

# Hrvatsko putničko brodarstvo jučer, danas, sutra

---

**Latinac, Jelena**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2019**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:498733>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-24**

*Repository / Repozitorij:*

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -  
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for  
permanent storage and preservation of digital  
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET**

**JELENA LATINAC**

**HRVATSKO PUTNIČKO BRODARSTVO  
JUČER, DANAS, SUTRA**

**DIPLOMSKI RAD**

**SPLIT, 2019.**



## DIPLOMSKI ZADATAK

Datum:

22.10.2013.

Split, 01.09.2019Zavod/studij: Pomorski menadžmentPredmet: Pomorsko tržište

## DIPLOMSKI ZADATAK

Student/ca: Jelena JakićMatični broj: 0171256502Zavod/studij: Pomorski menadžment

## ZADATAK:

Znanstveniku pristupom istražiti hrvatsko putničko brodarstvo -

## OPIS ZADATKA:

Istražiti i prikazati rezultate istraživanja A sledenog područja:

- Analiza stanja pomorsko-putničkog brodarstva u RH
- Razvoj pomorsko-putničkog brodarstva u budućnosti u RH
- Osnovni pojmovi i razvoj pomorsko-putničkog brodarstva
- Vrste pomorsko-putničkog prometa
- Sinergijski odnos putničkog brodarstva i turizma u RH

## CILJ:

Krajnji cilj ovog diplomskog zadatka je kroz znanstvenu analizu doći do spoznaja važnih za budućnost Hrvatskog putničkog brodarstva.

ZADATAK URUČEN STUDENTU/CI: 23.01.2019.POTPIS STUDENTA/CE: JJMENTOR: Jiducić

**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET**

**STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT**

**HRVATSKO PUTNIČKO BRODARSTVO  
JUČER, DANAS, SUTRA**

**DIPLOMSKI RAD**

**MENTOR:**

**Prof. dr. sc. Vinko Vidučić**

**STUDENT:**

**Jelena Latinac (MB: 0171256502)**

**SPLIT, 2019.**

## SAŽETAK

Pomorsko putničko brodarstvo spada u posebnu vrstu morskog brodarstva u kojem se posebnim brodovima organizira prijevoz putnika. U organizaciji putničkog prometa bitnu ulogu ima pomorski putnički brodar. U Republici Hrvatskoj napoznatiji vodeći brodar s državnim statusom poduzeća jest Jadrolinija, koja održava linije na gotovo svim hrvatskim otocima. Cilj je rada upravo opisati putničko brodarstvo u Hrvatskoj, razvoj putničkog prometa i ostale karakteristike u vezi s tim. Putnički brodovi imaju važnu ulogu u razvoju pomorsko-putničkog prometa, kao i pomorsko-putnički terminali koji su preduvjet za razvijanje pomorskog prijevoza i razvoja turizma. U radu će se obraditi dvije glavne vrste putničkog brodarstva: linijsko putničko brodarstvo i brodarstvo za kružna putovanja. Također će se obraditi i svi putnički brodovi koji su nositelji prijevoza u ovim dvjema vrstama putničkog brodarstva. Pomorsko-putničko brodarstvo usko je povezano s turizmom, i to u svim svojim oblicima. Za dugoročan razvoj pomorsko-putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj potrebno je poboljšati pristup udaljenim otocima, prilagoditi i nadograditi putničke luke te specijalizirati glavne putničke luke u cilju lakšeg i efikasnijeg odvijanja putničkog prometa.

**Ključne riječi:** *pomorsko putničko brodarstvo, Hrvatska, putnički promet, putnički brodovi i luke*

## ABSTRACT

Maritime passenger shipping is a special type of maritime shipping in which special vessels are used for the transport of passengers. Maritime passenger shipping companies play an important role in the organization of passenger transport. In the Republic of Croatia the most known state-owned passenger ship company is *Jadrolinija*, which operates lines to almost all Croatian islands. The aim of the paper is to describe passenger shipping in Croatia, the development of passenger traffic and other related features. Passenger ships are important in the development of maritime and passenger transport, as well as maritime passenger terminals, which are a prerequisite for the development of maritime transport and the development of tourism. This paper will cover two main types of passenger shipping: liner shipping and cruise shipping. The paper will also address all passenger ships used in these two types of passenger

shipping. Maritime and passenger shipping is closely linked to all forms of tourism. For the long-term development of maritime passenger shipping in the Republic of Croatia it is necessary to improve access to remote islands, adjust and upgrade passenger ports, and specialize major passenger ports in order to facilitate and efficiently conduct passenger traffic.

**Key words:** *maritime passenger shipping, Croatia, passenger traffic, passenger ships and ports*

# SADRŽAJ

1. UVOD .....	1
2. OSNOVNI POJMOVI I RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA.....	3
2.1. POJAM POMORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA .....	3
2.2. OSNOVNE ZNAČAJKE PUTNIČKOG BRODARSTVA .....	5
2.3. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA U SVIJETU .....	6
2.4. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH .....	8
3. GLAVNE ODREDNICE POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA I POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA .....	11
3.1. VRSTE POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA .....	11
3.1.2. Linijsko putničko brodarstvo .....	12
3.1.2.1. <i>Temeljne značajke linijskog putničkog prometa</i> .....	14
3.1.2.2. <i>Putnički brodovi</i> .....	16
3.1.2.3. <i>RO-RO putnički brodovi</i> .....	17
3.1.2.4. <i>Vrlo brzi putnički brodovi</i> .....	19
3.1.3. Putničko brodarstvo za kružna putovanja .....	21
3.1.3.1. <i>Brodovi za kružna putovanja</i> .....	22
3.2. MEĐUODONOS POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA, BRODARSTVA I POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA.....	25
4. SINERGIJSKI ODNOS PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA U RH .....	27
4.1. SPECIFIČNOSTI POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA U RH .....	27
4.2. STANJE I PRAVCI RAZVOJA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA U RH .....	31
5. ANALIZA STANJA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH .....	34
5.1. OBALNI LINIJSKI PUTNIČKI PROMET .....	34
5.1.1. Trajektne linije .....	39
5.1.2. Brodske linije .....	40
5.1.3. Brzobrodske linije .....	41
5.2. UTJECAJ TURIZMA NA POMORSKO-PUTNIČKI PROMET U RH.....	42

5.3. USPOREDBA PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH I U SVIJETU .....	44
6. RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH U .....	49
BUDUĆNOSTI .....	49
6.1. STRATEGIJA RAZVOJA PUTNIČKOG PROMETA (2017.-2030.).....	49
6.2. CILJEVI I MJERE ZA DUGOROČNI RAZVOJ PUTNIČKOG BRODARSTVA U ...	50
RH DO 2030.....	50
7. ZAKLJUČAK .....	54
LITERATURA.....	56
POPIS SLIKA .....	60
POPIS TABLICA.....	61



# 1. UVOD

Pomorsko putničko brodarstvo u Hrvatskoj predstavlja važan segment u razvoju pomorskog prometa i turizma. Putničko brodarstvo posebna je vrsta morskog brodarstva koja specijaliziranim brodovima obavlja prijevoz putnika i njihovih osobnih automobila, a teretna vozila prevoze se trajektima. S obzirom na organizaciju poslovanja i način formiranja vozarina, hrvatsko putničko brodarstvo dijelimo u dvije osnovne skupine: linijsko putničko brodarstvo i brodarstvo za kružna putovanja, tzv. turističko brodarstvo. Cilj je ovog rada upoznati se sa svim glavnim značajkama pomorsko-putničkog brodarstva i pomorsko-putničkog prometa, ali i s lukama koje imaju važnu ulogu u razvijanju pomorsko-putničkog prijevoza.

Analizirat će se nekoliko vrsta putničkih brodova koji su namijenjeni prijevozu putnika:

- klasični putnički brodovi,
- RO-RO putnički brodovi,
- putnički brodovi velikih brzina i
- brodovi za kružna putovanja, tzv. kruzeri.

Rad se sastoji od nekoliko temeljnih poglavlja. U uvodnom dijelu bit će riječi o glavnim značajkama putničkog brodarstva i o povijesnom razvoju pomorsko-putničkog brodarstva u Hrvatskoj i u svijetu. Prikazat će se i objasniti sve vrste pomorsko-putničkog prometa, odnosno linijski putnički promet (linijsko brodarstvo) i brodarstvo za kružna putovanja (turističko brodarstvo). U spomenutom poglavlju naglasak je na brodovima koji se koriste u linijskom putničkom brodarstvu: klasični putnički brodovi, RO-RO putnički brodovi (trajekti) i vrlo brzi putnički brodovi (katamarani) te brodovi za kružna putovanja, tzv. kruzeri koji se koriste za kružna putovanja. Nadalje će se prikazati odnos putničkog brodarstva i luka u Republici Hrvatskoj. Završni dio rada usredotočit će se na obalni linijski putnički promet, odnosno analizirat će se sve linije s obzirom na vrstu prijevoza u linijskom obalnom prometu: trajektne linije, brodske linije i brzobrodske linije. U završnom dijelu rada prikazat će se glavni ciljevi i mjere za dugoročan razvoj putničkog brodarstva u Hrvatskoj. Na kraju će biti navedeni svi relevantni zaključci koji će proizaći iz analize putničkog prometa u Hrvatskoj,

U radu se koriste znanstvene metode indukcije i dedukcije, kao i metoda deskripcije jer je potrebno opisati postupke istraživanja i interpretirati same rezultate. Deskripciji pomažu i priložene slike koje sugeriraju eksplicitan sadržaj.

Detaljnij pak analizi sadržaja istraživanja svakako će pridonijeti obje metode: statistička (grafički i tablični prikazi) i komparativna kojom će se sagledati sličnosti i razlike modela u različitim razdobljima, relevantnim za pojedina istraživanja.

Na kraju, na temelju svega prikazanog i analiziranog, donijet će se nedvosmisleni zaključci koji će ujedno biti i poticaj za neka buduća istraživanja, što je, uostalom, i smisao i zadatak svakog znanstvenog pristupa problemu u nekom novom društvenom kontekstu.

## **2. OSNOVNI POJMOVI I RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA**

### **2.1. POJAM POMORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA**

Putničko brodarstvo posebna je vrsta morskog brodarstva koje kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika. Glavna je svrha i cilj morskog brodarstva organizirati prijevoz putnika i robe morem.

U vezi s predmetom prijevoza, treba razlikovati: [8]

- putničko i
- teretno brodarstvo.

Morsko putničko brodarstvo jest gospodarska djelatnost koja putničkim brodovima organizira prijevoz putnika i robe morem. Pomorski putnički brodar najvažniji je u organizaciji morskog brodarstva ili pomorskog prijevoza. Dakle, organizaciju pomorskog prijevoza obavlja pomorska putnička brodarska tvrtka ili, kraće, pomorski putnički brodar, a to je fizička ili pravna osoba koja se bavi iskorištavanjem brodova kao sredstava za prijevoz ljudi i dobara. [8]

Pomorski promet može biti: [15]

- pomorski putnički promet i
- pomorski teretni promet.

Pomorski putnički promet, u užem smislu, jest aktivnost prijenosa putnika i robe od luke ukrcaja do luke iskrcaja. U širem smislu, pomorski prijevoz putnika i robe obuhvaća aktivnosti ukrcaja i iskrcaja, prijenos od luke ukrcaja do luke iskrcaja te prekrcaj putnika, njihovih automobila i tereta u lukama.

Pomorsko-prijevozni proces obuhvaća više tehnoloških procesa:

- ukrcaj predmeta prometa u polaznoj luci,
- pomorski prijevoz i
- iskrcaj u odredišnoj luci.

Pomorski promet rezultat je pomorsko-prijevoznog procesa u smislu prevezenih količina tereta i broja prevezenih putnika. Putnici su se u početku prevozili trgovačkim brodovima koji su prevozili teret. Dugo vremena nisu se upotrebljavali posebni putnički brodovi. Unatoč razvoju posebnih putničkih brodova za prijevoz putnika, pomorski prijevoz potisnuo je sve veći zračni promet.

Pomorski promet ne obuhvaća samo prijevoz putnika i robe brodovima morem već i sve komunikacije i operacije u pomorskom prijevozu ili morskom brodarstvu. Pomorski promet širi je pojam od pojma pomorski prijevoz i pomorski transport, ali je uži pojam od pojma pomorstvo i pomorsko gospodarstvo.

Osnovni elementi pomorskog prijevoza, tj. morskog brodarstva, jesu:

- more kao prometni put,
- brod kao prijevozno sredstvo,
- pomorci i ostali zaposlenici u brodarstvu,
- putnici i teret kao osnovni predmet pomorskog prijevoza.

Svaki prijevoz – bilo da se radi o cestovnom, željezničkom, zrakoplovnom ili pak o pomorskom prijevozu – ima svojih prednosti, ali i nedostataka.

Od prednosti u pomorskom prijevozu, treba istaknuti: niže cijene prijevoza, veći kapacitet, fleksibilnost prijevoznih sredstava prema više vrsta prijevoza te manje zagađivanje okoliša. Osim prednosti, pomorski prijevoz ima i svojih nedostataka, među kojima su sporost i visoka cijena prijevoznih sredstava.

Međutim, nedostatak brzine danas se kompenzira sve bržim brodovima, boljom organizacijom prijevoza te uvođenjem informacijske i komunikacijske tehnologije. Za budućnost se predviđa da će se brzina brodova povećati za 100%, a vrijeme zadržavanja brodova u luci smanjiti za 50%.

Putnički brod glavno je prijevozno sredstvo putničkog brodarstva, a njegova je osnovna namjena prijevoz putnika.

## 2.2. OSNOVNE ZNAČAJKE PUTNIČKOG BRODARSTVA

U suvremenim uvjetima – prema načinu formiranja vozarina, organizaciji poslovanja i djelovanju tržišta – mogu se razlikovati linijsko i turističko brodarstvo. Predmet prijevoza kod putničkog brodarstva jesu putnici, putnici i njihovi osobni automobili, a teretna vozila prevoze se trajektima. Prema geografskom, odnosno zemljopisnom položaju, putničko brodarstvo može biti obalno (kabotažno) i prekomorsko (oceansko).

Klasični putnički brodovi i trajekti čine tehničku razinu podsustava u linijskom putničkom brodarstvu. U organizacijsku strukturu spadaju velika broderska poduzeća koja su najčešće ustrojena kao dionička društva. Takva broderska poduzeća imaju mogućnost znatnih investicijskih ulaganja u brodovlje. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza između obale i otoka zajednički društveni interes, brodari imaju ulogu državnih poduzeća.

U Hrvatskoj je *Jadrolinija d.o.o.* najpoznatija vodeća broderska tvrtka koja ima status državnog poduzeća. Pravna razina u linijskom putničkom brodarstvu usmjerena je na intenzivnu aktivnost u pripremi i donošenju međunarodnih normi. Međunarodne norme imaju funkciju ostvarivanja uvjeta većih sigurnosti u prijevozu putnika morem. Izuzetno je značajan ISM kod, koji je vezan za cjelokupnu organizaciju poduzeća i korištenja brodova. U skladu s tim normama mogu pravovremeno reagirati i izbjeći najteže posljedice.

Drugi segment podsustava putničkog brodarstva jest turističko brodarstvo (brodarstvo za kružna putovanja). Tehnička razina ovog brodarstva obuhvaća luksuzno opremljene brodove za kružna putovanja, a sama brzina broda od iznimne je važnosti. Pomoću vitke linije trupa i snažnih brodskih motora razvijaju velike brzine. Budući da se radi o vrlo skupim plovilima, sva poduzeća turističkog brodarstva trebaju raspolagati znatnom financijskom moći.

Posljednjeg desetljeća u svijetu je pomorsko-putnički promet u značajnoj ekspanziji. Preduvjet optimalnog odvijanja i razvijanja linijskog pomorsko-putničkog prometa i kružnih putovanja jesu pomorski putnički terminali. Odgovarajućih dimenzija i dobro organiziran pomorsko-putnički terminal preduvjet je razvijanja brojnih komplementarnih djelatnosti i promotor oplemenjivanja turističke ponude i razvoja turizma. [8]

Zbog velike konkurencije ostalih prijevoznih grana, prijevoz putnika malo se zanemario. Nestali su klasični putnički brodovi, a novi prijevozi još nisu bili afirmirani. Pojavom trajekata i kruzera, pomorski prijevoz putnika postaje značajan segment pomorskog prometa i turizma. Iako je nekad pomorsko-putnički promet bio najznačajnija prometna grana, danas zauzima vrlo skroman udio u putničkim tokovima. [14]

### **2.3. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA U SVIJETU**

Razvoj morskog putničkog brodarstva usko je povezan s razvojem morskog brodarstva. Sve velike kulture (prije nekoliko stotina tisuća godina) razvile su se na morskim obalama, a vodeći narodi mahom su bili primorci.

Pomorska plovidba vezana je uz sam početak ljudske civilizacije. Prije nove ere morima su plovili Egipćani, Grci, Feničani, Rimljani i Iliri. U vrijeme Atike, osim gradnje brodova, Grci i Feničani počeli su graditi i luke da bi zaštitili svoje brodove od nevremena. Oni su pridonijeli samom razvoju brodogradnje i brodarstva. Triremi, najveći brodovi s kapacitetom od 400 do 500 tona, javljaju se u vrijeme Rimskog Carstva.

Srednji vijek obilježen je brodovima (jedrenjacima) koji su imali maksimalnu nosivost do 300 tona.

U kameno doba i početkom brončanog doba morem su plovili brodovi pokretani veslima. Tijekom povijesti njihova se veličina povećavala. Jedra se javljaju sredinom brončanog doba te se upotrebljavaju kao osnovni pogon uz vesla sve do druge polovine 19. stoljeća. Hrabrošću i vještinom istraživača otkriveni su novi kontinenti. Parni stroj izumljen je početkom 19. stoljeća te su usavršavanjem pogonskih strojeva bitno porasle brzina prijevoza i sigurnost članova posade, putnika i tereta, te broda u plovidbi.

Događaji koji su obilježili povijest pomorske plovidbe jesu:

- prvi brod na paru i jedra *Savannah* 1819. godine preplovio je Atlantski ocean,
- prvi brod na parni pogon bez jedara, pod nazivom *Atlantic Great-Western*, preplovio je Atlantski ocean 1838. godine,
- prvi brod pogonjen parnom turbinom izgrađen je 1897. godine,
- prvi brod pogonjen dizelskim gorivom izgrađen je 1912. godine,

- prvo plovilo pogonjeno nuklearnim gorivom, podmornica *Nautilus*, igradeno je 1955. godine.

Prvi brodovi bili su građeni i za prijevoz putnika i za prijevoz tereta (zajedniči prijevoz). Putnici su se u početku prevozili trgovačkim brodovima koji su prevozili teret. Kad su bile veće migracije iz Europe u Sjevernu i Južnu Ameriku, trgovački brodovi isključivo su se koristili za prijevoz putnika.

Kasnije se dijele na tri skupine:

- putnički brodovi,
- mješoviti brodovi i
- teretni brodovi.

Atlantski prometni put bio je najvažniji prekomorski put 1957. godine s prevezenih 1.027.000 putnika. Godinu dana kasnije javlja se zračni promet, koji je nadmašio prijevoz putnika atlantskim prometnim putem. Glavni razlog takvih promjena bilo je kraće vrijeme putovanja i udobnost putovanja.

Trajekt se pojavio na linijama između Engleske i Škotske 1851. godine. Nastao je kao rezultat potreba prijevoza velikih količina tereta i velikog broja putnika. To je vrijeme naglog razvoja trgovačke mornarice i željeznice. Kasnije se trajektni promet usavršava i širi po cijelom svijetu. Ekspanzijom cestovnih motornih vozila javljaju se i *car-ferry* brodovi, te kombinacija oba tipa broda *train/car-ferry*. Trajekti su se poslije počeli upotrebljavati za održavanje prometa na određenim linijama i u slobodnoj plovidbi (kružna putovanja) ili kao klasični teretni brodovi. Trajekt je vrsta trgovačkog broda koji omogućava veliku fleksibilnost. [15]

Pad broja linijskih putničkih brodova (s 236 na 145) bilježi se od 1959. do 1970. godine (Tablica 1). Brodovi kao što su *Queen Elizabeth*, *Queen Marry*, *Arkadia* i dr. donijeli su velike gubitke pomorskim kompanijama. Svjetske brodarske kompanije nakon toga su se preorijentirale na RO-RO putničke brodove te se počinje graditi sve veći broj brodova za krstarenje, tzv. kruzari. [11]

**Tablica 1. Broj i tonaža putničkih brodova [11]**

<b>Godina</b>	<b>Broj linijskih putničkih brodova*</b>	<b>BT</b>
1959.	236	3.923.795
1970.	145	2.991.247
1976.	130	2.591.400
	<b>Broj trajekata i putničkih brodova*</b>	
1977.	2.903	7.091.020
1988.	4.080	9.666.602
1999.	3.616	20.300.000
2003.	3.882	26.400.000

\*Za brodove s više od 300 bruto tonaže

U odnosu na 1999. godinu, putnički brodovi zabilježili su najveći porast i po broju brodova i po kapacitetu, a rezultat toga jest uvođenje velikih brodova za kružna putovanja. U posljednje vrijeme uvode se i brodovi "velikih brzina", tzv. katamarani.

#### **2.4. POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOG PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH**

Od 1993. godine do danas broj putničkih brodova i putnika u Hrvatskoj u konstantnom je porastu; jedini je izuzetak 1994. godina kad je zabilježen blagi pad u odnosu na prethodnu godinu od oko 8%. (ratna događanja u Republici Hrvatskoj). Smirivanjem političkih prilika u Hrvatskoj od 1995. godine, promet putnika i brodova konstantno se povećava. [11]

Broj prevezenih putnika od 1993. do 2002. godine povećao se za oko 67%, a broj brodova za 25%, kao što je prikzano u tablici 2.

Najveći putnički brodar u Hrvatskoj je "Jadrolinija" (Slika 1). Održava linije na gotovo svim hrvatskim otocima te u nekim lukama u Italiji. "Jadrolinija" je osnovana 1947. godine u Rijeci. U prijevozu putnika morem u Hrvatskoj se razlikuju linijske i turističke pomorsko-prijevozne usluge (kružna putovanja ili *cruising*).



Tablica 2. Plovni park Hrvatske u pomorskom i obalnom prijevozu [11]

God.	Broj putničkih brodova	Prevezeni putnici (u tisućama)	Putničke milje (u milijunima)
1993.	64	5.839	131
1994.	58	5.396	113
1995.	74	5.591	151
1996.	84	5.979.	156
1997.	85	6.715	167
1998.	86	6.923	153
1999.	85	6.647	145
2000.	88	8.009	177
2001.	79	9.009	198
2002.	80	9.721	210



Slika 1. "Jadrolinija" [35]

Vodeći putnički brodari u Hrvatskoj bili su: [11]

- "Jadrolinija" iz Rijeke,
- "Lošinjska plovidba" iz Malog Lošinja,
- "Meditranska plovidba" iz Korčule,
- "Rapska plovidba" iz Raba,
- "SEM marina" iz Splita i
- "Uljanik plovidba" iz Pule.

"Jadrolinija" je i danas vodeći putnički brodari u Hrvatskoj s ukupno 51 brodom. Ostale putničke brodarske tvrtke koje pridonose putničkom brodarstvu u Hrvatskoj jesu "Rapska plovidba" iz Raba koja u svojoj floti posjeduje ukupno 4 broda, *Catamaran Line* iz Splita, te ostali manji privatni brodari. Poslovi ukrcaja i iskrcaja putnika, automobila i tereta ovise o samoj veličini broda, o broju putnika, te o količini automobila i tereta.

### **3. GLAVNE ODREDNICE POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA I POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA**

Prijevoz putnika morem bilježi značajan porast zadnjih pedesetak godina. Pojavom trajekata i razvojem kružnih putovanja u funkciji oplemenjivanja turističke ponude, pomorski prijevoz putnika postaje značajan segment pomorskog prometa i turizma u Hrvatskoj.

Osnovno prometno sredstvo u pomorskom prometu jest brod, koji je uz vlak najsigurnije prometno sredstvo. Njegova glavna obilježja kao prometnog sredstva jesu: velik kapacitet, niski prijevozni troškovi, elastičnost u odabiru rute između početne i završne luke te relativno mala brzina (u usporedbi s prometnim sredstvima drugih prometnih grana). [11]

Tehnologijom pomorskog putničkog prometa postižu se: sigurnost premještanja ljudi i robe morskim putovima te udobnost, točnost, brzina, redovitost, ekonomičnost itd. Na afirmaciju putničkog brodarstva najviše utječu sigurnost i udobnost putnika. [15]

#### **3.1. VRSTE POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA**

Pomorski-putnički promet ili putničko brodarstvo vrsta je brodarstva koje se bavi prijevozom putnika, koristeći se brodovima posebno namijenjenima prijevozu putnika.

S obzirom na službu koju obavlja, putnički brod može biti: [1]

- linijski putnički brod – brod koji prevozi putnike po utvrđenom redu plovidbe, te na stalnoj pruži. Najveći dio unutarnjeg prostora na brodu zauzimaju kabine (saloni) za smještaj putnika, restorani i ostali javni prostori za putnike. Postoji nekoliko vrsta ovih brodova. Obalni linijski putnički brodovi namijenjeni su za veliku obalnu plovidbu, plove tjedan dana i više s kapacitetom od 200 do 800 putnika; brodovi za malu plovidbu plove 1 dan ili više dana; brodovi u lokalnom prometu nemaju putničke kabine, nego su putnici smješteni u salonu broda;
- brod za krstarenje (kruzer) – brod za kružna turistička putovanja, a može biti različite veličine i konstrukcije. S obzirom na razinu usluge, može se podijeliti u brodove niske, srednje i visoke klase te u ekskluzivne brodove. Brodovi niske klase često primaju velik broj putnika (2.500 do 3.000), a prosječno je trajanje krstarenja od 3 do 7 dana. Brodovi srednje klase primaju 1.200 do 1.600 putnika, njihovi su javni

prostori veći i kvalitetniji, a kabine udobnije. Krstarenja na takvim brodovima traju u prosjeku od 7 do 14 dana. Brod visoke klase ima mnogo veće kabine i površinu javnih prostora (7-8 m<sup>2</sup> po putniku). Ekskluzivni brod jest brod visoke klase, namijenjen je manjem broju prijevoza putnika, obično od 50 do 200 putnika;

- izletnički brod – služi za jednodnevne izlete s velikim brojem putnika, na kraćim relacijama i putnici su obično smješteni na šetnoj palubi ili u salonu. Većinom je to manji brod duljine 20-40 m, te brzine 10-12 čvorova. Hidrobus je manje plovilo za linijski, ili rjeđe izletnički, prijevoz putnika na kratkim relacijama, npr. rijekama, jezerima i morskim uvalama. Obično je lake izvedbe, bez šetne palube, a u salonu svaki putnik ima svoje sjedalo te njemu najviše nalikuju putnički brodovi (hidrokrilci i katamarani).

S obzirom na luke ticanja, putničko brodarstvo možemo podijeliti na: [4]

- linijsko putničko brodarstvo,
- međunarodno linijsko putničko brodarstva,
- nacionalni (obalni) linijski prijevoz i
- brzobrodске linije.

U suvremenom prijevozu putnika morem – odnosno prema načinu formiranja vozarina, organizaciji poslovanja te djelovanju tržišta – najvažnije su vrste pomorskog putničkog prometa:

[15]

- linijski putnički promet i
- kružna putovanja i izleti (turistički putnički promet).

### **3.1.2. Linijsko putničko brodarstvo**

Zbog stalne potrebe za prijevozom putnika, morsko brodarstvo razvilo je linijsko putničko brodarstvo, a i time je putničko brodarstvo dobilo svoju vrstu brodarstva i tip tržišta. Linijski pomorsko-putnički promet organizira se na ograničenim regionalnim tržištima, gdje su putovanja broda, plovidbeni pravci te luke ukrcaja i iskrcaja stalni i unaprijed određeni. Svaki linijski brod ima na dulje vrijeme određen plovidbeni pravac, odnosno stalan plovidbeni pravac kojim povezuje više luka ukrcaja i više luka iskrcaja. To dugoročno povezivanje, odnosno stalno povezivanje luka, obavlja se u određenim vremenskim razmacima (po određenom redu plovidbe). [1]

Plovidbeni red akt je prijevoznika koji određuje linijski promet. Uobičajno sadrži :

- naziv broдача,
- broj i vrstu linije,
- razdoblje u kojem se linija održava,
- luke pristajanja,
- vrijeme polaska i dolaska u luku i
- rok važenja reda plovidbe.

Linijsko putničko brodarstvo moglo bi se podijeliti na ono za prijevoz putnika i vozila u kabotaži i za prijevoz putnika i vozila na međunarodnim kraćim relacijama. Obično je riječ o relacijama koje nisu duže od 12 sati plovidbe. [5]

Linijsko putničko brodarstvo vrlo često pruža usluge linijskih ruta koje su od posebnog javnog značenja, pa su prema tome i od državnog interesa. Redovito i često povezivanje otoka s kopnom temelj je razvitka otoka i života na otocima. Da bi se spriječile migracije stanovništva i odumiranje otoka, svakoj je državi u interesu organizirati i besprijekorno održavati brodske putničke linije. Da bi se protok ljudi i komunikacija otoka s kopnom odvijali bez zapreka i ograničenja, državi treba biti u interesu da cijene putničkih karata budu jeftine i pristupačne i za stanovnike i za posjetitelje.

Što se tiče vozarina u linijskom putničkom brodarstvu, one su izražene u tarifama. U lokalnom (obalnom) prometu uglavnom postoji samo jedinstvena tarifa. Na domaćim i kraćim međunarodnim linijama tarifa ovisi o klasi u kojoj putnik putuje. Putnik ima pravo prijevoza putničke prtljage do određene težine, a iznad toga plaća dodatnu vozarinu, kao i za sve ostale dodatne usluge kojima se putnik može koristiti tijekom putovanja. On također plaća i vozarinu za prijevoz ukrcanog vozila na brod.

Tržište linijskog putničkog brodarstva ima pretežno vitalan karakter za regiju koju opslužuje, dok je turističko značenje ovakvog brodarstva manje izraženo. Međutim, zbog turističkih kretanja ovaj tip tržišta brodarstva ima često snažan sezonski utjecaj. [5]

### 3.1.2.1. *Temeljne značajke linijskog putničkog prometa*

Temeljne značajke linijskog putničkog prometa jesu: [15]

- organizira se na regionalnim tržištima,
- ima stalan, za duži period određen red i pravac plovidbe,
- može imati više luka ukrcaja i iskrcaja,
- promet je organiziran s većim brojem brodova (linija),
- karakterizira ga kvaliteta i stabilnost prijevoza,
- osnovna luka ukrcaja pretežno je i osnovna luka iskrcaja u povratnom smjeru,
- linijski putnički brodari veće su tvrtke (s većim brojem brodova) i
- neprofitabilne linije subvencionira država radi održavanja života na otocima.

Linijsko putničko brodarstvo čine:

- klasični putnički brodovi,
- RO-RO putnički brodovi (plovila, trajekti itd.) i
- putnički brodovi velikih brzina (katamarani, hidrogliseri itd.).

Dakle, klasični putnički brodovi, trajekti i brzi putnički brodovi nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu. Linijsko putničko brodarstvo na području Jadranskog mora obuhvaća: [4]

- dio nacionalnog (obalnog) linijskog brodarstva i
- dio međunarodnog linijskog brodarstva.

*Nacionalno (obalno) linijsko putničko brodarstvo* predstavljeno je dužobalnom RO-RO putničkom linijom, te nizom RO-RO putničkih i brzobrodskih linija koje održavaju nacionalni brodar i neki manji brodari na pojedinim linijama. Nacionalno linijsko brodarstvo, odnosno obalni linijski prijevoz, najznačajniji je za povezivanje otoka s kopnom te otoka međusobno.

*Međunarodno linijsko putničko brodarstvo* na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova te linije RO-RO putničkih brodova (trajekti) koje povezuju istočnu i zapadnu jadransku obalu. Te linije koje povezuju istočnu i zapadnu obalu Jadrana održavaju se RO-RO putničkim brodovima hrvatskih, talijanskih i ostalih brodara. Na taj način omogućeno je lakše povezivanje gradova Zadar, Split i Dubrovnik s talijanskim lukama Acona i Bari, te je ostvarena

lakša komunikacija između istočne (hrvatske) i zapadne (talijanske) obale Jadranskog mora.  
[11]

Na slici 2. prikazane su sve međunarodne linije u 2018. godini, prema lučkim kapetanijama u Hrvatskoj.

R.br.	Agent	Brodar	Brod / Brodovi	Linija (u oba smjera)	Trajanje	Promet	
						Putnici	Vozila
<b>Lučka kapetanija Pula</b>							
1	1. Simmor d.o.o. Rijeka	Venezia Lines LTD	San Frangisk	Pula - Venecija	05.06. - 09.09.	21.932	–
2	2. Sunny Way d.o.o. Poreč	Venezia Lines LTD	San Frangisk San Pawl	Umag - Venecija Poreč - Venecija Rovinj - Venecija	28.04. - 07.10.	73.497	–
3	3. Sunny Way d.o.o. Poreč	Liberty Lines SPA	Fiametta M	Trst - Piran - Rovinj - Pula Trst - Poreč - Piran Trst - Rovinj - Piran Trst - Piran - Poreč - Rovinj	28.06. - 09.09.	5.773	–
4	4. Atlas d.d. Poreč	Atlas d.d.	Adriatic Jet	Rovinj - Venecija Pula - Venecija	30.04. - 15.10.	22.894	–
5	5. Kompas d.o.o. Poreč	Kompas d.o.o. Poreč	Prince of Venice	Poreč - Umag - Venecija Poreč - Venecija - Poreč	30.04. - 25.10.	26.575	–
6	6. Sunny Way d.o.o. Poreč	Righetti Navi SRL	Eurofast	Cesenatico - Rovinj	08.07. - 02.09.	5.132	–
<b>Lučka kapetanija Rijeka</b>							
7	1. Lošinjska plovidba-Turizam d.o.o.	Righetti Navi SRL	Don Paolo	Pesaro - Mali Lošinj Pesaro - Mali Lošinj - Novalja Pesaro - Mali Lošinj - Rab Cesenatico - Mali Lošinj Cesenatico - Mali Lošinj - Rab	31.05. - 02.09.	12.816	–
<b>Lučka kapetanija Zadar</b>							
8	1. Jadrolinija	Jadrolinija	Zadar	Zadar- Ancona	04.06. - 25.09.	39.290	8.526
<b>Lučka kapetanija Split</b>							
9	1. Jadrolinija	Jadrolinija	Marko Polo	Split - Stari Grad - Ancona	01.01. - 31.12.	78.841	19.753
10	2. MSC krstarenja	Snv SPA	Aurelia	Split - Ancona	18.04. - 07.10.	102.927	23.089
11	3. Pelegrini	Guidotti Ships SRL	Zenit	Civitanova - Stari Grad Civitanova - Hvar Civitanova - Split	14.07. - 25.08.	3.033	–
<b>Lučka kapetanija Ploče</b>							
12	1. Jadroagent d.d.	Guidotti Ships SRL	Zenit	Termoli - Ploče	31.05. - 09.07.	177	
13	2. Jadroagent d.d.	Guidotti Ships SRL	Zenit	Termoli - Ploče	28.08. - 02.10.		
<b>Lučka kapetanija Dubrovnik</b>							
14	1. Jadrolinija	Jadrolinija	Dubrovnik	Dubrovnik - Bari	28.03. - 29.11.	67.923	13.890
15	2. Gulliver Travel	Catamaran Line d.o.o.	For	Dubrovnik - Budva	09.07. - 07.08.	92	
<b>UKUPNO 2018. godina</b>						<b>460.902</b>	<b>65.258</b>
						Putnici	Vozila

Slika 2. Međunarodne linije u RH u 2018. godini [36]

Brodovi koji plove na međunarodnim linijama prevezli su u 2018. godini ukupno 460.902 putnika i 65.258 vozila, dok je u odnosu na 2017. godinu prevezeno 23.506 putnika (+ 5,4%) i 5.511 vozila (+ 9,2%) više. U 2018. godini prvi je put povezana Hrvatska s Crnom Gorom, i to brzobrodskom linijom na relaciji Dubrovnik – Budva i obratno, koju je održavao brodar *Catamaran Line d.o.o.* [17]

Putničke linije koje povezuju obalu Jadrana održavaju se RO-RO putničkim brodovima ponajviše hrvatskih brodara ("Jadrolinija" – 38%), zatim talijanskih brodara (*Adriatic* – 23%) te ostalih brodara (39%). [4]

Osim putničkih linija RO-RO brodovima (trajekti), povezivanje istočne i zapadne obale Jadrana povremeno se održava i na brzobrodskim linijama. [11]

Trajekti, klasični putnički brodovi i brzi putnički brodovi nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu. Specifičnost linijskog putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj jest njegova obveza da tijekom cijele godine povezuje prostore obalnog ruba i otoka. [4]

Linijski pomorsko-putnički promet ima nezamjenjivu ulogu u poboljšavanju demografske slike na hrvatskim otocima te njihovu očuvanju, ali naročito na onim udaljenijim i manjim otocima. Osim putničkog brodarstva, tom poboljšanju svakako treba pridonijeti i općedruštvena i socijalno-gospodarstvena inicijativa. [15]

### **3.1.2.2. Putnički brodovi**

Klasični ili uobičajni putnički brodovi koji se koriste u linijskom brodarstvu danas su većinom namijenjeni obalnoj plovidbi, dok se prekomorski prijevoz putnika smanjio zbog jake konkurencije prijevoza putnika zračnim prometom. Danas su rijetki brodari koji su specijalizirani za isključivo prekomorski linijski prijevoz putnika. Suvremeni putnički brodari upotpunjuju takvo djelovanje i drugim vrstama morskog brodarstva, proširujući ga na prijevoz putnika i vozila te na organizaciju kružnih putovanja (turističkih putovanja).

Putničke brodove s obzirom na veličinu dijelimo na:

- brodove za prijevoz do 200 putnika i
- brodove za prijevoz više od 200 putnika.



Smanjenje klasičnih linijskih putničkih brodova i povećanje brodova za kružna putovanja, te brodova za kombinirani prijevoz (trajekti), znači i napuštanje klasične linijske organizacije u pomorskom prijevozu putnika.

Na slici 3. prikazan je primjer klasičnog putničkog broda brodarske tvrtke "Jadrolinija", s kapacitetom do 300 putnika.



**Slika 3. Tijat klasični putnički brod [37]**

Za obalnu linijsku plovidbu gradnja brodova većeg prijevoznog kapaciteta danas je rijetka, te se primjenjuje samo na onim putovima na kojima je prilaz RO-RO putničkim brodovima otežan ili onemogućen. [11]

Dakle, klasični linijski putnički brodovi danas se koriste samo na linijama koje povezuju kopnene putničke luke i manje otoke bez cestovne infrastrukture, te na kraćim linijama ili na onim linijama do otočkih luka koje nisu povezane trajektima ili brodovima velikih brzina. [15]

### ***3.1.2.3. RO-RO putnički brodovi***

Linijski brodovi pretežno su namijenjeni povezivanju otoka s kopnom i otoka međusobno. Danas su najviše zastupljeni RO-RO brodovi, odnosno trajekti koji istovremeno prevoze i putnike i vozila. Kod ove vrste prijevoza javljaju se dvije poteškoće: glavna paluba

broda vrlo je nisko iznad vode i u velikoj garaži može doći do pomaka vozila, što bi narušilo stabilnost broda. [1]

U linijskom putničkom brodarstvu RO-RO putnički brodovi jesu brodovi s najvećim kapacitetom. Čak 37 brodova pripada "Jadroliniji", našem najvećem putničkom brodaru. Na slici 4. prikazan je trajekt *Petar Hektorović* za lokalne linije, s kapacitetom do 1.080 putnika te 120 vozila.



**Slika 4. Trajekt *Petar Hektorović* [38]**

RO-RO putnički brodovi specifični su po svojim konstrukcijskim značajkama s velikim garažama i neodijeljenim prostorom, što ujedno predstavlja najveću opasnost uslijed prodora vode. [6]

RO-RO putnički brodovi mogu se podijeliti u 3 osnovne skupine: [11]

- manji RO-RO putnički brodovi (trajekti) koji su namijenjeni plovidbi do 10 nautičkih milja,
- RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti koji su namijenjeni održavanju puta između luka udaljenih do 50 nautičkih milja i
- RO-RO putnički brodovi za veće udaljenost koji su namijenjeni plovidbi na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja.

Manji RO-RO putnički brodovi koriste se uglavnom radi održavanja brodskih linija između otoka i kopna, te povezivanja otoka međusobno. Na taj način predstavljaju prometni

produžetak kopnenih prometnica s kapacitetom do 80 vozila i oko 400 do 600 putnika. Brzina plovidbe ovih brodova iznosi do 12 čvorova.

Drugu skupinu čine RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti, odnosno putnički brodovi većih duljina koji služe za plovidbu na udaljenostima čije vrijeme plovidbe iznosi više od 15 minuta, ali ne duže od jednog sata. Sa svojim većim prijevoznim kapacitetom pomažu u održavanju pruge brodovima iz prethodnih skupina.

U zadnju skupinu spadaju RO-RO putnički brodovi koji su namijenjeni putovanjima dužim od 50 nautičkih milja. Uglavnom se grade za unaprijed poznate relacije, o čemu im bitno ovise svojstva. Brodovi koji su namijenjeni za putovanja na dužim relacijama obično raspolažu s bogato opremljenim prostorima za putnike i nude bogat zabavni život. Najveći brodovi ove vrste dosežu prijevozni kapacitet i do 1.400 vozila, s mogućnošću ukrcaja i do 2.000 putnika.

Na RO-RO brodovima kapacitet za putnike veći je od 100, dok se u kategoriji brodova kapaciteta putnika više od 500 putnika isključivo nalaze RO-RO putnički brodovi. [6]

Prosječna starost ovih brodova iznosi 25,4 godine, ali valja naglasiti da se u posljednjem desetljeću flota obnovila s 10-ak brodova danas prosječne starosti 3,5 godina. Istovremeno je određen broj RO-RO putničkih brodova izgrađenih 1960-ih i 1970-ih otišao u rezalište, čime je značajno smanjena prosječna starost, a povećana kvaliteta i sigurnost plovidbe.

S obzirom na sve strože propise i zahtjeve, vjerovati je da će se flota RO-RO putničkih brodova i dalje obnavljati. Flota RO-RO putničkih brodova općenito ima trend smanjenja broja brodova, ali povećanja kapaciteta s dodatnom kvalitetom usluge.

#### ***3.1.2.4. Vrlo brzi putnički brodovi***

Danas se sve češće u linijskom putničkom brodarstvu koriste vrlo brzi putnički brodovi tzv. *high speed craft* (HSC), brodovi koji mogu biti izgrađeni samo za prijevoz putnika ili za prijevoz vozila. Mogu biti izvedeni: [1]

- s jednim trupom,
- s više trupova (katamarani, trimarani),
- plovila na zračnom jastuku (*hovercraft*),

- hidroliseri i
- brodovi WIG tehnologije – nakon polaska izlaze iz mora i lete na vrlo niskim visinama, postićući tako veoma velike brzine.

Putnički brodovi velikih brzina koji prevoze samo putnike posljednjih su godina preuzeli tržište dužobalnih i međutočnih pruga te tako zamijenili klasične putničke brodove. To su svi putnički brodovi čije putovanje obično ne traje dulje od četiri sata, najčešće prevoze samo putnike, ali mogu prevoziti i automobile. Za prijevoz putnika uglavnom se koriste brodovi dvotrupci (katamarani). Ovi brodovi koriste se za povezivanje udaljenih luka, uglavnom u obalnoj ili međutočnoj plovidbi. [11]

U pojedinim slučajevima brodari nastoje podići veću učinkovitost u raznim izmjenama osnovog koncepta vrlo brzih putničkih brodova. Osim zahvata na konstrukcijskim svojstvima broda, veća učinkovitost postiže se i izgradnjom namjenskih pristana. Putnički brodovi velikih brzina ekonomično se mogu koristiti jedino na linijama s velikom i stalnom potražnjom, uz manji kapacitet jednokratnog prihvata putnika, kako bi brod više puta dnevno mogao ploviti na planiranoj relaciji.



**Slika 5. Katamaran Jelena [39]**

Na slici 5. prikazan je katmaran brodarke tvrtke "Jadrolinija". Katamaran *Jelena* najnoviji je putnički brod u floti "Jadrolinije", uz mogućnost ukrcaja 403 putnika te maksimalne brzine 40 čvorova.

Zbog ekonomskih razloga putnički brodovi velikih brzina zahtijevaju česte plovidbe uz kratko zadržavanje u lukama. Svi putnički brodovi trebali bi osiguravati sigurnost i komfor (brzinu plovidbe, što manju buku, vibracije i plinove). [15]

U nadolazećem razdoblju valja očekivati veći broj vrlo brzih putničkih brodova, i to najviše u putničkom prometu. Brodovi s mogućnošću prijevoza vozila neće se pojavljivati na Jadranu, gdje već sad postoji zadovoljavajuća mreža uobičajnih klasičnih RO-RO putničkih brodova. Smanjivanjem nabavne cijene i racionalizacijom potrošnje goriva, doći će do većeg korištenja ove vrste brodova i smanjenja klasičnih putničkih brodova. [11]

### **3.1.3. Putničko brodarstvo za kružna putovanja**

Putničko brodarstvo za kružna putovanja klasifikacijski pripada slobodnom brodarstvu. Slobodno brodarstvo najstarija je vrsta pomorskog brodarstva kao prijevozne djelatnosti u kojem se pravac plovidbe slobodno ugovara, a ugovor se potpisuje s naručiteljem plovidbe (turističkom tvrtkom) koja ponudi najpovoljnije financijske uvjete. Putnički brodovi iskorištavaju se u punom kapacitetu za jedno putovanje ili više njih. Slobodno brodarstvo (u visini tarife) brže reagira na potražnju brodskih kapaciteta od linijskih brodova. [15]

Tržište putničkog brodarstva za kružna putovanja tržište je morskog brodarstva za kružna putovanja koje prema definiciji podrazumijeva organiziran prijevoz ljudi posebnom vrstom broda prema unaprijed određenom redu plovidbe, te je vremenski i prostorno prilagođen raznovrsnim aktivnostima: odmoru, razonodi, zdravstvenim uslugama itd. Ovaj tip tržišta usko je povezan s turističkim tržištem. Ono što ga razlikuje od ostalih vrsta turističkih odmora jest percepcija potrošača za taj specifičan proizvod: [5]

- uživanje u luksuznoj opremi broda,
- obilaženje raznih mjesta i gradova bez potrebe parkiranja i raspakiravanja na svakom mjestu,
- kompletna usluga odmora i zabave,
- sigurnost i
- zanimljive destinacije.

Kružna putovanja morem specifičan su zajednički proizvod morskog brodarstva i turizma u turističke svrhe. U tom proizvodnom lancu prisutne su razne djelatnosti: lučke djelatnosti, kopneni i zračni promet, kulturne ustanove, pomorske i turističke agencije itd. Sve te djelatnosti zajedno čine potpunu cjelinu kružnog putovanja.

Što se tiče cijena za kružna putovanja, ona su utvrđena prema klasama. Klase na brodovima za kružna putovanja određuju se prema stupnju opreme, standardu i luksuzu kabinskog smještaja. Razlika u klasama varira od broda do broda, dakle prema sadržajima i zabavi koja se pruža na pojedinom brodu. Veliki putnički brodovi imaju jednu luksuznu klasu, po dvije prve klase i nekoliko ekonomskih klasa. Takva razlika u klasama kabina rezultira i razlikom u cijeni pa tako npr. na istom brodu i na istom putovanju razlike u cijenama za pojedine klase mogu biti izrazito velike. To znači da su cijene za niže klase kabinskog smještaja na brodu postale dostupne i putnicima srednje platežne moći.

U brodarstvu za kružna putovanja ukupni prihod broдача čini vozarina za prijevoz putnika (u koju je uključen kabinski smještaj i hrana tijekom cijelog putovanja) i naplaćeni troškovi putnicima za svu njihovu ostalu potrošnju na brodu (piće i druge usluge).

Za turistička kružna putovanja brodom prikladnije je vozarinu nazvati cijenom turističkog aranžmana. Zbog načina na koji brod ostvaruje prihod, tržišne i marketinške aktivnosti, uključujući prodaju, imaju karakter turističke djelatnosti i zbog uske poveznosti s turističkim tržištem. Također i zbog toga što potpuno ista mreža turističkih agencija, koja na turističkom tržištu prodaje ljetne i zimske hotelske aranžmane, prodaje i turističke aranžmane za kružna putovanja brodovima.

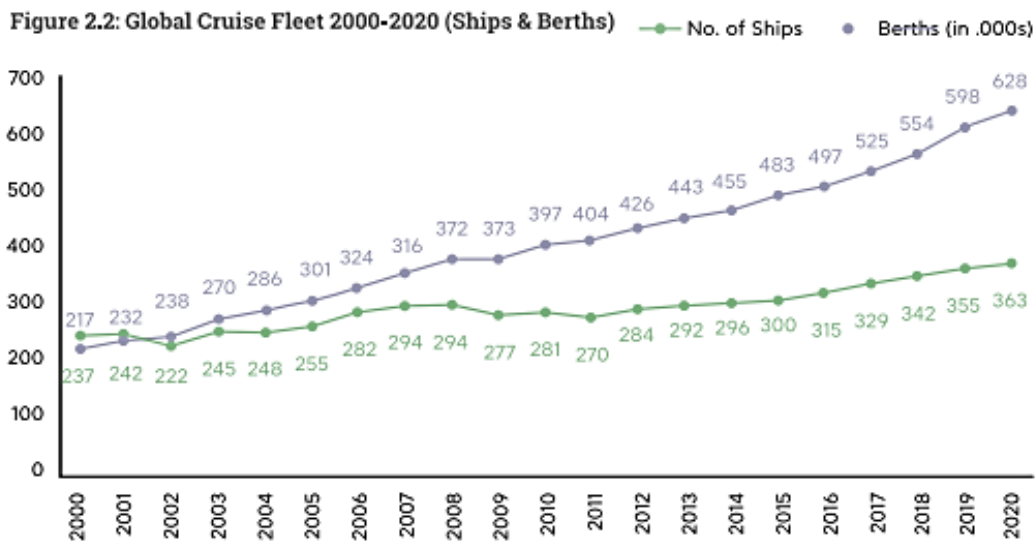
### **3.1.3.1. Brodovi za kružna putovanja**

Brodovi za turistička kružna putovanja (kruzeri) iznimno su luksuzni, s obzirom na dizajn i opremu, pa su stoga i iznimno skupi. Izgrađuju se u specijaliziranim brodogradilištima u Europi. Visoka cijena broda i velik rizik investicije razlozi su zašto se time većinom bave samo finacijski moćn(ij)a društva, tj. manji broj jakih broдача. Danas su glavne broderske kompanije one koje nude turistička putovanja morem: *Carnival*, *Royal Caribbean Cruises* a slijede ih kompanije *MSC* i *Costa Cruisers*. [5]



**Slika 6. Kruzери [40]**

Prema godišnjem izvještaju o industriji krstarenja (*Cruise Industry News Annual Report*), flota od 329 kruzera bila je 2017. godine raspoređena širom svijeta, s kapacitetom putnika za 525 tisuća vezova, a očekuje se da će flota povećati 2018. godine za više od 340 kruzera, s kapacitetom putnika više od 550 tisuća vezova (Slika 7).



**Slika 7. Globalna flota brodova za kružna putovanja 2000.-2020. [18]**

Temelj kontinuiranog rasta industrije brodova za kružna putovanja jest glavna obnova flote. Knjiga narudžbi sugerira da će 2018. godina biti još jedna naporna godina za industriju krstarenja brodovima, s flotom od 355 putničkih plovila i kapacitetom do 4.500 putnika po plovilu. Očekuje se da će broj plovila i dalje rasti. [18]



Kružna putovanja mogu biti: [15]

- u okviru teritorijalnih voda i
- međunarodna.

Osim brodova za kružno putovanje međunarodnog karaktera, postoje i kružna putovanja unutar teritorijalnih voda i koja se obavljaju manjim brodovima skromnije udobnosti putovanja.

Kružna putovanja međunarodnog karaktera obavljaju se trima vrstama brodova, a to su:

- velikim brodovima – kapacitet do 3000 putnika, brzina do 30 čvorova, vrijednost broda oko 500 milijuna dolara, do 1.000 članova posade i "bijelog osoblja" koji putnicima pružaju turističke usluge,
- srednjim brodovima i
- manjim brodovima – kapacitet 50-100 putnika, cijena boravka putnika i do deset puta veća od one na velikim brodovima, s ekskluzivnom ponudom i nestandardnim interijerima.

Na brodovima međunarodnog karaktera broj članova posade zajedno s "bijelim osobljem" iznosi 1/3 ukupnog kapaciteta broda. Takvi brodovi visoki su i do 15 paluba s raznovrsnim prostorima za boravak putnika. Brodar je taj koji na brodovima osigurava prijevoznu funkciju, dok turističke agencije organiziraju komercijalnu funkciju. Na velikim brodovima putovanja traju manji broj dana, pa su i jeftinija, za razliku od manjih brodova koji su namijenjeni bogatoj klijenteli.

Postoje i izletnički brodovi koji turistima omogućavaju pristup obalnim destinacijama do kojih je teže doći drugim prometnim putem. Takvi brodovi imaju kapacitet prijevoza do 100 putnika, a brzina iznosi do 15 čvorova.

Brodovi za kružna putovanja i izletnički brodovi imaju značajnu gospodarsku i socijalnu snagu za stanovnike hrvatskog primorja, ponajviše za otoke. Oni lokalnom stanovništvu osiguravaju povećanje prihoda od gospodarstva i turističkih usluga. [15]



### **3.2. MEĐUODONOS POMORSKO-PUTNIČKOG PROMETA, BRODARSTVA I POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA**

U Republici Hrvatskoj postoji nekoliko pokretača pomorsko-putničkog prometa, a među najznačajnijim je svakako turizam. Pomorsko-putnički promet dijeli se na linijski i turistički promet. Linijski putnički promet ističe se u prometu s otocima, dok je turistički promet izražen prometom putnika brodovima na međunarodnim kružnim putovanjima, kabotažnim kružnim putovanjima i dnevnim izletima. Jedna od sastavnica pomorsko-putničkog prometa jesu pomorsko-putničke luke. [2]

Pomorsko-putnička luka posebna je podvrsta ili podsustav lučkog sustava u kojoj se na specijaliziranim terminalima obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, prtljage i automobila.

Promjene koje su se tijekom godina događale u putničkom prometu i brodarstvu imale su ključan utjecaj na razvoj pomorsko-putničkih luka. Na brz porast svjetskog pomorskog prometa morske su luke razmjerno kasno reagirale, a razlog tome jest potreba detaljne rekonstrukcije luka, što zahtijeva velike investicije. Izgradnja luka, njihova konstrukcija i modernizacija složen je i dugotrajan proces. [11]

Razvoj putničkog brodarstva nametnuo je potrebu izgradnje specijaliziranih putničkih terminala i uređaja. Glavna prepreka zbog koje luke ne mogu slijediti nagle i česte promjene razvoja putničkog brodarstva jesu veliki troškovi izgradnje i nefleksibilnosti takvih investicija. Razvoj brodova, posebice putničkih brodova za kružna putovanja, zahtijeva i razvoj lučkih kapaciteta, odnosno promjene u projektiranju i organizaciji pomorsko-putničkih luka.

Uloga luke u prometnom sustavu veoma je specifična, ključna je točka povezivanja pomorskog prometa i svih oblika kopnenog prometa. [9]

Prema ekonomskoj definiciji, morska luka složen je, dinamički i stohastički (pod)sustav cjelokupnog gospodarskog sustava jedne pomorske države s odgovarajućim kapacitetima (lučkom infrastrukturom, suprastrukturom i ljudskim potencijalom), u kojem se sučeljavaju gotove sve grane prometa i koji omogućava proizvodnju lučkih usluga (ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj predmeta prijevoza), te obavljanje mnogobrojnih logističkih usluga. U takvom sustavu funkcije,

poslovi i interesi svih aktivnih sudionika prometnog sustava čine jedinstven racionalni integralni proces.

Lučki sustav dio je svjetskog prometnog sustava u kojem se odvijaju promjene između osnovnih nositelja pomorskog i kopnenog prometa. Lučki sustav svoju ulogu ostvaruje pružanjem usluga pri premještanju putnika i/ili tereta s jednog prijevoznog sredstva na drugo.

Svaka pomorsko-prijevozna usluga počinje i završava u luci, te luka ima posebnu važnost jer je ona primarna s aspekta razvoja pomorskog gospodarstva.

Uspješnost luka ili cijelog lučkog sustava najbolje se vidi sagledavajući luke kao slojevit gospodarski subjekt, istražujući vanjske i unutarnje čimbenike u kojima luka djeluje na svoje okruženje.

Pomorsko-putničke luke dio su pomorskog i prometnog sustava te su važan čimbenik u razvoju raznih djelatnosti (trgovina, turizam, proizvodnja, uslužne djelatnosti u prometu i sl.). Morske luke jedan su od bitnih preduvjeta za razvoj prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba putnika transportom. [10]

Svaka putnička luka obavezno mora imati: [15]

- operativne obale s vezovima i rampama odgovarajućih dubina za pristajanje svih vrsta putničkih brodova, te njihv ukrcaj, iskrcaj ili prekrcaj,
- veće površine za smještaj cestovnih vozila koja čekaju ukrcaj ili iskrcaj,
- odgovarajuće prometnice za lakše priključenje na cestovnu infrastrukturu,
- odgovarajuće prostore za boravak putnika (prodavaonice, razni ugostiteljski objekti, trgovački objekti, carinski i policijski objekti itd.).

## 4. SINERGIJSKI ODNOS PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA U RH

### 4.1. SPECIFIČNOSTI POMORSKO-PUTNIČKIH LUKA U RH

Sve hrvatske putničke luke uglavnom su smještene u gradskom akvatoriju, što ima za posljedicu potpunu blokadu ulica obalnih gradova u ljetnim mjesecima. Tada je veoma teško na primjeren način udovoljiti osnovnoj funkciji putničkih luka koja se ogleda u ukrcaju, iskrcaju te prekrcaju putnika i automobila. Zbog zaokupljenosti Domovinskim ratom u prošlosti, Hrvatska tada nije mogla investirati u prometnu unfrastukturu. No zato su se u međuvremenu mnoge, našim lukama konkurentne, putničke luke uvelike modernizirale (putničke luke u Francuskoj, Italiji, Španjolskoj, Grčkoj i Turskoj). Iako se Hrvatska od tada pa do danas oporavila i dalje su potrebne ozbiljne rekonstrukcije pristupnih prometnica i samih putničkih luka, kao i preseljenje putničkih luka na nove lokacije. [15]

U razvoju hrvatskih putničkih luka veoma važnu ulogu ima hrvatska država, odnosno njezina financijska potpora. Osim što bi sama država trebala financijski pomoći u obnovi jadranskih putničkih luka, također je važno ulagati i zbog nacionalnog gospodarskog interesa. Za razvoj hrvatskih putničkih luka velik je potencijal i u promociji kružnih putovanja. Općenito, putničke se luke, prema načinu poslovanja u čijem je fokusu putnik kao predmet transportiranja, dijele na: [11]

- luke za linijski prijevoz putnika i
- luke za kružna putovanja.

Postoji još jedna podvrsta pomorsko-putničke luke, a to je nautička luka ili marina, koja predstavlja primaran objekt nautičkog turizma čiji je cilj pružanje svih usluga sudionicima raznih vidova turističke navigacije na moru.

S obzirom na upravljanje putničkom lukom i vrstu prometa, putničke luke dijele se na:

- luke za domaći (unutarnji) promet i
- luke za međunarodni promet.


U tablici 3. prikazan je ukupan promet putnika u morskim lukama u RH, 2008.-2018. U morskim lukama u RH u 2018. godini ukrcao se i iskrcao 33,9 milijuna putnika. Od toga se u unutarnjem prometu, od ukupnog broja putnika, ukrcao i iskrcao 32,2 milijuna putnika, a u

međunarodnom prometu 1,7 milijuna putnika. U odnosu na prijašnje godine, ukupan promet u 2018. godini bilježi najveći rast u putničkom prometu. Međutim, međunarodni promet bilježi pad prometa putnika s obzirom na prijašnje godine. Unutarnji pak promet bilježi porast u 2018. godini u odnosu na ostale godine.

**Tablica 3. Promet putnika u morskim lukama u RH [34]**

Godina	Ukupan promet Total traffic	Unutarnji promet National traffic			Međunarodni promet International traffic		
		Ukupno Total	Otputovali Departures	Doputovali Arrivals	Ukupno Total	Otputovali Departures	Doputovali Arrivals
2008.	28.282	25.541	12.793	12.748	2.741	1.373	1.368
2009.	28.257	25.509	12.746	12.763	2.748	1.343	1.405
2010.	27.565	24.495	12.244	12.251	3.071	1.529	1.542
2011.	28.292	26.283	13.175	13.108	2.009	371	1.638
2012.	28.095	26.157	13.022	13.135	1.938	319	1.619
2013.	28.791	26.939	13.439	13.500	1.852	250	1.602
2014.	24.711	22.981	11.337	11.644	1.730	279	1.451
2015.	28.513	26.838	13.060	13.778	1.675	237	1.439
2016.	30.983	29.236	14.343	14.893	1.747	242	1.506
2017.	32.523	30.922	15.104	15.818	1.601	247	1.354
2018.	33.974	32.218	15.843	16.375	1.756	258	1.498

Što se tiče prometa brodova u morskim lukama u Hrvatskoj, na slici 8. može se zaključiti da je promet u velikom porastu u 2018. godini s obzirom na 2017. godinu, ali i na prijašnje godine. U morskim lukama u RH je u 2018. godini prispjelo ukupno 353,7 tisuća brodova, dok je u 2010. godini prispjelo 235,8 tisuća brodova s domaćim i stranim zastavama.

 DRŽAVNI ZAVOD ZA STATISTIKU REPUBLIKE HRVATSKE CROATIAN BUREAU OF STATISTICS				2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Ukupno	mjerna jedinica		<i>Unit of measure</i>									
	broj	<b>Total</b>	<i>Number</i>	235 841	250 918	247 571	246 939	258 670	314 145	332 047	338 603	353 720
	BT, tis.		<i>GT, '000</i>	291 421	296 023	287 782	299 885	294 261	363 651	375 430	375 002	400 518
Domaće zastave	broj	<i>National flags</i>	<i>Number</i>	229 327	245 266	242 767	242 122	253 990	309 205	327 106	334 027	349 103
	BT, tis.		<i>GT, '000</i>	214 753	217 128	210 368	215 476	221 354	285 103	292 689	297 375	317 635
Strane zastave	broj	<i>Foreign flags</i>	<i>Number</i>	6 514	5 652	4 804	4 817	4 680	4 940	4 941	4 576	4 617
	BT, tis.		<i>GT, '000</i>	76 668	78 895	77 413	84 408	72 906	78 548	82 740	77 626	82 883
Iz domaćih luka	broj	<i>From domestic ports</i>	<i>Number</i>	230 150	245 813	243 247	242 867	254 997	310 520	328 279	335 033	350 146
	BT, tis.		<i>GT, '000</i>	216 905	219 744	214 308	220 771	227 874	292 717	301 589	306 733	328 624
Iz inozemstva	broj	<i>From abroad</i>	<i>Number</i>	5 691	5 105	4 324	4 072	3 673	3 625	3 768	3 570	3 574
	BT, tis.		<i>GT, '000</i>	74 515	76 279	73 473	79 114	66 386	70 934	73 840	68 268	71 894

**Slika 8. Promet brodova u morskim lukama, prispjeli brodovi [34]**

Zbog stalnog porasta broja putnika i vozila u putničkim lukama i njihov odnos s obzirom na broj stanovnika, ukazuju na značaj pomorsko-putničkih luka u ukupnom hrvatskom gospodarstvu. U RH je formirano šest luka od međunarodnog interesa za RH (luke Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), 42 luke od županijskog značenja te 285 luka od lokalnog značenja. [3]

Glavnim hrvatskim lukama, koje su otvorene za javni promet i od osobitog su gospodarskog interesa za RH, upravljaju i održavaju ih lučke uprave, i to, redom, lučke uprave Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik i Ploče, te 19 lučkih uprava za luke od županijskog i lokalnog značaja. [14]

S obzirom na pomorsko-putnički promet u RH, postoji pet glavnih putničkih luka, a to su:

- luka Rijeka,
- luka Zadar,
- luka Šibenik,
- luka Split i
- luka Dubrovnik.

U riječkoj luci putnički promet uglavnom se odnosi na promet dužobalnih putničkih brodskih linija koje tijekom godine povezuju Rijeku sa Splitom i s Dubrovnikom te brzobrodskim linijama prema otocima Pagu i Malom Lošinju. Namijenjena je uplovljavanju putničkih i turističkih brodova te je smještena u najužem centru grada. [3]

Od bitnih projekata u luci Rijeka to je svakako pomorsko-putnički terminal koji je pušten u promet 2009. godine. Cilj je terminala poboljšanje usluga za sve putnike u domaćem i međunarodnom prometu. U luci je u 2018. godini ukupno prevezeno nešto više od 150.000 putnika. [19]

Što se tiče putničke luke Zadar, ona je jedna od najstarijih, a do preseljenja trajektnog prometa u luku Gaženica, i jedna od najprometnijih hrvatskih luka, iza luke Split. Prioritetno ulaganje u luci Zadar bila je izgradnja novog trajektnog terminala u luci Gaženica, čime je značajno oslobođen prostor putničke luke Zadar i omogućeno je povećanje prometa turističkih brodova (kruzera, jahti). [20]

Lučka uprava Zadar pod svojim upravljanjem bilježi rekordan broj prevezenih putnika i vozila. Prvi put u povijesti ukupan broj prevezenih putnika premašio je brojku od 1.000.000 u prvih 6 mjeseci u 2019. godini. Prevezeno je ukupno 1.029.893 putnika, što je porast u usporedbi s istim periodom 2018. godine. [21]

Luka Šibenik jedna je od najstarijih i najbolje zaštićenih luka na hrvatskoj obali Jadrana. Putnički promet u luci Šibenik u stalnom je porastu s obzirom na razdoblje do 2016. godine. Nagli porast putnika najviše je zabilježen u linijskom prometu putnika, a čemu je svakako pridonijelo i otvorenje rekonstruiranog gata Vrulje u šibenskoj luci, koji ima kapacitet i do 2 milijuna putnika godišnje. [22]

Luka Split najveća je hrvatska putnička luka, smještena je na srednjem Jadranu. Zbog duboke uvučenosti u otočno područje, pristup luci omogućavaju obalni ili unutarnji prilazni plovni putovi u Drveničkom, Šoltanskom i Bračkom kanalu te kroz Splitska vrata. Zbog svog izuzetnog geografskog položaja na Mediteranu i izvrsnih pomorskih karakteristika, luka Split jedno je od najvažnijih središta za lokalni i međunarodni pomorsko-putnički promet. Danas kroz luku Split godišnje prođe više od 5 milijuna putnika i oko 730 tisuća automobila. Domaći

i međunarodni promet u luci godinama bilježe kontinuirani porast a imaju i daljnju tendenciju rasta. [23]

Luka Dubrovnik u početku je bila teretno-putnička luka. Dubrovnik je među prvim lukama u pomorskom svijetu počeo s turizmom na kružnim putovanjima i to čini već punih 165 godina. Važna je turistička destinacija za prihvat brodova na kružnim putovanjima te najznačajnija destinacija brodova na kružnim putovanjima na hrvatskom dijelu Jadrana. Prema posjećenosti je u samom vrhu na Mediteranu te trenutačno prolazi kroz fazu progresivnog rasta i razvoja. Ukupan promet putnika u luci Dubrovnik u konstantnom je porastu, a u 2018. godini iznosi 1.405.456 putnika. [24]

Dakle, morske luke u RH glavna su čvorišta u povezivanju svih prometnih grana u transportu putnika i robe. Zbog svoje uloge u domaćem i međunarodnom javnom prometu, luke su gospodarsko središte svake razvijene države. [9]

#### **4.2. STANJE I PRAVCI RAZVOJA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA I LUKA U RH**

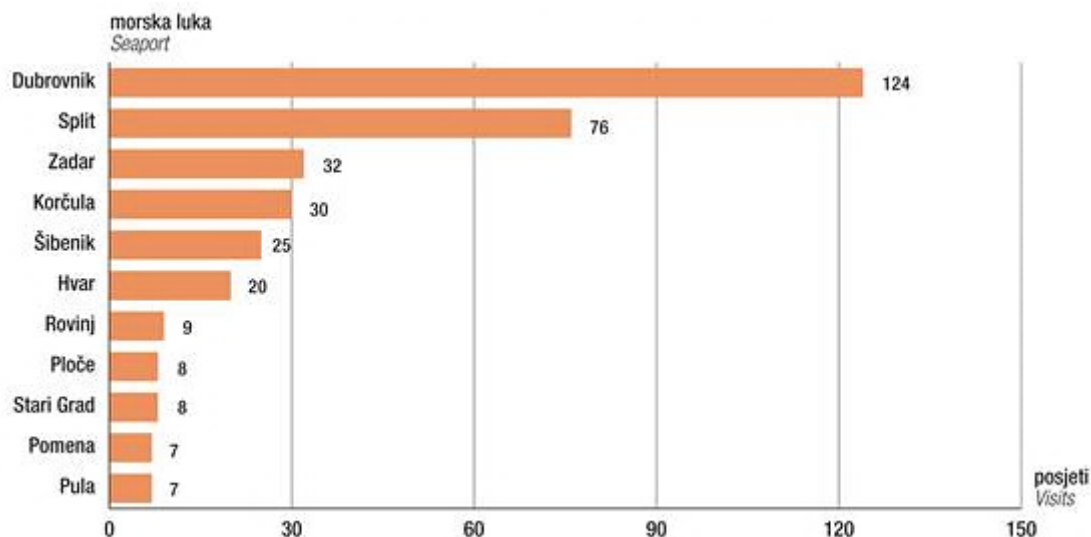
U hrvatskim morskim lukama u prva tri mjeseca u 2019. godini gotovo je ukrcano i iskrcano 3 milijuna putnika, što je u usporedbi s istim razdobljem u 2018. godini porast za 5,4%. Na trajektima i putničkim brodovima broj putnika u prvom tromjesečju 2019. iznosio je 2,9 milijuna, što je više za 5,3% nego u istom razdoblju 2018. godine. Sve veći rast putnika broje luke Split, Zadar, Preko, Korčula i Cres. Na brodove se ukrcalo i iskrcalo 41,7% više osobnih vozila i 1,7% više autobusa u usporedbi s istim razdobljem 2018. godine. [25]

U drugom tromjesečju 2019. godine više od 9 milijuna putnika ukrcano je i iskrcano u hrvatskim morskim lukama, što je najviše u tom razdoblju u posljednjih pet godina (Slika 9). Broj putnika na trajektima i putničkim brodovima u četvrtom, petom i šestom mjesecu u 2019. godini iznosio je 8,8 milijuna putnika, što je za 3,9% više nego u istom razdoblju 2018. godine. Broj putnika porastao je u lukama Split, Zadar, Dubrovnik i Korčula. [26]

Kružna putovanja stranih brodova u RH u prvih 5 mjeseci ostvarila su 171 kružno putovanje stranih brodova. Luka Dubrovnik vodeća je destinacija za strane brodove za kružna putovanja (124 posjeta), slijede je luke Split (76 posjeta) i Zadar (32 posjeta), kao što je prikazano na slici 10. [27]



Slika 9. Struktura prometa putnika u drugom tromjesečju 2019. [26]



Slika 10. Najposjećenije morske luke u RH od siječnja do svibnja 2019. [27]

Da bi se pomorsko-putničkom lukom moglo uspješno i racionalno upravljati, potrebno je sagledati, utvrditi i primjereno vrednovati sve elemente koji izravno ili neizravno utječu na njihovo funkcioniranje. Jedan od najvažnijih elemenata u procesu proizvodnje prometne usluge jesu ljudski potencijali. Organizatori pomorsko-putničkog prometa temeljan su čimbenik o kojem ovisi kvaliteta pomorsko-putničke usluge. Organizatori moraju uspješno upravljati svim logističkim procesima, koordinirati njima te komunikacijom i motiviranjem uskladiti potrebe i interese putnika s interesima luke i šire zajednice. [10]



Također, da bi se uspješno i racionalno realizirala pomorsko-putnička usluga, potrebna je neposredna koordinacija putničkih luka, putničkog brodarstva i putničkih agencija. Putničke agencije u tom segmentu koordinacije itekako imaju posebnu ulogu. One svojim aktivnostima vode brigu o popunjenosti kapaciteta: pomorsko-putničkih brodova i luka. Ali njihovi poslovi ne završavaju samo na popunjavanju broskog kapaciteta (prodaja karata i sl.) već se protežu i na druge aktivnosti, među kojima je i kvalitetna priprema logistike za prihvat putnika, prtljage i vozila.

Sinergijski efekt tih elemenata i dobro ustrojene luke rezultirat će brojnim pozitivnim učincima na porast putničkog prometa u luci, povećanje broja turista, zapošljavanje nove radne snage, stvaranje novih prihoda i imigracije stanovnika u krajeve gdje su se razvile pomorsko-putničke luke i sl. [10]

## **5. ANALIZA STANJA POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH**

### **5.1. OBALNI LINIJSKI PUTNIČKI PROMET**

Tržište putničkog brodarstva bitno se razlikuje od ostalih tržišta morskog brodarstva. Jedna od bitnih razlika jest ta što se u ovom brodarstvu prevoze putnici, dok je u svim ostalim vrstama teret predmet prijevoza. Putničko brodarstvo obuhvaća linijsko putničko brodarstvo za prijevoz putnika i vozila u kabotaži i na kraćim međunarodnim linijama te putničko brodarstvo za kružna putovanja. [5]

Linijski putnički prijevoz glavni je prijevozni segment u svakoj zemlji koja ima more i razvedenu obalu s otocima, pa je i najčešće od javnog interesa. Primorske države zbog toga uglavnom finacijski subvencioniraju i potiču linijske putničke brodare, kako bi se linijska putnička plovidba što kvalitetnije odvijala. Ovaj tip tržišta nije toliko osjetljiv na političku i ekonomsku situaciju, jer uglavnom putuju oni koji moraju.

Hrvatska vlada je 2006. godine osnovala Agenciju za obalni linijski pomorski promet (AOLPP) temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, s ciljem reguliranja prijevoza putnika u linijskom obalnom prometu. Agencija za obalni linijski pomorski promet definira opći okvir za regulaciju usluge pomorsko-putničkog prometa u RH, opće uvjete javne usluge, vrste prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, obvezne kriterije i postupke za pružanje usluga u linijskom obalnom pomorskom prometu. [29]

U linijskom obalnom putničkom prijevozu prijevoznici (brodari) obavljaju uslugu prijevoza na temelju koncesijskih ugovora koji se sklapaju s Agencijom za obalni linijski pomorski promet. Agencija također isplaćuje subvencije za prijevoz iz državnog proračuna i nadgleda provedbu ugovora. Uslugu prijevoza u linijskom obalnom putničkom prometu obavljali su isključivo brodovi pod hrvatskom zastavom, sukladno Uredbi o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica. Danas se tržište pod jednakim uvjetima otvorilo prijevoznicima u linijskom obalnom prometu iz svih država članica.

Za obalni linijski putnički promet može se reći da je to djelatnost koju karakterizira neprofitnost poslovanja, pa se stoga ta djelatnost subvencionira sredstvima iz državnog proračuna na način da se brodskim prijevoznicima odobravaju sredstva za pokriće stvarnih troškova na određenoj liniji. U prethodnim godinama značajna sredstva izdvajana su iz državnog proračuna za subvencioniranje ove djelatnosti, i to u sljedećim iznosima: u 2008. godini 382,7 milijuna kuna, u 2011. godini 375 milijuna kuna, u 2012. godini 375 milijuna kuna te 325,5 milijuna kuna u 2013. godini.

Najveći izazovi s kojima se susreću brodski prijevoznici u redovitom pružanju pomorsko-prijevozne usluge ponajprije su nepovoljna dobna struktura brodske flote za linijski obalni prijevoz putnika, visok udio cijene goriva u ukupnim troškovima prijevoza te značajne sezonske oscilacije.

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, s obzirom na to da osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno te bez kojeg ne bi bio moguć održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH. Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu omogućuje redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke).

Sustavom javnog prijevoza obuhvaćena je 51 državna linija (24 trajektnih, 15 brzobrodskih i 12 brodskih klasičnih), koje održavaju 13 brodara s flotom od 77 brodova, od čega 17 putničkih brodova, 17 brzih putničkih brodova i 42 trajekta. [29]

Najveći je brodar u RH "Jadrolinija" iz Rijeke, koja je u potpunom državnom vlasništvu, a u sustavu sudjeluje i 13 privatnih brodara. Brodarska tvrtka "Jadrolinija" u 2018. godini u ukupnom prometu putnika sudjeluje s udjelom od 86%, a u ukupnom prometu vozila s udjelom od 89,4% (Tablica 4). Slijede je "Rapska plovidba" s puno manjim udjelom od 6,5%, te ostale tvrtke koje su daleko iza "Jadrolinije" po udjelu u prometu putnika.

U tablici 5. prikazan je ukupan promet putnika i vozila na državnim linijama u Republici Hrvatskoj. U usporedbi s 2017. godinom, u 2018. godini vidljiv je sve veći rast prijevoza putnika, kao i vozila na državnim linijama. Dakle, promet putnika i vozila u 2018. godini na

državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu u porastu je u odnosu na 2017. godinu za 1,8 posto putnika i 4,9 posto vozila.

**Tablica 4. Udio brodara u prometu putnika i vozila u 2018. [44]**

Brodar	Putnici		Vozila	
Jadrolinija	11.827.446	86,0%	3.089.398	89,4%
Rapska plovidba d.d.	898.570	6,5%	365.552	10,6%
KTD Bilan d.o.o.	216.444	1,6%		
<i>G&amp;V Line Iadera</i> d.o.o.	188.769	1,4%		
MB Kapetan Luka, Ivan Tomić, t.p.	128.062	0,9%		
<i>Bura line &amp; Off shore</i>	109.068	0,8%		
Gradski parking d.o.o. Šibenik	81.667	0,6%		
RPZ Vrgada	64.742	0,5%		
<i>G&amp;V Line</i> d.o.o.	63.582	0,5%		
<i>Miatrade</i> d.o.o.	60.682	0,4%		
<i>Catamaran Line</i> d.o.o.	59.527	0,4%		
<i>Krilo shipping company</i> d.o.o.	31.222	0,2%		
Porat Ilovik d.o.o.	17.795	0,1%		
Nautički centar Komiža d.o.o.	8.272	0,1%		

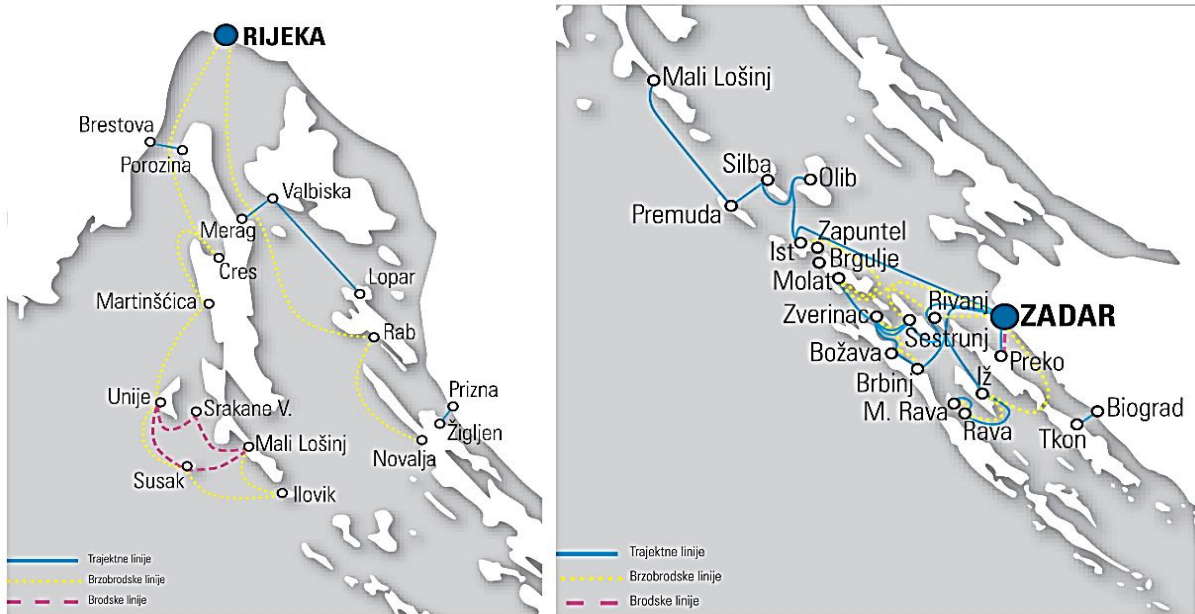
**Tablica 5. Ukupan promet putnika i vozila na državnim linijama u RH [44]**

Ukupan promet putnika i vozila na državnim linijama, usporedba 2017./2018.					
Putnici 2017.	Putnici 2018.	Indeks putnici 2018/2017	Vozila 2017.	Vozila 2018.	Indeks vozila 2018/2017
13.506.173	13.755.848	101,8	3.294.172	3.454.950	104,9

Općenito, javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu smatra se prijevozom putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama, prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga. Linija se definira kao relacija ili skup relacija od početka do završetka prijevoza na kojoj se obavlja prijevoz putnika, tereta i vozila prema objavljenom redu

plovidbe s jednim ili više plovila. Linije na kojima se obavlja javni prijevoz mogu se razvrstati prema značenju i prema vrsti prijevoza. [12]

Obalni linijski pomorski prijevoz u RH organiziran je u pet plovnih područja: Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko, a uključuje promet trajektima, te brodski i brzobrodski promet. [16]



**Slika 11. Linije na Riječkom i Zadarskom području u 2019. godini [41]**



**Slika 12. Linije na Šibenskom području u 2019. godini [42]**

Na slikama 11., 12. i 13. prikazane su sve linije prema područjima u RH u 2019. godini.



**Slika 13. Linije na Splitskom i Dubrovačkom području u 2019. godini [43]**

Prema značaju pravca, linije na kojima se obavlja javni prijevoz razvrstavaju se na: [12]

- državne linije (linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno),
- županijske i međuzupanijske linije (linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području jedne ili više županija),
- lokalne linije (linije kojima se poboljšava pomorsko prometno povezivanje naseljenih otoka i naselja na kopnu, otoka međusobno ili povezivanje naselja na kopnu na području općine ili grada).

S obzirom na vrstu prijevoza u linijskom obalnom prometu, linije se razvrstavaju na:

[30]

- trajektne linije (obavljaju se brodovima posebno građenim za prijevoz putnika i vozila),
- brzobrodске linije (obavljaju se brzim putničkim brodovima, kako su definirani zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba) i
- brodske linije (obavljaju se putničkim brodovima, kako su definirani zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba).

### 5.1.1. Trajektne linije

Trajektne linije one su linije koje se obavljaju posebnim brodovima koji su građeni za prijevoz putnika i vozila. [12]

Specijalno građen plovni objekt namijenjen prijevozu vozila i putnika naziva se *trajekt*. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, najzastupljenija kategorija brodova u RH klasični su putnički brodovi s ukupno 43 broda u 2018. godini, a slijede ih RO-RO (trajekti) putnički brodovi s ukupno 42 broda (Tablica 6). "Jadrolinija" je najveća brodarska tvrtka za trajektni promet u RH.

**Tablica 6. Putnički brodovi u pomorskom i obalnom prijevozu u 2018. [45]**

Godina	Trajekti		Klasični brodovi		Ukupno	
	Broj brodova	Putnička mjesta	Broj brodova	Putnička mjesta	Broj brodova	Putnička mjesta
2010.	40	20.409	45	13.159	85	33.568
2011.	39	19.909	41	12.589	80	32.498
2012.	42	19.969	49	12.716	91	32.685
2013.	42	19.969	43	12.447	85	32.416
2014.	44	21.807	40	12.023	84	33.830
2015.	43	21.527	41	11.776	84	33.303
2016.	43	21.507	43	11.442	86	32.949
2017.	43	21.527	38	11.318	82	32.845
2018.	42	21.609	43	12.330	85	33.939

Analizirajući broj i kapacitete putničkih brodova, uključujući trajekte, može se zaključiti da se nije značajnije mijenjao broj putničkih brodova od 2010. do 2018. godine. Međutim povećan je ukupan broj putničkih mjesta koji je 2010. godine iznosio 33.568, dok je 2018. godine iznosio 33.939 putničkih mjesta. To bih značilo da su se neki brodovi manjeg kapaciteta u međuvremenu rashodovali, a nabavljeni su brodovi većeg kapaciteta po putničkim mjestima. [13]

U Republici Hrvatskoj postoje 24 državne trajektne linije za obalni prijevoz. Na slici 14. prikazane su državne trajektne linije u RH 2017. godine u usporedbi s onima u 2018. godini.

	Linija	Brodar	Putnici 2017.	Putnici 2018.	INDEKS 2018/2017	Vozila 2017.	Vozila 2018.	INDEKS 2018/2017	
1	332	VALBISKA - MERAG	Jadrolinija	1.126.080	1.178.572	104,7	449.352	468.070	104,2
2	334	POROZINA - BRESTOVA	Jadrolinija	589.337	602.591	102,2	229.648	234.561	102,1
3	335	PRIZNA - ŽIGLJEN	Jadrolinija	870.477	907.558	104,3	325.357	340.329	104,6
4	337	MIŠNJAK - STINICA	Rapska plovidba d.d.	850.574	898.570	105,6	334.941	365.552	109,1
5	338	LOPAR - VALBISKA	Jadrolinija	123.992	133.462	107,6	43.106	47.328	109,8
6	401	ZADAR/Gaženica - IST - OLIB - SILBA - PREMUDA - MALI LOŠINJ	Jadrolinija	31.174	33.436	107,3	8.377	9.650	115,2
7	431	PREKO - OŠLJAK - ZADAR/Gaženica	Jadrolinija	1.072.959	1.097.792	102,3	336.842	356.783	105,9
8	432	TKON - BIOGRAD	Jadrolinija	473.010	471.495	99,7	115.969	120.027	103,5
9	433	ZADAR/Gaženica - RIVANJ - SESTRUNJ - ZVERINAC - MOLAT - IST	Jadrolinija	18.723	20.227	108,0	5.886	6.521	110,8
10	434	BRBINJ - ZADAR/Gaženica	Jadrolinija	187.004	194.989	104,3	66.474	71.680	107,8
11	435	ZADAR/Gaženica - BRŠANJ - RAVA - MALA RAVA	Jadrolinija	36.641	37.397	102,1	11.650	12.398	106,4
12	532	ŠIBENIK - ZLARIN - OBONJAN - KAPRIJE - ŽIRJE	Jadrolinija	44.118	46.084	104,5	6.308	6.722	106,6
13	602	VIS - SPLIT	Jadrolinija	261.156	270.056	103,4	52.912	54.556	103,1
14	604	LASTOVO - VELA LUKA - HVAR - SPLIT	Jadrolinija	230.713	226.206	98,0	48.750	52.098	106,9
15	606	DRVENIK VELI - DRVENIK MALI - TROGIR	Jadrolinija	102.814	105.368	102,5	10.721	11.788	110,0
16	631	SUPETAR - SPLIT	Jadrolinija	1.965.373	1.962.408	99,8	387.074	402.058	103,9
17	632	SUĆURAJ - DRVENIK	Jadrolinija	390.309	397.905	101,9	129.128	133.320	103,2
18	633	PLOČE - TRPANJ	Jadrolinija	370.499	377.691	101,9	143.903	146.134	101,6
19	634	DOMINČE - OREBIĆ	Jadrolinija	699.969	723.401	103,3	254.893	263.649	103,4
20	635	STARI GRAD - SPLIT	Jadrolinija	801.311	758.290	94,6	166.257	174.817	105,1
21	636	ROGAČ - SPLIT	Jadrolinija	347.902	358.985	103,2	72.672	80.731	111,1
22	638	SUMARTIN - MAKARSKA	Jadrolinija	130.144	134.251	103,2	31.430	32.926	104,8
23	831	SUDURAD - LOPUD - DUBROVNIK	Jadrolinija	18.563	19.968	107,6	4.824	4.887	101,3
24	832	SOBRA - PRAPRATNO	Jadrolinija	156.788	155.958	99,5	57.698	58.365	101,2
<b>UKUPNO TRAJEKTNE LINIJE</b>			<b>10.899.630</b>	<b>11.112.660</b>	<b>102,0</b>	<b>3.294.172</b>	<b>3.454.950</b>	<b>104,9</b>	

Slika 14. Trajektne linije u RH 2017.-2018. [44]

Prema broju putnika, najprometnija trajektna linija u RH u 2017. i 2018. godini trajektna je linija Split-Supetar s prevezenih gotovo dva milijuna putnika (1.962.408), slijedi je linija Valbiska – Merag s 1.178.572 putnika. Prema broju vozila, najprometnija je trajektna linija Valbiska – Merag s ukupno 468.700 vozila u 2018. godini, a slijedi je linija Supetar-Split s ukupno 402.058 vozila. Linija Zadar – Gaženica također se ističe brojem prevezenih putnika (1.097.792) i vozila (356.783) u 2018. godini. [31]

### 5.1.2. Brodske linije

Brodske linije obavljaju se klasičnim putničkim brodovima za prijevoz putnika, kako su definirani zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba. Klasični putnički brod definira se kao putnički brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. [12]



U RH postoji 12 brodskih linija. Na slici 15. prikazane su državne brodske linije u RH uspoređujući 2017. s 2018. godinom.

	Linija	Brodar	Putnici 2017.	Putnici 2018.	INDEKS 2018/2017
1	310 MALI LOŠINJ - UNIJE - SRAKANE VELE - SUSAK	Jadrolinija	30.255	29.377	97,1
2	311 ILOVIK - MRTVAŠKA - MALI LOŠINJ	Porat Ilovik d.o.o.	18.054	17.795	98,6
3	405 RAVA - MALA RAVA - VELI IŽ - MALI IŽ - ZADAR	G&V Line ladera d.o.o.	50.231	50.435	100,4
4	406 ZADAR - SALI - ZAGLAV	G&V Line ladera d.o.o.	34.430	35.405	102,8
5	415 VRGADA - PAKOŠTANE - BIOGRAD	RPZ Vrgada	61.892	64.742	104,6
6	431a PREKO - ZADAR	Jadrolinija	619.800	603.086	97,3
7	501 KRAPANJ - BRODARICA	Gradski parking d.o.o. Šibenik	92.014	81.667	88,8
8	505 VODICE - PRVIĆ ŠEPURINE - PRVIĆ LUKA - ZLARIN - ŠIBENIK	Jadrolinija	206.935	212.855	102,9
9	612 KOMIŽA - BIŠEVO	Nautički centar Komiža d.o.o.	7.957	8.272	104,0
10	614 KORČULA - OREBIĆ	KTD Bilan d.o.o.	222.498	216.444	97,3
11	616 TROGIR - SLATINE - SPLIT	Bura Line & Off shore	-	109.068,0	-
12	807 SUĐURAĐ - LOPUD - KOLOČEP - DUBROVNIK	Jadrolinija	242.005	240.181	99,2
<b>UKUPNO BRODSKE (KLASIČNE) LINIJE</b>			<b>1.586.071</b>	<b>1.669.327</b>	<b>105,2</b>

**Slika 15. Brodske linije u RH 2017.-2018. [44]**

Najviše putnika na brodskim linijama prevezeno je na liniji Preko – Zadar sa 603.086 putnika, a slijedi je linija Suđurađ – Lopud – Koločep – Dubrovnik s 240.181 putnikom.

### 5.1.3. Brzobrodske linije

Brzobrodske linije obavljaju se brzim putničkim brodovima (katamaranima ili hidrogliserima), kako su definirani zakonom kojim se uređuje pomorska plovidba. [12]

Na slici 16. prikazane su sve brzobrodske linije u RH uspoređujući 2017. godinu s 2018. godinom.

	Linija	Brodar	Putnici 2017.	Putnici 2018.	INDEKS 2018/2017
1	9141 PULA - UNIJE - SUSAK - MALI LOŠINJ - ILOVIK - SILBA - ZADAR	Catamaran Line d.o.o.	27.398	28.122	102,6
2	9308 MALI LOŠINJ - ILOVIK - SUSAK - UNIJE - MARTINŠĆICA - CRES - RIJEKA	Jadrolinija	68.007	71.069	104,5
3	9309 NOVALJA - RAB - RIJEKA	Jadrolinija	72.639	73.304	100,9
4	9401 OLIB - SILBA - PREMUDA - ZADAR	Miatrade d.o.o.	58.664	60.682	103,4
5	9403 IST - MOLAT - ZADAR	Jadrolinija	42.954	42.915	99,9
6	9404 BRBINJ - BOŽAVA - ZVERINAC - SESTRUNJ - RIVANJ - ZADAR	Jadrolinija	37.857	36.298	95,9
7	9405 ZADAR - MALI IŽ - VELI IŽ - MALA RAVA - RAVA	Jadrolinija	30.683	30.678	100,0
8	9406 ZADAR - SALI - ZAGLAV - BRŠANJ	G&V Line ladera d.o.o.	100.454	102.929	102,5
9	9502 ŽIRJE - KAPRIJE - ŠIBENIK	Catamaran Line d.o.o.	33.763	31.405	93,0
10	9601 MILNA - ROGAČ - SPLIT	Krilo shipping company d.o.o.	32.331	31.222	96,6
11	9602 VIS - HVAR - MILNA - SPLIT	Jadrolinija	50.842	58.472	115,0
12	9603 JELSA - BOL - SPLIT	Jadrolinija	75.995	75.700	99,6
13	9604 LASTOVO - VELA LUKA - HVAR - SPLIT	Jadrolinija	134.639	139.421	103,6
14	9608 KORČULA - PRIGRADICA - HVAR - SPLIT	MB Kapetan Luka, Ivan Tomić, t.p.	125.566	128.062	102,0
15	9807 LASTOVO - KORČULA - POLAČE - SOBRA - ŠIPANSKA LUKA - DUBROVNIK	G&V Line d.o.o.	68.040	63.582	93,4
<b>UKUPNO BRZOBRODSKE LINIJE</b>			<b>959.832</b>	<b>973.861</b>	<b>101,5</b>

Slika 16. Brzobrodske linije u RH 2017.-2018. [44]

Na većini je linija promet putnika u porastu (ako usporedimo 2017. i 2018. godinu). Najprometnija je linija u 2018. godini Lastovo – Vela Luka – Hvar – Split s 139.421 putnikom, a drugo mjesto zauzima linija Korčula – Prigradica – Hvar – Split s 128.062 putnika. [31]

## 5.2. UTJECAJ TURIZMA NA POMORSKO-PUTNIČKI PROMET U RH

Turizam i promet oduvijek su usko povezani i ne idu jedan bez drugoga. Turizam utječe na promet: [14]

- intenziviranjem izgradnje i modernizacijom prometne infrastrukture,
- porastom i modernizacijom kapaciteta prometnih sredstava,
- uvođenjem novih oblika organizacije prometa i
- porastom prometnih putnika i tereta.

Odnosi turizma i prometa vrlo su složeni. Da bi turizam bio uspješan, vrlo je važno postići brži, sigurniji i cjenovno prihvatljiviji prijevoz turista od emitivnog do receptivnog tržišta. Većina prometnih tvrtki ovisi o uspješnosti turističke sezone. Promet ima ograničavajuću ulogu na turizam i obratno. Promet neposredno utječe na turizam u putničkom prometu. Hrvatska treba strategijski planirati razvoj prometne infrastrukture prema potrebama konkretne turističke destinacije. Ako država nema dobro razvijenu cestovnu i željezničku mrežu te moderne zrakoplovne i morske luke, onda i ne može sustavno razvijati turizam. [15]

Turizam u RH najviše sezonski utječe na pomorsku prometnu potražnju i na taj način stvara putničkoj floti velike i vrlo česte nepremostive pritiske. Sezonski promet ima negativan utjecaj na organizaciju putničkih brodara. Od njih traži velike žrtve i velika ulaganja, odnosno velika tehnološka opterećenja za relativno stare brodove, te opterećenje posada dugotrajnim radnim vremenom. Međutim, sezonski promet ima i pozitivnih strana, a to su da omogućava brodarima ostvarenje velikog prometa i dobiti koji brodarima osigurava poslovanje u zimskim mjesecima kad troškovi poslovanja, zbog malog prometa, premašuju ostvarene prihode. [16]

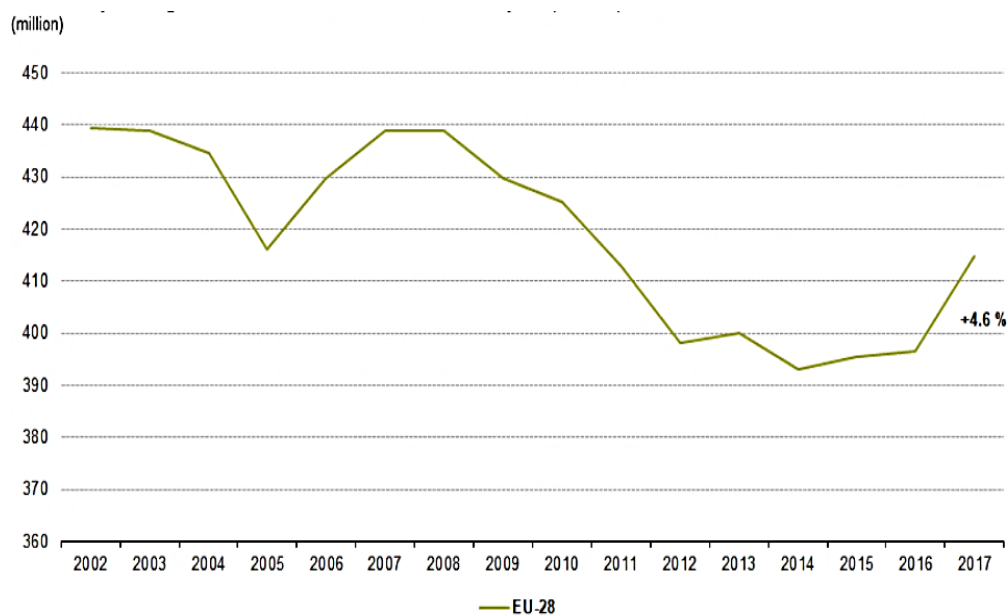
Linijski putnički promet vrlo je važan segment turističke usluge. Vrlo je važan za razvoj priobalnog gospodarstva, ponajprije turizma, trgovine i sprečavanje odljeva stanovništva s otoka. Za opstanak gospodarskih aktivnosti, turizma, i života na otocima od izuzetne su važnosti frekvencija, struktura, sigurnost i kvaliteta linijskog putničkog prometa. Povećanje kvalitete i konkurentnosti hrvatskog turističkog proizvoda nezamislivo je bez osiguranja kvalitetne prometne usluge.

Linijsko putničko brodarstvo ima posebnu važnost za otočki turizam, a karakterizira ga sezonalnost odnosno neravnomjernost. Turistička potražnja za linijskim putničkim brodovima naglašena je u ljetnim mjesecima, najviše u srpnju i kolovozu.

Dakle, putničko brodarstvo u RH usko je povezan s turizmom, i to u svim svojim oblicima, u što spadaju linijsko putničko brodarstvo, kružna putovanja, izletničko brodarstvo i nautički turizam. [14]

### 5.3. USPOREDBA PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH I U SVIJETU

U svijetu je u 2017. godini ukupan broj putnika koji se ukrcavaju i iskrcavaju u putničkim lukama Europske unije (EU) procijenjen na gotovo 415 milijuna, što je porast od 4,6% u odnosu na 2016. godinu. Međutim, gledajući desetogodišnje razdoblje, ukupan broj putnika koji se ukrcavaju i iskrcavaju u lukama EU-a smanjen je za 5,5% (Slika 17). [32]



**Slika 17. Broj putnika u morskim lukama u Europi 2002.-2017. godine [32]**

Za razliku od prometa robe, gdje se u lukama EU-a obavi iskrcaj oko 60% robe i ukrcaj 40%, razlika između broja putnika koji se iskrcavaju ("prema unutra") i koji se ukrcavaju ("prema van") u lukama EU-a je uglavnom mala. To odražava činjenicu da pomorski prijevoz putnika u Uniji uglavnom obavljaju nacionalne (obalne) ili trajektne službe unutar EU-a, a isti se putnici broje dva puta u statistici propusnosti luke (jednom kad se ukrcaju na trajekt u jednoj luci EU-a i jednom kad se iskrcaju s istog trajekta u drugoj luci EU-a).

S procjenom od 74 milijuna i 70 milijuna pomorskih putnika, talijanske i grčke luke imaju udio od 35% od ukupnog broja putnika koji su se ukrcali i iskrcali u lukama EU-a u 2017. godini. Dakle, Italija i Grčka ostale su glavne vodeće zemlje u pomorskom putničkom prometu u EU (Slika 18). Obje su zemlje zabilježile značajan porast ukrcaja i iskrcaja putnika u usporedbi s 2016. godinom (+9,8% i +7,3%).

(thousand)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017				Change 2017/2016 (%)	Change 2017/2007 (%)	
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Cruise	Non cruise			Total
<b>EU-28</b>	<b>438 897</b>	<b>438 963</b>	<b>429 819</b>	<b>425 172</b>	<b>412 802</b>	<b>398 205</b>	<b>400 029</b>	<b>393 127</b>	<b>395 432</b>	<b>396 523</b>	<b>207 978</b>	<b>206 829</b>	<b>14 020</b>	<b>400 788</b>	<b>414 808</b>	<b>4.6</b>	<b>-5.5</b>
Belgium	909	799	751	829	824	850	859	821	844	1 118	634	636	950	321	1 270	13.7	39.7
Bulgaria	10	8	0	1	1	1	2	1	2	3	0	2	0	2	2	-28.0	-75.9
Denmark	48 409	46 657	43 561	41 993	41 527	40 965	41 266	41 353	41 647	41 583	21 507	21 379	425	42 461	42 886	3.1	-11.4
Germany	30 200	28 945	29 573	28 780	29 233	29 481	29 848	30 780	30 087	30 849	15 321	15 453	2 248	28 527	30 774	-0.2	1.9
Estonia	8 665	9 190	9 140	11 186	11 846	12 654	13 146	13 654	14 164	14 333	7 402	7 449	14	14 836	14 850	3.6	71.4
Ireland	3 225	3 108	2 878	3 089	2 906	2 758	2 747	2 755	2 751	2 717	1 394	1 380	5	2 769	2 774	2.1	-14.0
Greece	92 423	91 101	88 351	86 189	79 183	72 899	72 918	66 533	65 680	65 248	35 021	35 002	439	69 584	70 023	7.3	-24.2
Spain	23 134	22 478	21 458	21 518	21 868	21 629	22 871	23 486	24 522	26 323	13 976	13 923	3 004	24 896	27 899	6.0	20.6
France	27 048	26 813	25 067	27 218	25 552	24 815	25 634	26 638	26 133	24 514	12 641	12 453	717	24 377	25 093	2.4	-7.2
Croatia	24 611	26 044	26 037	25 124	26 947	26 706	27 355	23 523	27 271	29 661	15 976	15 351	76	31 251	31 327	5.6	27.3
Italy	86 970	90 156	92 707	87 658	81 895	76 735	73 238	72 225	70 268	67 273	36 935	36 941	3 747	70 129	73 876	9.8	-15.1
Cyprus	174	150	96	107	92	91	99	76	68	59	46	26	21	51	72	22.8	-58.5
Latvia	416	479	621	720	844	885	932	862	661	723	487	507	0	994	994	37.5	139.2
Lithuania	212	212	205	251	281	286	280	280	286	303	141	156	0	297	297	-1.8	40.5
Malta	7 802	8 132	7 799	8 300	8 621	8 535	9 170	9 669	9 910	10 690	5 643	5 642	211	11 075	11 286	5.6	44.7
Netherlands (*)	1 871	1 959	1 632	1 994	1 770	1 706	1 738	1 819	1 910	1 906	963	965	0	1 928	1 928	1.2	3.0
Poland	2 456	2 647	2 481	2 601	2 528	2 358	2 201	2 224	2 421	2 602	1 292	1 293	0	2 585	2 585	-0.7	5.2
Portugal (*)	735	762	833	701	677	565	555	551	583	679	369	371	63	677	740	9.0	0.6
Romania	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	25.0	-90.8
Slovenia	51	50	56	39	36	34	28	27	34	28	19	19	0	38	38	33.0	-26.5
Finland	16 450	16 975	17 226	17 867	18 074	18 264	18 524	18 471	18 884	19 222	9 800	9 689	7	19 481	19 489	1.4	18.5
Sweden	32 662	32 745	31 066	30 185	30 094	29 471	29 146	29 244	29 500	29 800	15 384	14 881	175	30 091	30 265	1.6	-7.3
United Kingdom	30 465	29 555	28 281	28 824	28 002	26 516	27 472	28 135	27 805	26 887	13 027	13 311	1 919	24 419	26 338	-2.0	-13.5
Iceland	:	:	298	638	404	710	751	723	737	544	459	458	0	917	917	68.4	:
Norway (*)	6 447	6 208	5 728	5 876	6 130	6 003	5 841	6 103	6 714	6 266	3 079	3 273	109	6 243	6 352	1.4	-1.5
Montenegro	:	:	:	:	:	319	184	108	99	110	62	57	0	119	119	7.6	:
Turkey	:	1 498	1 386	1 577	1 842	1 828	2 058	2 150	2 233	1 250	683	694	118	1 259	1 377	10.2	:

Note: (:) not available.

(\*) Data exclude cruise passengers.

(\*) 2007-2010: data exclude cruise passengers.

## Slika 18. Statistika ukrcanja i iskrcaja putnika u morskim lukama u Europi 2007.-2017. [32]

Slijedi ih Danska s 43 milijuna ukupnog prometa putnika koji su se ukrcali i iskrkali 2017., što je povećanje za 3,1% u odnosu na 2016. godinu. Hrvatska ipak zaostaje u ukupnom broju ukrcanih i iskranih putnika u 2017. godini (31.327), iza je glavnih vodećih zemalja (Italija, Grčka) u putničkom prometu.

U usporedbi s 2016. godinom, najveći relativni porast u pomorskom prometu zabilježili su zemlje kao što su Latvija (+37,5%), Slovenija (+33%), Rumunjska (+25% iz niske baze), Cipar (+22,8%) i Belgija (+13,7%), kao i Island (+68,4%) u 2017. Najveći relativni pad zabilježen je u Bugarskoj (-28%, iz niske baze).

U usporedbi s količinom putnika u morskom prometu u desetogodišnjem razdoblju, 11 država članica Unije zabilježilo je pad u 2017. Najveći relativni pad zabilježila je Rumunjska (-90,8% iz niske baze), Bugarska (-75,9% iz niske baze), Cipar (-58,5% ), Slovenija (-26,5%), Grčka (-24,2%) i Italija (-15,1%). Suprotno tome, Latvija je zabilježila najveći relativni porast (+139,2%), susjedne pak zemlje Estonija i Litva također su izvijestile o znatnom porastu putnika od 71,4%, odnosno 40,5% u posljednjem desetljeću.

Na slici 19. može se vidjeti da je u 2017. godini, prema broju ukrcanih i iskrcanih putnika u morskim lukama, glavna putnička luka Helsinki s ukupno 11.769 putnika. Luka Dover izgubila je status najveće europske putničke luke u korist Helsinkija, nakon što je zabilježila pad broja ukrcanih i iskrcanih putnika za 2,8%, od 2016. do 2017.

Što se tiče broja brodova koji su u 2017. godini pristali u glavnim lukama EU-a, procjenjuje se na više od 2,1 milijuna. Grčka je imala najveći broj lučkih poziva u 2017. godini (470.000 plovila), slijede Italija (390.000 plovila), Danska (269.000 plovila) i Hrvatska (254.000 plovila).

Iako putnici na kružnim putovanjima čine samo 3,4% ukupnog broja putnika koji su se ukrcali i iskrcali u lukama EU-a u 2017. godini, ti putnici imaju značajnu ulogu u lukama i zemljama u kojima je brodarstvo za kružna putovanja vrlo važno. Blizu 80% ukupnog broja putnika na krstarenjima koji su se ukrcali i iskrcali u europskim lukama u 2017. godini učinili su to u lukama jedne od četiriju država: Italije, Španjolske, Njemačke i Ujedinjenog Kraljevstva. [32]

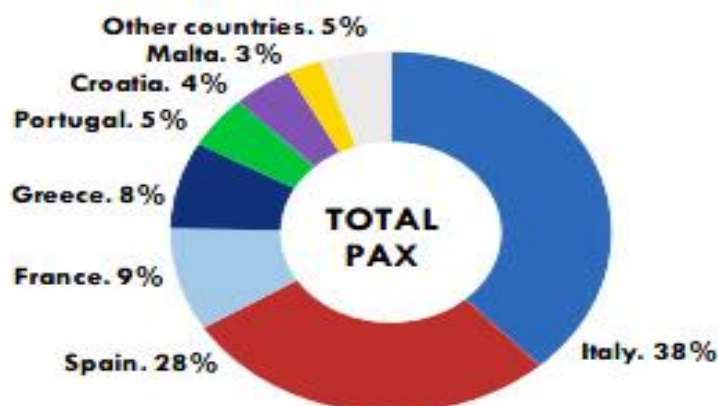


(thousand)

Rank 2017	Port	Sea	*	2012	2013	2014	2015	2016	2017			Change 2017/2016 (%)	Change 2017/2012 (%)
				Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total		
1	Helsinki (FI)	Baltic	+1	10 637	10 756	10 942	11 214	11 565	5 921	5 848	11 769	1.8	10.6
2	Dover (UK)	Atlantic	-1	12 076	12 898	13 381	13 082	12 097	5 760	6 002	11 762	-2.8	-2.6
3	Tallinn (EE)	Baltic	+1	8 417	8 727	9 098	9 299	9 676	4 966	5 004	9 969	3.0	18.4
4	Messina (IT)	Mediter.	+8	8 126	7 256	6 988	7 021	6 139	4 679	4 572	9 250	50.7	13.8
5	Calais (FR)	Atlantic	=	9 345	10 372	10 703	9 757	9 090	4 622	4 369	8 990	-1.1	-3.8
6	Stockholm (SE)	Baltic	-3	9 108	8 889	9 933	9 887	9 980	4 290	4 340	8 631	-13.5	-5.2
7	Reggio Di Calabria (IT)	Mediter.	+10	7 760	6 758	6 187	6 053	5 569	4 227	4 376	8 602	54.5	10.9
8	Piraeus (EL)	Mediter.	-2	7 918	7 704	8 136	8 169	8 038	4 236	4 355	8 591	6.9	8.5
9	Helsingborg (SE)	Baltic	-1	7 841	7 763	7 656	7 670	7 514	3 648	3 671	7 319	-2.6	-6.7
10	Helsingor (Elsinore) (DK)	Baltic	-3	7 822	7 721	7 634	7 644	7 526	3 682	3 628	7 310	-2.9	-6.6
11	Paloukia Salaminas (EL)	Mediter.	-2	11 430	10 724	7 016	7 050	6 639	3 475	3 406	6 881	3.6	-39.8
	Perama (EL)	Mediter.	-2	11 430	10 724	7 016	7 050	6 639	3 406	3 475	6 881	3.6	-39.8
13	Palma de Mallorca (ES)	Mediter.	-2	4 292	4 756	4 939	5 496	6 431	3 453	3 409	6 862	6.7	59.9
14	Napoli (IT)	Mediter.	+1	7 964	7 360	7 652	6 484	5 993	3 087	3 072	6 159	2.8	-22.7
15	Puttgarden (DE)	Baltic	-2	5 963	5 944	6 002	6 141	6 024	2 898	2 972	5 870	-2.6	-1.6
16	Rodby (Faergenhavn) (DK)	Baltic	-2	6 000	5 944	6 003	6 139	6 016	2 971	2 898	5 869	-2.5	-2.2
17	Algeciras (ES)	Mediter.	-1	4 849	4 812	5 386	5 473	5 599	2 766	2 759	5 525	-1.3	13.9
18	Cirkewwa (MT)	Mediter.	=	4 093	4 395	4 643	4 740	5 133	2 683	2 701	5 384	4.9	31.6
	Mgarr- Gozo (MT)	Mediter.	=	4 093	4 395	4 643	4 740	5 133	2 701	2 683	5 384	4.9	31.6
20	Santa Cruz de Tenerife (ES)	Atlantic	=	3 923	4 546	4 245	4 320	4 521	2 531	2 527	5 058	11.9	29.0
Total top 20 ports (*)				155 907	154 537	150 012	147 461	145 320	76 001	76 065	152 066	4.6	-2.5
EEA+ME+TR (all ports) (†)				407 065	408 863	402 212	405 214	404 693	212 261	211 311	423 573	4.7	4.1

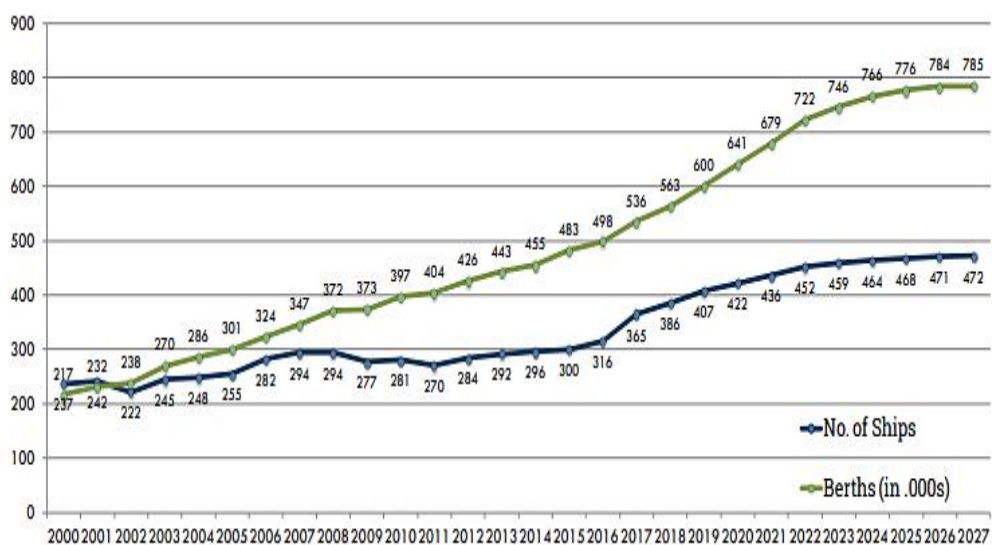
**Slika 19. Statistika 20 glavnih europskih putničkih luka u 2017. [32]**

Prema *MedCruise* organizaciji koja broji 71 člana iz 21 države i s 3 kontinenta, uključujući više od 130 luka u svijetu, prikazan je glavni promet kružnih putovanja u državama članicama *MedCruisea*. Na slici 20. može se zaključiti da su Italija i Španjolske vodeće zemlje po kretanju putnika na krstarenjima (38% i 28%) u 2018. godini. [33]



**Slika 20. Promet kretanja putnika na kružnim putovanjima [33]**

Na slici 21. prikazana je ukupna globalna flota brodova za krstarenje 2000.-2027.



**Slika 191. Globalna flota za krstarenje 2000.-2027. [33]**

S obzirom na globalnu flotu za krstarenje, može se zaključiti da od 2000. do 2027. dolazi do sve većeg porasta broja brodova i vezova, kad se očekuje 785.000 vezova i više od 470 brodova. [33]



## **6. RAZVOJ POMORSKO-PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH U BUDUĆNOSTI**

### **6.1. STRATEGIJA RAZVOJA PUTNIČKOG PROMETA (2017.-2030.)**

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) predstavlja usklađivanje Nacionalnog prometnog modela i prve faze Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014.-2020.), te prikazuje stanje na osnovi bazne godine (2013. godina). Tom Strategijom procjenjuju se i definiraju buduće mjere (infrastruktura, organizacija i rad) u svim prometnim segmentima koji su vezani za međunarodni i unutranji promet. Također, temelji se na detaljnoj analizi prometnog sektora, kao i glavnih pokretača razvoja prometa u RH. [28]

Razvoj putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj umnogome se zasniva na razvoju i poslovanju javnog poduzeća "Jadrolinija" iz Rijeke, kao glavnog društva za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta. Osnovna je zadaća Društva osigurati trajno i nesmetano obavljanje linijskog (redovnog) pomorskog prijevoza putnika i tereta u teritorijalnom moru i unutarnjim morskom vodama te provedba politike razvoja linijskog pomorskog prijevoza, koji kao dio strategije i politike gospodarskog razvoja Republike Hrvatske utvrđuje Sabor Republike Hrvatske. [13]

Veoma važnu ulogu u linijskom pomorskom prometu Republike Hrvatske, osim "Jadrolinije", ima i Agencija za obalni linijski pomorski promet. Agencija je samostalna pravna osoba, osnovana 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, koji je Sabor Republike Hrvatske donio 10. ožujka 2006. godine.

Analizom postojećeg stanja pomorsko-putničkog prijevoza dolazi se do zaključka da:  
[28]

- Upotreba i kvalitetnije uklapanje pomorsko-putničkog prijevoza u sklopu lokalnog javnog prijevoza ima velik potencijal za promjenu strukture prometnih vidova u korist javnog prijevoza;
- Povezanost pomorskog javnog prijevoza i lokalnog javnog prijevoza treba biti efikasnija kako bi putnici lakše mogli planirati svoja putovanja;

- Potrebno je poboljšati pristup otocima;
- U pomorskom putničkom prijevozu postoji kategorija povlaštenih putnika.

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe jer osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, a bez kojeg ne bi bio moguć održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru RH. To je segment koji omogućuje redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke).

Da bih se pomorsko-putnički promet što bolje uklopio u sustav lokalnog javnog prijevoza, potrebno je da lučke uprave, Agencija i javni prijevoznici međusobno surađuju i određuju standarde za usluge javnog pomorskog prijevoza u smislu što boljeg funkcioniranja. Također je potrebno efikasnije povezati pomorski i lokalni javni prijevoz da bi putnici mogli lakše planirati svoja putovanja, ali i omogućiti im tzv. *park & ride* uslugu.

S obzirom na povezivanje otoka s kopnom, potrebno je kvalitetnije i učestalije povezati kopneni dio s otocima. Prema Strategiji prometnog razvoja (2017.-2030.), trajektna ili brzobrodaska veza između grada Šibenika i otoka Zlarina, Kaprija i Žirja je za vrijeme sezone u funkciji dva puta dnevno, a izvan sezone jednom dnevno. Također, uz to je potrebno i poboljšati pristup udaljenim otocima. Npr. između grada Visa na istoimenom otoku s oko 3.700 stanovnika, koji je oko 33 nautičke milje udaljen od luke Split (kopna) i grada Splita, postoje tijekom sezone četiri veze dnevno, tri trajektne i jedna brzobrodaska, dok su izvan sezone u funkciji tri veze, dvije trajektne i jedna brzobrodaska dnevno. Jedna od pozitivnih strana jest što Agencija za obalni linijski pomorski promet izdaje iskaznice za povlaštene putnike koji imaju pravo na povlaštenu cijenu. [28]

## **6.2. CILJEVI I MJERE ZA DUGOROČNI RAZVOJ PUTNIČKOG BRODARSTVA U RH DO 2030.**

U svim operativnim i strateškim dokumentima koji reguliraju problematiku razvoja prometa, prijevoz putnika i tereta u linijskom putničkom brodarstvu zahtijeva poseban status. U Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.- 2030.), analizom postojećeg stanja došlo se do određenih mjera i ciljeva koji bi trebali dovesti do više razine pomorskog prijevoza, s naglaskom na putničko brodarstvo u Republici Hrvatskoj.

Donosi se i popis ciljeva u pomorskom prometu, posebice onih koji se odnose na linijski pomorski prijevoz putnika te na raspodjelu putnika, utjecaj na okoliš i razvoj luka. Za ostvarenje tih ciljeva veliku odgovornost imaju sva tijela gospodarskog i društvenog života Republike Hrvatske. [13]

Popis ciljeva u pomorskom prometu [28]:

- Treba smanjiti utjecaj pomorskog prometa na okoliš (razvoj flote, zaštite okoliša i mjera prevencije i suzbijanja onečišćenja s pomorskih objekata);
- Potrebno je povećati raspodjelu prijevoza tereta na prekomorskim jadranskim i priobalnim pravcima u korist pomorskog prijevoza;
- Potrebno je povećati pouzdanost pomorskog prometa (javnog prijevoza) u otežavajućim vremenskim uvjetima;
- Potrebno je poboljšati dostupnost udaljenih otoka;
- Potrebno je poboljšati ekonomičnost i učinkovitost pomorskog prometnog sustava;
- Nastojati poboljšati integraciju luka u sustav lokalnog putničkog prijevoza;
- Potrebno je poboljšati sigurnost pomorskog prometnog sustava.

Posebne mjere odnose se na poboljšanje dostupnosti otoka i razvoja luka te na stratešku i pomorsku definiciju.

Mjere pomorskog prometa koje se odnose na putničko brodarstvo:

- *Provedba projekata "Morske autoceste"*

S obzirom na postojanost RO-RO linija koje povezuju hrvatske i talijanske luke, projekti bi trebali biti provedeni na strukturiran način u RH. Neke od faza provedbe projekata u RH su: određivanje glavnih koridora (kombinirane kopneno-pomorske rute), nadogradnja u slučaju potrebe cestovnih i zračnih veza od luke i prema luci. Koncept "morskih autocesta" ima za cilj povećanje putničkog prometa, razvoja luka itd.

- *Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka*

Javni prijevoz u obalnom linijskom putničkom prometu jedan je od ključnih faktora pomorsko-putničkog prometa jer osigurava stalnu i redovitu povezanost otoka i kopna i između samih otoka. U cilju zadovoljenja pravilnog obavljanja pomorskog javnog prometa, potrebno je osigurati sigurnost, pouzdanost, redovitost i udobnost

te koordinirati te usluge međusobno i s integriranim prometnim sustavom na kopnu. Potrebno je poboljšati dostupnost i povezanost s lukama i, ako je potrebno, prilagoditi ih i nadograditi za potrebe obalnog linijskog putničkog prometa.

- *Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...)*

U RH postoji 409 luka otvorenih za javni promet, a njih 95 imaju barem jednu brodsku liniju. Osim 6 glavnih luka od osobitog (međunarodnog) značaja, postoje i mnoge žuapanijske i lokalne luke koje je potrebno rekonstruirati i nadograditi za potrebe lokalnih stanovnika i turista. Postojeće javne luke u zemlji trebaju se prilagoditi za primanje obalnih linijskih putničkih brodova, a luke koje su važne za turizam moraju se osposobiti za primanje manjih brodova na kružnim putovanjima.

- *Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima)*

Luka Dubrovnik danas je jedna od najpopularnijih destinacija za kružna putovanja u Europi pa je tako i njezin razvoj usmjeren na putnički promet brodovima na kružnim putovanjima, a planiran razvoj uključuje modernizaciju i rekonstrukciju putničkog terminala i proširenje objekata za trajektni promet. Razvoj luke Dubrovnik potrebno je uskladiti s mogućnostima prihvatnog kapaciteta zaštićene svjetske baštine Dubrovnika kao i Grada u cjelini. Daljnjim analizama utvrdit će se isplativost ovih mjera te odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i kulturne baštine, potencijal prema očekivanoj potražnji i stvarne potrebe.

- *Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički promet i krstarenje)*

S obzirom na to da je luka Split najveća putnička luka u RH, njezin će razvoj biti isključivo usmjeren na putnički promet i kružna putovanja. Planiran razvoj uključuje izgradnju novih prostora za sidrište trajekata, plovnih brodova na kružnim putovanjima, uključujući i proširenje putničkih pristaništa.

- *Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima)*

Luka Zadar druga je najveća hrvatska putnička luka te razvoj luke mora biti usmjeren na putnički promet i promet brodovima na kružnim putovanjima. Izgradnja nove putničke luke u Gaženici završena je te je u tijeku izgradnja terminalske zgrade za prihvat putnika. Nova luka Gaženica omogućava i proširenje kapaciteta za vezivanje većih međunarodnih trajekata i brodova za kružna putovanja. Daljnje analize utvrdit će nužne projekte kako bi se ostvarila ova specijalizacija i uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji.

- *Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super-jahte)*  
Daljnji razvoj luke Šibenik bit će usmjeren na specijalizaciju putničkog prometa kao luke za ekskluzivnu plovidbu brodova manjeg kapaciteta (butik-brodovi i super-jahte).

## 7. ZAKLJUČAK

Prijevoz putnika u početku se odvijao trgovačkim brodovima kojima su se zajedno prevozili teret i putnici. Kasnije se razvojem posebnih putničkih brodova razvilo i samo putničko brodarstvo kao posebna vrsta morskog brodarstva. Putnički brodovi najveći su porast zabilježili još 1999. godine zahvaljujući uvođenju velikih brodova za kružna putovanja (kruzera). Pojavom trajekata i kruzera pomorski putnički promet postaje značajan segment pomorskog prijevoza, ali i razvoja turizma.

Putničko brodarstvo bitno se razlikuje od ostalih vrsta morskog brodarstva, a najviše po tome što se u toj vrsti brodarstva prevoze putnici, dok se u svim ostalim vrstama prevozi teret. Putnici su glavni predmet prijevoza, a putnički brod glavno je prijevozno sredstvo putničkog brodarstva.

U Republici Hrvatskoj još od 1993. godine pa sve do danas pomorsko-putnički promet u konstatnom je porastu i prema broju brodova i prema broju prevezenih putnika. Najveći doprinos u organizaciji putničkog prijevoza u Hrvatskoj ima broderska tvrtka "Jadrolinija" iz Rijeke, koja održava linije na gotovo svim hrvatskim otocima. "Jadrolinija" je vodeći brodar u Hrvatskoj jer ostvaruje najveći udio u prometu putnika i vozila s obzirom na ostale brodare koji sudjeluju u putničkom prijevozu i u potpunom je državnom vlasništvu.

Pomorsko-putnički promet u Hrvatskoj čine linijski putnički promet i promet za kružna putovanja. Linijski pomorsko-putnički promet u Hrvatskoj ima nezamjenjivu ulogu u povezivanju kopna s otocima i otoka međusobno te pridonosi njihovom očuvanju i razvitku. Vrlo je važno redovito i često povezivati otoke s kopnom radi opstanka života na otocima te je svakoj državi u interesu besprijeekorno održavanje brodskih putničkih linija. Nositelji prijevoza putnika u linijskom su brodarstvu klasični putnički brodovi, trajekti i brzi putnički brodovi. Takvim brodovima nastoji se održavati promet u nacionalnom (obalnom) linijskom brodarstvu i u međunarodnom linijskom brodarstvu.

Linijski putnički promet vrlo je važan za dugoročno povezivanje morskih luka, jer ima stalan i unaprijed određen plovidbeni pravac kojim se povezuje više luka ukrcaja/iskrcaja. Međutim, zbog oscilacija prometa tijekom zimskih i ljetnih mjeseci, ova vrsta prijevoza

većinom se subvencionira i financijski potiče od strane države, pa je često i od javnog interesa. Putuju oni koji moraju pa ovaj tip tržišta nije toliko osjetljiv na politička i ekonomska zbivanja.

Putnička luka jedna je od glavnih sastavnica u pomorsko-putničkom prometu. U Hrvatskoj je najveća putnička luka Luka Split, koja iz godine u godinu bilježi sve veći rast, te danas broji više od pet milijuna preveznih putnika godišnje. U hrvatskim lukama u 2019. godini zabilježen je najveći porast putnika u odnosu na prethodnih nekoliko godina.

Osim linijskog prometa koji većinom služi za povezivanje otoka, značajnu ulogu u hrvatskom pomorsko-putničkom prometu ima i putnički promet za kružna putovanja, odnosno turistički promet u kojem se prevoze putnici brodovima na međunarodnim, obalnim kružnim putovanjima te dnevnim izletima. Za razliku od linijskog brodarstva, ovaj tip tržišta usko je povezan s turizmom jer na svojim brodovima putnicima nudi odmor, razonodu i uživanje.

Dakle, putničko brodarstvo u Hrvatskoj usko je vezano za turizam. Prema broju prevezenih putnika i vozila, putničko brodarstvo bilježi stalan rast i ima daljnu tendenciju razvoja.

Prema Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.), s obzirom na postojeće stanje i analizu pomorsko-putničkog prometa, zaključeno je da je u pomorsko-putničkom brodarstvu iznimno važno ostvariti efikasniju povezanost lokalnog i pomorskog javnog prijevoza kako bi putnici mogli lakše putovati. Organizatori pomorsko-putničkog prometa – kao što su lučke uprave, Agencija za obalni linijski pomorski promet, pomorsko-putnički brodari i ostali – trebali bi međusobno surađivati kako bi se pomorsko-putnički promet što bolje uklopio u javni prijevoz i da bi mogao bolje funkcionirati.

Za dugoročan razvoj putničkog brodarstva u Hrvatskoj nužno je poboljšati dostupnost udaljenih otoka, odnosno uvesti više brodskih linija tijekom cijele godine za udaljenije otoke koji imaju veći broj stanovnika. Sukladno tome, potrebno je prilagoditi i povezati morske luke te ih nadograditi za potrebe obalnog linijskog putničkog prometa. Trebalo bi se usredotočiti na razvoj glavnih putničkih luka, odnosno na njihovu specijalizaciju, a to znači: luke Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik. Time će se poboljšati uvjeti života samih stanovnika, ali, ne manje važno, takvi projekti pridonijet će i ukupnoj boljoj gospodarskoj slici Hrvatske.

## LITERATURA

- [1] Akčar, I.: *Potencijali linijskog pomorskog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj*, Diplomski rad, Zagreb, 2017.  
URL:[https://bib.irb.hr/datoteka/895423.Ivana\\_Akar-Diplomski\\_rad\\_konana\\_verzija\\_1.pdf](https://bib.irb.hr/datoteka/895423.Ivana_Akar-Diplomski_rad_konana_verzija_1.pdf), (pristupljeno 10.08.2019.)
- [2] Asić, A.: *Analiza efikasnosti putničkih luka u Republici Hrvatskoj*, 2011. URL: <https://hrcak.srce.hr/69635>, (pristupljeno 16.07.2019.)
- [3] Čović, K.: *Analiza i ocjena stanja pomorsko-putničkog prometa morskih luka u Republici Hrvatskoj*, Diplomski rad, Rijeka, 2014. URL: <https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/300-2014.pdf>, (pristupljeno 10.08.2019.)
- [4] Drobina, A.: *Razvoj pomorskog prometa u turizmu s osvrtom na ulazak Republike Hrvatske u EU*, Diplomski rad, Rijeka, 2013.  
URL:<https://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/169-2013.pdf>, (pristupljeno 15.08.2019.)
- [5] Domijan-Arneri, I.: *Poslovanje u morskom brodarstvu*, Split, 2014., (pristupljeno 09.06.2019.)
- [6] Frančić, V., Njegovan, M., Maglic, L.: *Analiza sigurnosti putničkih brodova u nacionalnoj plovidbi*, 2009. URL: <https://hrcak.srce.hr/file/70360>, (pristupljeno 15.08.2019.)
- [7] Gračan, D., Zadel, Z.: *Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske*, 2013. URL: [file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/Gracan\\_Zadel.pdf](file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/Gracan_Zadel.pdf), (pristupljeno 10.08.2019.)
- [8] Jugović, A.: *Ekonomika brodarstva*, URL: <https://www.scribd.com/document/132877650/SKRIPTA-EKONOMIKA-BRODARSTVA>, (pristupljeno 20.04.2019.)
- [9] Jugović, A.: *Upravljanje morskom lukom*, Rijeka, 2012., (pristupljeno 09.06.2019)
- [10] Jugović, A., Lončar, S.: *Model racionalnog upravljanja pomorsko-putničkim lukama Republike Hrvatske*, 2008.,  
URL:[https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=41685](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=41685), (pristupljeno 15.06.2019.)



- [11] Kesić, B., Jugović, A.: *Menadžment pomorsko-putničkih luka*, Rijeka, 2006., (pristupljeno 28.05.2019.)
- [12] Mandić, N., Amižić-Jelovčić, P.: *Novine u zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom oblanom pomorskom prometu*, 2014., URL: <https://hrcak.srce.hr/file/202556>, (pristupljeno 15.08.2019.)
- [13] Rudić, D., Rudić, B.: *Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva*, 2018., URL: [https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id\\_clanak\\_jezik=294394](https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=294394), (pristupljeno 01.09.2019.)
- [14] Toljanić, B.: *Upravljanje linijskim pomorskoputničkim prometom u Republici Hrvatskoj*, URL: <http://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/145-2013.pdf>, (pristupljeno 28.05.2019.)
- [15] Vidučić, V.: *Pomorski turizam - prometne, razvojne i ekološke dileme*, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, 2007., (pristupljeno 28.05.2019.)
- [16] Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: *Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavnja kapaciteta linijskih putničkih brodova*, 2007., URL: <https://hrcak.srce.hr/34334>, (pristupljeno 01.09.2019)
- [17] <http://agencija-zolpp.hr/novosti/promet-putnika-i-vozila-u-2018godini-na-medunarodnim-linijama/>, (pristupljeno 01.09.2019.)
- [18] [http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise\\_activities\\_in\\_medcruise\\_ports-statistics\\_2017\\_final\\_0.pdf](http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf), (pristupljeno 16.06.2019.)
- [19] <https://www.portauthority.hr/pomorsko-putnicki-terminal/>, (pristupljeno 16.07.2019.)
- [20] <http://www.port-authority-zadar.hr/stara.php>, (pristupljeno 16.07.2019.)
- [21] <http://www.port-authority-zadar.hr/novosti.php>, (pristupljeno 16.07.2019.)
- [22] [http://www.portauthoritysibenik.hr/hrv/luka\\_sibenik/index.asp](http://www.portauthoritysibenik.hr/hrv/luka_sibenik/index.asp), (pristupljeno 17.07.2019.)
- [23] <https://portsplit.hr/luka-split/>, (pristupljeno 17.07.2019.)
- [24] <https://www.portdubrovnik.hr/povijesni-razvoj-luke>, (pristupljeno 17.07.2019.)
- [25] [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2019/05-01-02\\_01\\_2019.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-02_01_2019.htm), (pristupljeno 09.06.2019.)
- [26] [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2019/05-01-0202\\_2019.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-0202_2019.htm), (pristupljeno 09.06.2019.)

- [27] [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2019/04-03-05\\_01\\_2019.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/04-03-05_01_2019.htm),(pristupljeno 10.06.2019.)
- [28] [https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8\\_17.pdf](https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf),(pristupljeno 15.08.2019.)
- [29] [https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//ZPPI/Strategije%20-%20OGP/promet/POMORSKA%20STARTEGIJA%20VRH%202207201%20web%2026-7\\_14.pdf](https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//ZPPI/Strategije%20-%20OGP/promet/POMORSKA%20STARTEGIJA%20VRH%202207201%20web%2026-7_14.pdf), (pristupljeno 15.08.2019.)
- [30] <http://www.propisi.hr/print.php?id=5276>, (pristupljeno 16.08.2019.)
- [31] <https://www.tportal.hr/eu-izbori-2019/clanak/pogledajte-koliko-je-europska-unija-ucinila-sigurnijim-promet-putnicima-na-trajektima-specijal-65-foto-20190520>, (pristupljeno 05.09.2019.)
- [32] [https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics#Increase\\_in\\_number\\_of\\_seaborne\\_passengers](https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics#Increase_in_number_of_seaborne_passengers), (pristupljeno 05.09.2019.)
- [33] [file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/medcruise\\_statistics\\_report\\_2018.pdf](file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/medcruise_statistics_report_2018.pdf), (pristupljeno 10.09.2019.)
- [34] [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%202012%20promet%20u%20morskim%20lukama.xlsx](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%202012%20promet%20u%20morskim%20lukama.xlsx)
- [35] <https://www.korculainfo.com/jadrolinija>, (pristupljeno 09.06.2019.)
- [36] [http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/02/Promet\\_putnika\\_i\\_vozila-medunarodne\\_2018-1.pdf](http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/02/Promet_putnika_i_vozila-medunarodne_2018-1.pdf), (pristupljeno 09.06.2019.)
- [37] <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/tijat>,(pristupljeno 16.06.2019.)
- [38] <https://static.vesselfinder.net/ship-photo/8702446-238160000-9edd43d4898bd64a2737fa6949b29e9f/1>, (pristupljeno 16.06.2019.)
- [39] [http://www.novilist.hr/novilist\\_public/Vijesti/Rijeka/U-Rijeci-krstena-Jelena-prvi-posve-novi-katamaran-u-povijestiJadrolinije?meta\\_refresh=true](http://www.novilist.hr/novilist_public/Vijesti/Rijeka/U-Rijeci-krstena-Jelena-prvi-posve-novi-katamaran-u-povijestiJadrolinije?meta_refresh=true),(pristupljeno 25.06.2019.)
- [40] [https://slobodnadalmacija.hr/Archive/Images/2019/04/15/kruzeri\\_split26-150419.jpg](https://slobodnadalmacija.hr/Archive/Images/2019/04/15/kruzeri_split26-150419.jpg), (pristupljeno 09.06.2019.)
- [41] <https://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/lokalne-linije-2018---red-plovidbe/karta-zadar.jpg?sfvrsn=0>, (pristupljeno 05.09.2019)

- [42] <https://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/lokalne-linije-2018---red-plovidbe/karta-%C5%A1ibenik.jpg?sfvrsn=0>, (pristupljeno 25.08.2019)
- [43] <https://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/lokalne-linije-2018---red-plovidbe/karta-split.jpg?sfvrsn=0>, (pristupljeno 10.09.2019.)
- [44] [http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/PROMET\\_PUTNIKA\\_I\\_VOZILA\\_2017-2018.pdf](http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2017-2018.pdf), (pristupljeno 25.08.2019)
- [45] [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%202008%20pomorski%20i%20obalni%20prijevoz.xlsx](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%202008%20pomorski%20i%20obalni%20prijevoz.xlsx),(pristupljeno 15.09.2019.)

## POPIS SLIKA

Slika 1. "Jadrolinija" .....	9
Slika 2. Međunarodne linije u RH u 2018. godini .....	15
Slika 3. <i>Tijat</i> klasični putnički brod .....	17
Slika 4. Trajekt <i>Petar Hektorović</i> .....	18
Slika 5. Katamaran <i>Jelena</i> .....	20
Slika 6. Kruzeri .....	23
Slika 7. Globalna flota brodova za kružna putovanja 2000.-2020. ....	23
Slika 8. Promet brodova u morskim lukama, prispjeli brodovi .....	29
Slika 9. Struktura prometa putnika u drugom tromjesečju 2019.....	32
Slika 10. Najposjećenije morske luke u RH od siječnja do svibnja 2019. ....	32
Slika 11. Linije na Riječkom i Zadarskom području u 2019. godini .....	37
Slika 12. Linije na Šibenskom području u 2019. godini .....	37
Slika 13. Linije na Splitskom i Dubrovačkom području u 2019. godini.....	38
Slika 14. Trajektne linije u RH 2017.-2018. ....	40
Slika 15. Brodske linije u RH 2017.-2018. ....	41
Slika 16. Brzobrodske linije u RH 2017.-2018. ....	42
Slika 17. Broj putnika u morskim lukama u Europi 2002.-2017.godine.....	44
Slika 18. Statistika ukrcaja i iskrcaja putnika u morskim lukama u Europi 2007.-2018. ....	45
Slika 19. Statistika 20 glavnih europskih putničkih luka u 2017. ....	47
Slika 20. Promet kretanja putnika na kružnim putovanjima .....	47
Slika 21. Globalna flota za krstarenje (2000-2027) . ....	48

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Broj i tonaža putničkih brodova .....	8
Tablica 2. Plovni park Hrvatske u pomorskom i obalnom prijevozu.....	9
Tablica 3. Promet putnika u morskim lukama u RH.....	28
Tablica 4. Udio brodara u prometu putnika i vozila u 2018.....	36
Tablica 5. Ukupan promet putnika i vozila na državnim linijama u RH.....	36
Tablica 6. Putnički brodovi u pomorskom i obalnom prijevozu u 2018.....	39