta, a najmanje je zabilježeno u 2003. godini gdje je zabilježeno 27 242 putničkih mjesta. Što je ti e kW najveći je u 2008. godini i iznosi 225 324 kW, a najmanji broj kW iznosio je u 2003. godini i iznosi 1580 664 kW.

Tabela 12: Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu za razdoblje od 2003 – 2012

Putni ki brodovi (uklju enisu i trajekti)			
	broj	Putni ka mjesta	kW
2003	84	27 242	150 664
2004	88	30 028	163 710
2005	86	31 124	204 182
2006	86	31 116	208 299
2007	91	34 730	223 878
2008	88	34 025	225 324
2009	88	34 261	218 437
2010	85	33 568	211 065
2011	80	32 498	201 297
2012	91	32 685	200 539

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2013/sljh2013.pdf (19.09.2014.)

U Tablici 13 je prikazana struktura kapaciteta lanica Mare Nostrum – Zagreb dana 31.12.2013. godine. U tablici je vidljivo da su crnom bojom ozna eni brodari koji prevoze putnike i vozila, a to su : Jadrolinija, Brodospas d.d. i Rapska plovidba. Gledaju i sveukupni prikaz brodara u tablici, najve u flotu ima Jadrolinija i to 49 broda, a najmanju ima Splitska Plovidba d.d. sa kapacitetom od 3 broda. Što se ti e putni kog prometa, najve i putni ki promet ima Jadrolinija gdje je zabilježeno da broj putnika je 26420 tisu e putnika i 3404 tisu e vozila, zatim Rapska Plovidba d.d. sa svojih 5 broda zabilježila je promet od 1092 tisu e putnika i 166 tisu a vozila,a Brodospas d.d. ima promet od 110 tisu a putnika. Kada se gleda sveukupni promet koji je zabilježen dana 31.12.2013. godine, bio je da je ukupan broj putnika 27622 tisu e, a broj vozila 3570 tisu e što je za razliku od prethodne godine na isti dan zabilježeno da je promet vozila nešto ve i, dok se broj putnika smanjio.

Tabela 13: . Zbirni prikaz kapaciteta lanica Mare Nostrum – Zagreb na dan 31.12.2013.

Red. br.	Naziv brodar	Br.brodova	GT	DWT	TEU	Br. vozila	Br. putnika	KW	% u e š a u	
									GT	DWT
1.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	14	579.283	1.060.869				143.681	33,06	36,35
2.	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	15	488.503	872.985	914			142.890	27,88	29,92
3.	ULJANIK PLOVIDBA d.d.	11	332.229	575.163				98.407	18,96	19,71
4.	JADROPLOV d.d.	8	217.468	378.101				62.500	12,41	12,96
5.	JADROLINIJA	49	103.802			3.404	26.420	152.254	5,92	0
6.	BRODOSPAS d.d.	22	17.746	17.868			110	71.744	1,01	0,61
7.	SPLITSKA PLOVIDBA d.d.	3	6.303	10.042				4.115	0,36	0,34
8.	JADRANSKI POMORSKI SERVIS d.d.	15	4.907	3.178				24.322	0,28	0,11
9.	RAPSKA PLOVIDBA d.d.	5	2.128			166	1.092	5.008	0,12	0
UKUPNO NA DAN 31.12.2013.		142	1.752.369	2.918.206	914	3.570	27.622	704.921	100 %	100%
ukupno na dan 31.12.2012.		154	1.907.944	3.197.993	914	3.554	27.912	716.724		

Izvor : <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=478> (19.09.2014.)

„U 2011. godini Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture osiguralo 3,3 milijuna kuna državne potpore za obnovu putni ke i izletni ke flote. Nakon provedenog javnog natje aja, potpore za gradnju trupa broda ostvarilo je 11 privatnih brodar - malih poduzetnika. Potpore za gradnju trupa i rekonstrukciju putni kih i izletni kih brodova u 2012. godini ostvarilo je 14 privatnih brodar - malih poduzetnika. Ukupna potpora male vrijednosti za 2012. godinu iznosi 3,9 milijuna kuna, od ega e se za 10 gradnji trupa izdvojiti 3,4 milijuna kuna, te oko 470 tisu a kuna za 4 rekonstrukcije postoje ih plovila.“⁴⁸

⁴⁸ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3110> (23.05.2014.)

U linijskom pomorskom prijevozu putnika najznačajniji izazovi su:⁴⁹

- nepovoljna starosna struktura flote koja sudjeluje u linijskom putničkom prijevozu,
- visoki udio cijene pogonskog goriva u ukupnim troškovima prijevoza,
- sezonske oscilacije

U Republici Hrvatskoj postoji 409 luka koje su otvorene za javni promet, a od toga je 95 luka koje imaju barem jednu brodsku liniju. Od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku je šest glavnih luka a to su : Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik.

⁴⁹http://www.mppi.hr/UserDocsImages/JS%20MAR%20-%20STRAT%20FINAL%20MPPI%2021-2_14.pdf
(23.05.2014.)

6. PERSPEKTIVA RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U EUROPI I REPUBLICI HRVATSKOJ

Razvoj i perspektiva linijskog pomorskoputni kog prometa u Europi i Hrvatskoj temelji se na pretpostavkama i ciljevima koje donosi Europska komisija i prema kojima Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture sastavlja svoj Strateški plan za određeno razdoblje.

6.1. TENDENCIJE RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U EUROPI

Europska komisija je 2009. godine napravila Komunikaciju o strateškim ciljevima i preporukama za politiku pomorskog prometa Europske unije do 2018. godine (COM(2009)0008) u kojoj su predstavljene strateške mogućnosti te neizbježni izazovi:⁵⁰

- pomorski promet EU-a u kontekstu globaliziranih tržišta i povećane konkurencije;
- ljudski resursi, pomorstvo i pomorsko znanje: mogućnosti mjere odnose se prije svega na povećanje atraktivnosti pomorskih zanimanja, poboljšanje mogućnosti za zaposlenje pomoraca, poticanje doživotne mogućnosti zaposlenja u pomorskom sektoru te poboljšanje slike pomorstva. Vodio se rad na provedenju Konvencije o radu pomoraca te poboljšanju obuke i trajnom osposobljavanju posada;
- mjere za rad na dugoročnom cilju ostvarivanja pomorskog prometa „bez otpada i bez emisije” te mjere za poboljšanje sigurnosti u pomorstvu i za sprečavanje terorizma i gusarstva;
- iskorištavanje punog potencijala pomorskog prijevoza na kratke udaljenosti stvaranjem primjerice europskog pomorskog prometnog prostora bez granica te cjelovitim provedenjem projekata za razvoj morskih autocesta ili povezivanje luka sa zaležem;
- pomorsko istraživanje i inovacije: Komisija preporučuje promicanje inovacije te tehnoloških istraživanja i razvoja kako bi se poboljšala energetska

⁵⁰ http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html (15.09.2014.)

u inkovitost brodova, smanjio utjecaj na okoliš i poboljšala kvaliteta života na moru. Zagovara se i stvaranje referentnog okvira za pružanje usluga „e-pomorstvo” diljem Europe i svijeta.

6.2. TENDENCIJE RAZVOJA LINIJSKOG POMORSKOPUTNI KOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Linijski putni ki promet treba imati posebno istaknutu ulogu u razvoju primorskog turizma. Osim toga linijsko putni ko brodarstvo pretpostavka je razvoja oto kog turizma. Za razvitak priobalnog gospodarstva, posebno turizma, trgovine i sprje avanje odljeva stanovništva sa otoka vrlo je bitno za linijsko brodarstvo. Da bi opstao turizam i život na otocima izuzetno je važna: frekvencija, struktura, sigurnost i kvaliteta linijskog putni kog prometa. Republika Hrvatska teži visokoj kvaliteti i razvijenom tržištu prometnih usluga. Razvitak prometnih usluga ovisi o komplementiranoj razini razvitka pojedinih vrsta prometa pri emu se nastoji svaka od pojedinih vrsta prometa razvijati i unaprje ivati ravnomjernom zastupljenoš u kako bi prometna djelatnost polu ila optimalne rezultate. Neki od na ina ostvarivanja postavljenog cilja su:⁵¹

- modernizacija flote – donošenje mjera koje olakšavaju brodarima izgradnju i modernizaciju flote i tehnologije prijevoza bitno se doprinosi kvaliteti pruženih usluga pomorskog i rije nog prometa i tereta i putnika i unaprje enju gospodarskih djelatnosti,
- ja anje konkurentnosti brodara na tržištu – kako bi se oja ala konkurentnost brodara radi njihove lakše integracije u europsko tržište, Ministarstvo provodi odgovaraju e mjere: pove anje broja „malih“ brodara, naknada razlike u cijeni pogonskog goriva brodarima koji obavljaju gospodarsku djelatnost u hrvatskom teritorijalnom moru i ostale.
- prilagoditi sustav linijskog prijevoza (sustav linija, odnos trajektnih, klasi nih i brzobrodskih linija)
- sukladno prometnoj strategiji Republike Hrvatske treba se povezati linijski pomorski promet s drugom vrstom prometa

⁵¹ http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205_12.pdf
(13.09.2014.)

- u obalnom linijskom pomorskom prijevozu potrebno je potaknuti razvoj i korištenje novih tehnologija kao i korištenje ekološki prihvatljivih brodova u sustavu linijskog pomorskog prometa

Postoje i različiti vanjski čimbenici koji isto tako će utjecati na razvoj pomorskog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj i to su:⁵²

- 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 lufna infrastruktura
- produljenje turističke sezone
- određivanje ciljnih turističkih tržišta s obzirom na socijalne karakteristike emitivnog prostora
- agresivan marketing turističke ponude Republike Hrvatske za turističku sezonu, korištenje i raznovrsne medije, a na temelju kulturoloških specifičnosti i prostora koje se predstavlja

Europska unija donijela je na snagu stroge propise o zaštiti tržišnog natjecanja, ali hrvatski linijski brodari bit će izuzeti do 2016. godine, što znači da će od 2016. godine u natjecanjima moći sudjelovati i strani linijski brodari što bi moglo ugroziti poslovanje domaćih firmi. Zbog toga domaći linijski brodari moraju se pripremiti na ozbiljnu konkurenciju iz inozemstva te smisliti plan kako biti konkurentniji u odnosu na domaće brodare iz Italije, Grčke i Španjolske. Kada je Republika Hrvatska pregovarala za ulazak u Europsku uniju, pri raspisivanju tih natjecanja hrvatska strana je izborila da se odgodi pristup stranih brodara u sustav javnog obalnog prijevoza do kraja 2016. godine. To bi značilo, u skladu sa Direktivom EU 3577/92 da svi ugovori o koncesijama vrijede do 31. prosinca 2016. godine, a nakon toga će se raspisati novi natjecanja na kojima moći sudjelovati svi brodari iz zemalja članica Europske unije.

⁵² http://haw.nsk.hr/arhiva/vol1/363/4455/www.hrvatska21.hr/pomorstvo%2028_5_2001.pdf (26.05.2014.)

Osim toga, dodijeljene su koncesije za 50 državnih linija u sustavu javnog obalnog linijskog pomorskog prometa i to nakon izmjena i dopuna Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, što bi značilo da je osigurana zaposlenost hrvatskih brodara do kraja 2016. godine. Isto tako, vrlo je bitan Zakon o trošarinama prema kojemu su brodari oslobođeni plaćanja trošarine na energente koji se koriste kao pogonsko gorivo za plovidbu, što bi značilo da dolaze u ravnopravnu situaciju i postaju konkurentniji u odnosu na strane brodatelje iz ostalih zemalja EU. Takav način daje mogućnost brodateljima da poboljšaju nivo usluga kroz urednija, bolja i sigurnija plovila, a isto tako i smanjiti i se troškovi njihovog poslovanja. Procijenjuje se da će brodatelji tako uštedjeti oko 60 milijuna kuna.⁵³

Koncesijski ugovori za 23 trajektne linije, 13 brzobrodskih i 6 klasičnih brodarskih linija koji su potpisani u Agenciji za obalni linijski pomorski promet time su okončali najvažniji posao u sustavu javnog obalnog linijskog prometa i ti ugovori će vrijediti do kraja 2016. godine.

„Najviše linija će održavati nacionalni brodatelj Jadrolinija: 23 trajektne, osam brzobrodskih i tri klasične brodarske. Za četiri profitabilne trajektne linije Jadrolinija će plaćati godišnju naknadu u visini dva posto ukupno ostvarenoga prihoda, a 19 neprofitabilnih linija održavati će uz potporu države. Tvrtka G & V Line iz Dubrovnika dobila je koncesiju za održavanje dviju brzobrodskih linija i dviju brodarskih linija, koncesiju za jednu klasičnu brodarsku liniju dobila je Mediteranska plovidba iz Korčule, zadarska tvrtka Miatrade koncesiju za jednu brzobrodsku liniju kao i brodatelj MB Kapetan Luka dok je Linijska nacionalna plovidba iz Splita dobila koncesiju za dvije brzobrodске linije. Koncesioniranjem linija do 31. prosinca 2016. godine osigurana je puna zaposlenost kapaciteta hrvatskih brodara koji obavljaju javni linijski promet, a na novim natjecajima za dodjelu koncesija koje će vrijediti po isteku ovih sada dodijeljenih ravnopravno će se moći natjecati svi brodatelji iz Europske unije.“⁵⁴

⁵³<http://sph.hr/clanci/obiljezavanja/cestitka-ministra-sinise-hajdasa-doncica-dan-pomoraca-865/>
(14.09.2014.)

⁵⁴<http://www.vecernji.hr/kompanije-i-trzista/hrvatski-brodari-osigurali-punu-zaposlenost-do-kraja-2016-godine-574042> (14.09.2014.)

6.2.1. Modernizacija flote u Hrvatskoj

Program obnove flote za potrebe Jadrolinije, Rijeka (2004. – 2008.) je u potpunosti realiziran i završen. U narednom razdoblju nastavit će se i dalje s modernizacijom putni ke flote s tim ciljem da se smanji njena starosna struktura i da se poveća sigurnost plovidbe. Zbog tog cilja, u tijeku su pripreme za izradu novog Programa obnove putni ke flote. Taj Program temeljit će se na novom načinu i modelu financiranja što će biti potrebno da se odgovarajuća financijska sredstva osiguraju u Državnom proračunu Republike Hrvatske za 2013. – 2015. godinu. Već tijekom 2014. godine, po ovom Programu izradit će se idejni projekt odgovarajućeg plovila koji će imati mogućnosti da se ukrca i teret za manje otoke sa slabom ili bez cestovne infrastrukture na otocima koje će povezivati ovakav tip plovila.

„Kako bi se pojačala konkurentnost brodarka radi njihove lakše integracije u europsko tržište, Ministarstvo provodi i druge odgovarajuće mjere: nadoknadvanje razlike u cijeni pogonskog goriva brodarima koji obavljaju gospodarsku djelatnost u nacionalnoj plovidbi. Naime, mali privatni brodari koji obavljaju ovu djelatnost opterećeni su troškovima pune cijene koštanja pogonskog goriva, te je namjera davatelja potpore s osnova subvencioniranja razlike u cijeni goriva izjednavanje uvjeta poslovanja sa stranim brodarima iz zemalja EU u cilju pripreme hrvatskih brodarka za ulazak na zajedničko Europsko tržište i sprječavanje narušavanja tržišnog natjecanja.“⁵⁵

6.2.2. Perspektiva pomorskoputni kih luka u Hrvatskoj

U posljednje vrijeme mnogo se ulaže u pomorske putni ke terminale u Republici Hrvatskoj, ponaviše u novi terminal Garežnica u Zadru.

6.2.2.1. Luka Rijeka

Uređenje putni kog terminala Rijeka je u skopu „Rijeka Gateway projekta“. Dio ovog projekta se već realizirao iako, odnosno prva faza projekta je izgrađena: dio zgrade pomorsko putni kog terminala s infrastrukturom, pješačka površina koja ima dužinu cca 260 metara. Također je rekonstruirano 200 metara obalnog zida s plutajućom rampom za ukrcaj odnosno iskrcaj na brod, sanirano se i kolosijek te je postavljena nova vodovodna, kanalizacijska i elektro mreža.

⁵⁵http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205_12.pdf (15.09.2014.)

Što se ti e druge faze projekta za putni ki terminal, predvi en je dovršetak zgrade PPT-a i ure enje još jednog veza za me unarodni putni ki promet te šetnice u dužini 200metara. Tako er se planira izgradnja tri paviljona ugostiteljske namjene te prostora carinske ispostave na grani nom prijelazu prije drugog veza namijenjenog za me unarodni brodski promet. Planira se i ure enje rasvjete na šetalištu u dužini od 460 metara i izgradnja šetnice na kruni lukobrana.⁵⁶

„Ulaganjima u lu ku infrastrukturu stvorit e se svi preduvjeti za revitalizaciju dijela lu kog podru ja u samom središtu grada i to: podru je južne Delte kao novi multifunkcionalni komercijalni prostor uz more atraktivan za poslovni sektor, ali i za gra ane i turiste; nova marina Porto Baross kao atraktivan nauti ki centar u samom središtu grada i novi putni ki terminal. Novi terminal mo i e primiti cruisere kapaciteta do 500 putnika kao i druge putni ke brodove. Centralni dio rije kog bazena otvorit e se u komercijalne svrhe, a za pristup e biti otvoren obalni dio luke ime e Rijeka postati atraktivan mediteranski lu ki grad.“⁵⁷

Fotografija 4. Putni ki terminal Rijeka



Izvor: <http://www.rijeka.hr/ProjektRijekaGateway> (05.09.2014.)

⁵⁶http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/pomorski_putnicki_terminal (26.05.2014.)

⁵⁷ <http://www.rijeka.hr/ProjektRijekaGateway> (26.05.2014.)

Na fotografiji 1 prikazana je zgrada putni kog terminala Rijeka, u kojoj je nedavno otvoren fitness centar. Putni ki terminal otvoren je po drugi put te osim fitness centra, na prizemlju sadrži ugostiteljski objekt, sanitarni vor, garderobu te prostor za prodaju karata za katamaranske linije.

6.2.2.2. *Luka Gaženica (Zadar)*

Grad Zadar jedan je od najsnažnijih jadranskih prometnih vorišta u kojem se prožimaju pomorski, kopneni i zračni promet.

Ono što se može reći za trajektni terminal Zadar je da ga karakterizira multifunkcionalni prometni zahtjevi a to su otočni, dužobalni, međunarodni trajektni promet, putnički promet mega cruiserima, ro – ro promet te je zbog svih tih zahtjeva potrebna adekvatna infrastruktura i prateća nadogradnja.

Prethodnim istraživanjem i ispitivanjem te obavljenim studijima smatra se da je novi putnički – trajektni terminal u Gaženici višestruko isplativ. Jedna od njegovih koristi je u tome što donosi neograničenu mogućnost razvoja grada Zadra te i njegovog šireg područja i to u smislu povećanja prometa te otvaranje novih radnih mjesta i povezivanje pomorskog prometa sa ostalim prometom i to autocestom, željeznicom i zračnom lukom.

Osim toga, omogućuje se reorganizacija stare luke koja stvara više mjesta za brzobrodsku liniju u lokalnom i međunarodnom prometu, luksuzne jahte, ribarice, turističke brodice, te manje brodove za kružna putovanja. Ovaj projekt je vrlo važan i za spomenike baštine Poluotoka od štetnih utjecaja prometa, kao i nove sadržaje za putnike te uz njih i dodatnu kvalitetu.

Ova luka će isto tako pridonijeti i razvoju ostalih gospodarskih grana, naročito turizma i prometa. Kada se izgradi trajektna luka „Zadar – Gaženica“ sa ekalištima za automobile, internim prometnicama i terminalskim zgradama iste se uvjeti za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i to:⁵⁸

- 6 trajekata na lokalnim linijama dužine od 50-150 metara;
- 3 broda u međunarodnoj plovidbi dužine od 150-200 metara;

⁵⁸ http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html (24.05.2014.)

- 3 broda na kružnim putovanjima dužine 250-350 metara kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima.

Izgradnja trajektne luke Garežnica se odvija kroz tri javne nabave i to:⁵⁹

- nasipavanjem i izrada sekundarnog lukobrana sa predviđenim početkom radova u prosincu 2008. godine;
- izrada obala i to: otočni terminal, dužobalni terminal, međunarodni terminal koji uključuje i obalu za brodove na kružnim putovanjima te RO –RO brodove; cesta Gaženica – Biogradska; rotor, interne prometnice, podzemne instalacije
- terminalske zgrade sa svim tehničkim, kontrolnim, prometnim i komercijalnim sadržajima. Ukupno to je 250.000 m² s ukupno 3.000 m operativne obale i dubinom od 13 – 15 m što omogućuje prihvati i najviše ih brodova.

Po izgradnji Nove putničke luke u Gaženici mogu biti su različiti oblici davanja koncesija obzirom na prateće djelatnosti te davanja koncesija na izgradnju infrastrukture (zgrade terminala, parkirališta i ostali komercijalni sadržaji).

Nije poznato koliko će sredstava biti uloženo u radove za otvaranje trajektne luke i kako će ona izgledati, no riječ je ipak o tek zadovoljavanju minimalnih uvjeta za prihvat putnika.

Prema najnovijim podacima iz Lučke uprave Zadar, otvorenje Novog putničkog terminala Gaženica je 1. srpnja 2014. godine.

⁵⁹ http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html (24.05.2014.)

Slika 7. Novi putni ki terminal Gaženica - Zadar



Izvor : http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html (05.09.2014.)

Slika 7 prikazuje kako simulaciju putni kog terminala Gaženica – Zadar gdje se vide lu ke zgrade i terminali s razli itim svrhama. Brojem 1 ozna en je prostor za me unarodni promet, odmah do njega, prostor ozna en sa brojem 2 je namijenjen za dužobalni terminal,a pod brojem 3 za doma i trajektni terminal. Prostor za ribarsku luku je ozna en s brojem 4. Broj 5 je ozna en za kontrolni toranj, a brojem 6 zgrada terminala, dok je brojem 7 ozna en komercijalni centar i etažna garaža sa razli itim sadržajima za putnike koji ekaju svoju plovidbu.

6.2.2.3. Luka Šibenik

Novi putni ki terminal Šibenik koji je ve trebao biti gotov, prognozira se da e biti gotov do sredine srpnja 2014. godine. Razlog kašnjenju izgradnje terminala je promjena izvo a a radova na terminalu. Iz državnog prora una i tek manjim dijelom sudjelovala je i Lu ka uprava te se osiguralo oko 25 milijuna eura za ovaj projekt.

Dogradnjom gata Vrulje dugoro no e se osigurati doma i pomorski promet prema otocima, me unarodni promet prema Italiji, a istodobno e se mo i prihvatiti veliki cruiseri dužine ak do 230 metara kao što je vidljivo i na Slici 8.

Rauna se da e na prostoru gata Vrulje posao na i oko stotinjak radnika, a neslužbeno je reeno da u dogradnji šibenskog pomorskog putni kog terminala je sudjelovala i Europska banka za obnovu i razvoj.

Slika 8. Novi putni ki terminal u Šibeniku



Izvor: http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/fotogalerija.asp
(05.09.2014.)

6.2.2.4. *Luka Split*

Putni ka luka Split ima projekt obnove infrastrukture, tzv. „vanjskih vezova“. Do tog projekta je došlo zbog sve ve eg broja putnika koji pristižu u luku sa sve ve im brodovima, što stvara poteško e u prihvatu ve ih brodova pa su prisiljeni biti na sidru.

„Slijedom ovih injenica, a sukladno studijama razvoja luke Split, sve u smislu poboljšanja funkcioniranja doma eg i me unarodnog linijskog prometa kao i prihvata ve ih brodova na kružnim putovanjima planirana je dogradnja vanjskih vezova, odnosno izgradnja pristana za prihvata putni kih brodova na vanjskom dijelu lukobrana Gradske luke Split. Planiranom dogradnjom vanjskih vezova u Gradskoj luci Split zna ajno e se pove ati postoje i kapaciteti za prihvata ve ih brodova na kružnim putovanjima i brodova u me unarodnom prijevozu, ime e se ujedno i riješiti problem prometnog zagušenja na postoje im vezovima, te e se podi i razina usluge i sigurnosti u luci, kako brodaru, tako i

samim putnicima i korisnicima luke.⁶⁰ Na slici 9 vidi se kona an izgled „vanjskih vezova“ putni ke luke Split.

Slika 9. Kona ni izgled „vanjskih vezova“ putnike luke Split



Izvor: <http://portsplit.com/razvoj/planirani-projekti/> (05.09.2014.)

6.2.2.5. *Luka Dubrovnik*

Putni ka luka Dubrovnik podijeljena je u dvije faze projekta gdje je prvo dio odra en, a drugi dio koji se treba napraviti je razvoj suprastrukture odnosno razli iti lu ki sadržaji u kojima e se izgradnjom sadržaja za prihvat putnika opravdati ulaganje u infrastrukturu i osigurati kvalitetni uvjeti za manipulaciju o ekivanog pove anog broja putnika.

⁶⁰ <http://portsplit.com/vanjski-vezovi/> (24.05.2014.)

„Prema dosadašnjim vizijama razvoja ti bi se sadržaji podijelili na osnovne, nužne za funkcioniranje luke, kao što su putni ki i autobusni terminali, te dodatne sadržaje, poput hotelskih kapaciteta, trgova kih centara, sadržaja za zabavu i razonodu, javne garaže, višenamjenskih poslovnih prostora, koji bi ponudom obogatili i unaprijedili turisti ku ponudu cijelog dubrova kog podru ja. Podru je luke Dubrovnik u dijelu vezova od 4-12 planira se odrediti kao podru je isklju ivo za prihvata svih vrsta turisti kih brodova, dok e podru je Batahovine u svojoj kona nici podržavati lokalni, dužobalni i me unarodni trajektni promet. Kapitalni objekti su putni ki terminal za servis putnika na kružnim putovanjima sa svim komercijalno isplativim sadržajima, putni ki terminal za lokalni, dužobalni i me unarodni linijski promet, autobusni terminal za agencijske autobuse, komercijalno-garažni prostori, te brojni turisti ko-agencijsko-ugostiteljski sadržaji u servisu lu kog prometa, ali i u službi turista, odnosno gra ana grada Dubrovnika.“⁶¹

Slika 10. Plan razvoja putni ke luke Dubrovnik



Izvor: <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=41&lan=hr> (05.09.2014.)

Na Slici 10 vidljivo je da je prva faza projekta koji uključuje rekonstrukciju i dogradnju operativne obale izvršena i to 2009. godine 810 m ija je cijena izgradnje bila oko 8 milijuna eura, te 2011. godine završena je izgradnja dijela operativne obale i to 220 m ija je cijena bila isto oko 8 milijuna eura. Plan je druga faza projekta i to do 2015 godine koja uključuje 400 m suprastrukture.

⁶¹ <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=42&lan=hr#42> (22.05.2014.)

7. ZAKLJUČAK

Najvažnija karakteristika linijskog pomorskoputničkog prometa je da se prijevoz putnika i vozila obavlja od polazišne luke do određene relacije prema utvrđenom redu plovidbe. Najčešće prijevozno sredstvo su trajekti, a u novije doba ti suvremeni trajekti sve više podsjećaju na brodove za kružna putovanja. Kružna putovanja su se relativno kasno pojavila za razliku od drugih oblika putničkog turizma, a jedan od osnovnih motiva za takva putovanja je uživanje u moru i suncu. Brodovi za kružna putovanja vrlo su luksuzno opremljeni i dostižu velike brzine. Za takvu vrstu putovanja bitnu ulogu imaju putničke agencije koje sastavljaju ponudu što i to putovanje sadržavati te kako ih izgledati.

Europska Unija liberalizirala je tržište pomorske kabotaže Uredbom 3577/92 (EZZ). Osim na obala slobodnog pružanja usluga, da bi se obavljala pomorska kabotaža isto tako se koriste pravila iz područja tržišnog natjecanja, državnih potpora i javne nabave Europske Zajednice. Da bi se mogao obavljati prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu brodari sklapaju Ugovor o koncesiji ili Ugovor o pružanju javne usluge. Što se tiče brodskih linija koje povezuju otoke s kopnom, njihovo subvencioniranje se može uskladiti s EU Uredbom 3577/92 što bi značilo i da javno nadmetanje mora biti dopušteno za sve brodovlasnike Europske unije, a ne samo za hrvatske brodovlasnike.

Kada se promatra tržište na kojem se odvija linijski pomorskoputnički promet u Europi, regija koja najviše dominira linijskim putničkim prometom je Skandinavija koja je vrlo dobro povezana sa ostatkom Europe i to izravnom trajektnom vezom između skandinavskog polutoka s Njemačkom, te tzv. „kopneno-morskim“ putem preko Danske i Švedske. Što se tiče najprometnije pomorskoputničke luke u Europi najviše se ističe putnička luka Dover koja se zbog obilnog putničkog prometa često naziva i „ulaz u Europu“.

Analiziranjem linijskog pomorskoputničkog prometa u Hrvatskoj može se reći da je za linijski putnički promet karakteristična sezonalnost koja je u ljetnim mjesecima kad je sezona znatno veći promet za razliku od zimskih mjeseci kada je promet putnika i vozila prilično manji, ali je održavanje trajektnih linija bitno za obalno linijski promet jer se njime povezuje kopno s otocima. Najjači putnički brodat je Jadrolinija koja daleko od ostalih brodara ostvaruje najveći promet putnika i vozila te ima znatno više brodova.

Europska komisija je napravila strateške ciljeve i preporuke u kojima su predstavljene mogu nosti i izazovi koji se odnose na period do 2018. godine. Neke od njih su da se pove a konkurentnost na tržištu me u brodarima, da se ulaže u pomorsko znanje i ljudske resurse te pomorsko istraživanje i inovacije.

Da bi Republika Hrvatska ostvarila visoku kvalitetu i razvijeno tržište prometnih usluga mora ostvariti taj cilj na taj na in da modernizira flotu, potakne ja anje konkurencije me u brodarima, poveže linijski pomorskoputni ki promet s ostalim vrstama prometa, te potakne razvoj i korištenje novih tehnologija kao digitalno informiranje putnika o trajektnim linijama, o plovnom redu tih linija, cijeni, te kupovanje karata i rezervacije karata preko interneta. Ono što je vrlo bitno za Hrvatsku je liberalizacija tržišta u 2016. godini što zna i da i strani brodari mogu se uklju iti u natje aj za koncesije što može ugroziti poslovanje doma ih brodara. U skoroj budu nosti razvoju pomorskih putni kih luka, odnosno putni kih terminala u Hrvatskoj, naviše se o ekuje od putni kog terminala Gaženica zbog pove anja prometa putnika i vozila, otvaranja novih radnih mjesta te razvoju samog grada Zadra i njegovog šireg podru ja te povezivanja s ostalim vrstama prometa kao što su cestovni i zra ni.

LITERATURA

1) KNJIGE

- Kesi ,B., Jugovi , A.: Menadžment pomorskoputni kih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
- Mrnjavac, E.: Pomorski sustav, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1998.
- Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, fakultet za turisti ki i hotelski menadžment, Opatija, 2002.

2) LANCI U ASOPISIMA

- Delebaši , T., Vidu i , V.: *Me uovisnost putni koga morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj*, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci: asopis za ekonomsku teoriju i praksu, Split, 21, 2, 2003, str. 77-92, online: <http://hrcak.srce.hr/103498> (22.09.2014.)
- Jugovi , A.,Kesi , B.,Jakomin, I.: *Organizacija i razvoj pomorsko-putni kih luka*, Informatologia, Rijeka, Portorož, 40, 2, 2007, str. 146 – 152, online: <http://hrcak.srce.hr/13381> (22.09.2014.)
- Opa i , V. T.: *Geografski aspekt prou avanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog oto ja*, Geoadria, Zadar, 7, 2, 2002, str. 95 – 109, online: <http://hrcak.srce.hr/9624> (20.09.2014.)
- Pecoti , Kaufman, J.: *Pomorska Kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vije a (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa*, Zbornik PFZ, Zagreb, 57, 4, 2007, str. 789 – 820, online: <http://hrcak.srce.hr/17489> (19.09.2014.)
- Vidu i , V., Mitrovi , F., Tomaševi , M.: *Definiranje sinergijskog odnosa turisti kih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putni kih brodova*, Informatologia, Split, 41, 3, 2008, str. 203 – 209, online: http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=54467 (22.09.2014.)
- Vukeli , L., Peruši , J., Gabri , H.: *Plava autocesta*, Pomorski zbornik, vol. 45., no. 1., 2008, str. 51 – 59, online: <http://hrcak.srce.hr/54593> (22.09.2014.)

- Zec, D.: *Optimalna veli ina RO-RO putni kog broda u obalnoj plovidbi*, Pomorski zbornik, Rijeka, 40, 1, 2002, str. 35-50, online: http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=83074 (20.09.2014.)

3) ELEKTRONI KI IZVORI

- čestitka ministra Siniše Hajdaša Don i a za Dan pomoraca, online: <http://sph.hr/clanci/obiljezavanja/cestitka-ministra-sinise-hajdasa-doncica-dan-pomoraca-865/> (14.09.2014.)
- Dover trajekti, online: <http://www.ferryto.com.hr/hr/ports/Dover.html> (24.05.2014.)
- Hrvatski brodari osigurali punu zaposlenost do kraja 2016. godine, online: <http://www.vecernji.hr/kompanije-i-trzista/hrvatski-brodari-osigurali-punu-zaposlenost-do-kraja-2016-godine-574042> (14.09.2014.)
- Jadrolinija – godišnji izvještaj o poslovanju /2013, online: <http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-dokumenti/godi%C5%A1nji-izvje%C5%A1taj-o-poslovanju-2013-%281%29.pdf?sfvrsn=2>
- Kružna putovanja u svijetu, online: <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr> (22.05.2014.)
- Motorways of the sea, online: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/ (16.09.2014.)
- M/T „Hrvat“, online: <http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/hrvat> (16.08.2014.)
- Nova luka Gaženica, Lu ka uprava Zadar, online: http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html (24.05.2014.)
- Planirani projekti, Lu ka uprava Dubrovnik, online: <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=42&lan=hr#42> (22.05.2014.)
- Pomorski promet, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, online: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=478>

- Pomorski promet – strateški pristup, online:
http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html (15.09.2014.)
- Pomorski putni ki terminal, Lu ka uprava Rijeka, online:
http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/pomorski_putnicki_terminal (26.05.2014.)
- Program obnove putni ke i izletni ke flote za hrvatske privatne brodare – male poduzetnike, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, online:
<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3110>
- Projekt obnove infrastrukture luke Split (Projekt “vanjskih vezova”), Lu ka uprava Split, online: <http://portsplit.com/vanjski-vezovi/> (24.05.2014.)
- Projekt Rijeka Gateway, Grad Rijeka, online:
<http://www.rijeka.hr/ProjektRijekaGateway> (26.05.2014.)
- Promet putnika i vozila u 2013. godini, online: <http://www.agencija-zolpp.hr/tabid/1534/articleType/ArticleView/articleId/1157/PROMET-PUTNIKA-I-VOZILA-U-2013-GODINI.aspx> (23.05.2014.)
- Strateški plan Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za razdoblje 2013. – 2015. godine, online: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/065-STRATESKI%20PLAN%20MPPI%202013-2015%205_12.pdf (15.09.2014.)
- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, online: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/JS%20MAR%20-%20STRAT%20FINAL%20MPPI%2021-2_14.pdf (14.09.2014.)
- Strategija razvitka pomorstva, online:
http://haw.nsk.hr/arhiva/vol1/363/4455/www.hrvatska21.hr/pomorstvo%2028_5_2001.pdf (26.05.2014.)

4) OSTALI IZVORI

- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, 130/2006.
- Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, Narodne novine, Zagreb, 110/2004.
- Zakon o koncesijama, Narodne novine, Zagreb, 143/2012.
- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, 2013, Narodne novine, Zagreb, 33/2006 38/2009, 87/2009, 18/11, 80/2013.
- Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Godina 45., Prosinac 2013., Zagreb, http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2013/sljh2013.pdf (21.09.2014.)

POPIS TABLICA

Tabela 1. Promet putnika glavnih luka u Europi u tromjese jima u 2012. godini - 1000 putnika	14
Tabela 2. : Promet putnika i vozila na linijama između Hrvatske i Italije u 2013. godini ..	36
Tabela 3. Usporedba putnika i vozila na trajektnim linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu u 2012. i 2013. godini	38
Tabela 4 : Usporedba putnika na brzobrodskim linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu 2012. i 2013. godini	39
Tabela 5: Usporedba putnika na brodarskim (klasičnim) linijama u Istri i na Sjevernom Jadranu 2012. i 2013. godini	39
Tabela 6: Usporedba putnika i vozila u trajektnim linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini	40
Tabela 7: Usporedba putnika na brzobrodskim linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini	41
Tabela 8: Usporedba putnika na brodarskim (klasičnim) linijama na Srednjem Jadranu u 2012. i 2013. godini	42
Tabela 9. Usporedba putnika i vozila u trajektnim linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini	43
Tabela 10: Usporedba putnika na brzobrodskim linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini	44
Tabela 11: Usporedba putnika na brodarskim (klasičnim) linijama na Južnom Jadranu u 2012. i 2013. godini	45
Tabela 12: Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu za razdoblje od 2003 – 2012..	46
Tabela 13: Zbirni prikaz kapaciteta laničnica Mare Nostrum – Zagreb na dan 31.12.2013. .	47

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Promet putnika po glavnim regijama Europe u tromjesejima u 2012. godini	15
Grafikon 2. Promet putnika u trajektnih linija u luci Dover u 2012. i 2013. godini	28
Grafikon 3 : Promet putnika u luci Pirej u domaćem i prekomorskom prijevozu za razdoblje od 2010. do 2013. godine	29
Grafikon 4: Promet putnika u luci Venecija na trajektnim i brzobrodskim linijama u razdoblju od 2010. do 2013. godine	30

POPIS FOTOGRAFIJA

Fotografija 1: Klasi ni putni ki brod „Premuda“	22
Fotografija 2 : RO-RO putni ki brod „Hrvat“	24
Fotografija 3: Putni ki brod velikih brzina – katamaran „Novalja“	25
Fotografija 4. Putni ki terminal Rijeka	54

POPIS SLIKA

Slika 1. Trajektne linije za Skandinaviju.....	16
Slika 2. Trajektna ruta za sjeverozapadnu Europu	17
Slika 3. Trajektne linije za isto ni Mediteran.....	18
Slika 4. Trajektne linije za zapadni Mediteran	19
Slika 5. Simulacija suvremenog pomorsko putni kog terminala	20
Slika 6: Mreža trajektnih linija u Hrvatskoj	35
Slika 7. Novi putni ki terminal Gaženica - Zadar	57
Slika 8. Novi putni ki terminal u Šibeniku	58
Slika 9. Kona ni izgled „vanjskih vezova“ putnike luke Split.....	59
Slika 10. Plan razvoja putni ke luke Dubrovnik	60