

Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske

Korman, Josip

Master's thesis / Diplomski rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:122:228314>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)



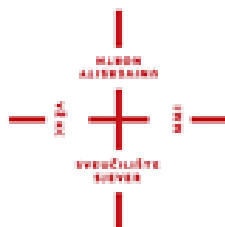


Diplomski rad br. 023/OMIL/2019

Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske

Josip Korman:0597/336

Koprivnica: rujna 2019.



**Sveučilište
Sjever**

Održiva mobilnost i logistika

Diplomski rad br. 023/OMIL/2019

Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske

Student

Josip Korman: 0389/336

Mentor

Doc.dr.sc. Miroslav Drljača

Koprivnica: rujna 2019.

PRIJAVNICA

Sveučilište Sjever
Sveučilišni centar Koprivnica
Trg dr. Žarka Dolinara 1, HR-48000 Koprivnica



Prijava diplomskog rada

Definiranje teme diplomskog rada i povjerenstva

ODJEL	Odjel za logistiku i održivu mobilnost		
STUDIJ	diplomski sveučilišni studij Održiva mobilnost i logistika		
PRISTUPNIK	Josip Korman	MATIČNI BROJ	0597/336
DATUM	1.9.2019.	KOLEGIJ	Prijevozna sredstva i upravljanje voznim parkom
NASLOV RADA	Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske		
NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU	The importance of maritime transport for the economy of the Republic of Croatia		

MENTOR	dr. sc. Miroslav Drljača	ZVANJE	Docent
ČLANOVI POVJERENSTVA	1. Izvr. prof. dr. Krešimir Buntak - predsjednik		
	2. Doc. dr. sc. Predrag Brlek - član		
	3. Doc. dr. sc. Miroslav Drljača - mentor		
	4. Izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan - zamjenski član		
	5.		

Zadatak diplomskog rada

BROJ	023/OMIL/2019
OPIS	Kroz teorijski dio rada treba obraditi problem istraživanja, a to je: definirati pomorski promet te na temelju svih njegovih prednosti, nedostataka, infrastrukture i suprastrukture odrediti njegov utjecaj na razvoj cjelokupnog gospodarstva. Cilj je na temelju postojeće literature i provedenog istraživanja sagledati utjecaj pomorskog prometa na gospodarstvo RH. U radu postavljena su dvije hipoteze: H1: Pomorski promet uvelike doprinosi gospodarstvu Republike Hrvatske i H2: Razvijena pomorska infrastruktura i suprastruktura temelj su razvoja gospodarstva." U radu je potrebno: - Obraditi pojam prometa; - Obraditi vrste pomorskog transporta i prometa; - Obraditi povijesni razvoj pomorskog prometa u svijetu; - Obraditi infrastrukturu i suprastrukturu pomorskog prometa; - Istražiti značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske i - Izvesti zaključak.

ZADATAK URUČEN	05.09.2019	POTPIS MENTORA	
SVEUČILIŠTE SJEVER			

IZJAVA O SUGLASNOSTI

Sveučilište
Sjever

IZJAVLJIVANJE
ALISTIRANJE



SVEUČILIŠTE
SIEVER

IZJAVA O AUTORSTVU I SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, JOSIP KORMAN (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo RH (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Korman

(vlastoručni potpis)

Sukladno Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, JOSIP KORMAN (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo RH (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Korman

(vlastoručni potpis)

Predgovor

Želio bih se zahvaliti svim profesorima Sveučilišta Sjever, a ponajviše mentoru doc.dr. sc. Miroslavu Drljači na ukazanom povjerenju i pruženoj pomoći prilikom izrade diplomskog rada.

Također, zahvaljujem svim kolegama i prijateljima s kojima sam studirao prethodnih pet godina koji su uvijek bili spremni pomoći.

Na kraju, od srca zahvaljujem svojoj obitelji koja je najzaslužnija za moje uspjehe tijekom studiranja.

Sažetak

Pod pojmom pomorski promet podrazumijeva se prijevoz ljudi i tereta morem. Kako bi se mogao obavljati prijevoz ljudi i tereta izuzetno je važno posjedovati kvalitetnu prometnu infrastrukturu i suprastrukturu. Kao i svaka druga grana prometa tako i pomorski promet ima određene prednosti i nedostatke. U odnosu na ostale grane prometa glavne prednosti pomorskog prometa su niska cijena i veliki kapaciteti. S druge strane kao glavni nedostaci ističu se sporost te skupa prometna infrastruktura i suprastruktura. Unatoč navedenim nedostacima pomorski promet se i dalje razvija te ima sve veći značaj na gospodarstvo.

Ključne riječi: pomorski promet, prijevoz, infrastruktura, suprastruktura, gospodarstvo

Abstract

Under the term maritime transport we mean the transport of people and cargo by sea. In order to carry people and cargo, it is extremely important to have high-quality traffic infrastructure and superstructure. Like any other branch of traffic as well as maritime traffic has certain advantages and disadvantages. Compared to other branches of transport, the main benefits of maritime traffic are low cost and high capacity. On the other hand, major disadvantages are the slowness of transport infrastructure and upgrade. Despite these shortcomings, maritime traffic continues to develop and has an increasing importance for the economy

Key words: maritime transport, transport, infrastructure, suprastructures, economy

SADRŽAJ

1. Uvod	1
1.1. Problem i cilj rada.....	1
1.2. Radna hipoteza.....	1
1.3. Znanstvene metode	2
1.4. Struktura diplomskog rada.....	2
2. Pojam prometa	4
2.1. Pojam pomorskog prometa	5
2.2. Karakteristike pomorskog prometa.....	5
2.2.1. Prednosti pomorskog prometa	6
2.2.2. Nedostaci pomorskog prometa	7
3. Vrste pomorskog transporta i prometa	8
3.1. Pomorski linijski transport ili linijsko brodarstvo	9
3.2. Pomorski slobodni transport ili slobodno brodarstvo	10
3.3. Pomorski tankerski transport ili tankersko brodarstvo	11
4. Povijesni razvoj pomorskog prometa u svijetu	12
4.1. Povijesni razvoj pomorskog prometa u Hrvatskoj.....	15
5. Infrastruktura pomorskog prometa.....	17
5.1. Podjela morskih luka.....	17
6. Suprastruktura pomorskog prometa	19
6.1. Podjela brodova	19
7. Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske	23
7.1. Pojam pomorsko gospodarstvo.....	23
7.2. Pomorsko gospodarstvo Republike Hrvatske	24
7.2.1. Proizvodne djelatnosti pomorskog gospodarstva Hrvatske	26
7.2.1.1 Važnost brodogradnje za gospodarstvo Hrvatske.....	27
7.2.1.2 Važnost ribarstva za gospodarstvo Hrvatske	28
7.2.2. Uslužne djelatnosti pomorskog gospodarstva Hrvatske	29
7.2.2.1. Važnost morskih luka za gospodarstvo Hrvatske	29
7.2.2.2. Važnost morskog brodarstva za gospodarstvo Hrvatske	32
7.2.2.3. Važnost turizma za gospodarstvo Hrvatske.....	35

7.2.2.4. Brodari u Hrvatskoj.....	36
8. Zaključak	40
LITERATURA.....	42
Popis slika	45
Popis tablica.....	46
Popis grafikona.....	47

1. Uvod

S obzirom na današnje vrijeme kojeg karakteriziraju nagle promjene i užurbani način života izuzetno je važno osigurati produktivnost u svim djelatnostima. Jedna od takvih djelatnosti koja se susreće s naglim promjenama a zahtjeva veliku produktivnost je i promet. Kada se govori o prometu i stavlja ga se u odnos s naglim promjenama na tržištu može se zaključiti da je u današnje vrijeme izuzetno važno prevesti određeni teret i ljude s jednog mjesta na drugo u što kraćem vremenu.

Osim vremena od velike je važnosti i sigurnost prilikom putovanja kao i konačna cijena. S obzirom na sve to postoji nekoliko osnovnih vrsta prometa koje se razlikuju, ali svaka ima određenih prednosti i nedostataka. Osnovne vrste prometa su: kopneni(cestovni, željeznički, cjevovodni, telekomunikacijski) zračni i vodni (pomorski, riječni i jezerski). Svaki od tih oblika prometa ima specifične karakteristike koje mu osiguravaju određenu posebnost u odnosu na ostale.

Neke od najvažnijih karakteristika koje se uzimaju u obzir prilikom odabira prometne grane su troškovi, sigurnost, kapacitet, vrijeme putovanja te karakteristike robe koja će se prevoziti. Prilikom odabira prometne grane važno je proučiti i njihov utjecaj na gospodarstvo koje ima sve veći značaj u današnjem vremenu. Jedna od takvih prometnih grana koja ima veliki utjecaj na gospodarstvo je pomorski promet.

1.1. Problem i cilj rada

Predmet istraživanja čiji se rezultati prezentiraju u ovom Diplomskom radu je definirati pomorski promet te na temelju svih njegovih prednosti, nedostataka, infrastrukture i suprastrukture odrediti njegov utjecaj na razvoj cjelokupnog gospodarstva.

Cilj ovog diplomskog rada je na temelju postojeće literature i provedenog istraživanja sagledati utjecaj pomorskog prometa na gospodarstvo RH.

1.2. Radna hipoteza

Radne hipoteze u ovom Diplomskom radu su sljedeće:

- H1: pomorski promet uvelike doprinosi gospodarstvu Republike Hrvatske.

- H2: razvijena pomorska infrastruktura i suprastruktura temelj su razvoja gospodarstva.

1.3. Znanstvene metode

Prilikom istraživanja i pisanja Diplomskog rada primijenjene su sljedeće znanstvene metode:

- metoda analize,
- metoda sinteze (integriranje) različitih podataka iz više izvora u jednu cjelinu,
- sastavljanje i obrada podataka,
- metoda komparacije,
- sistemski pristup

1.4. Struktura diplomskog rada

Diplomski rad se sastoji od osam poglavlja. U prvom poglavlju pod nazivom UVOD, postavljen je problem i cilj rada, radna hipoteza te znanstvene metode koje su primijenjene prilikom izrade ovog Diplomskog rada.

Unutar drugog poglavlja pod naslovom POJAM PROMETA definirani su pojmovi promet i pomorski promet. Također navedena je podjela pomorskog prometa. Osim toga drugo poglavlje navodi prednosti i nedostatke pomorskog prometa.

Unutar trećeg poglavlja koje nosi naslov VRSTE POMORSKOG TRANSPORTA I PROMETA navedena je podjela pomorskog prometa prema pojedinim karakteristikama.

Unutar četvrtog poglavlja POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOG PROMETA U SVIJETU opisan je povijesni razvoj pomorskog prometa u svijetu i Hrvatskoj.

Peto poglavlje pod naslovom INFRASTRUKTURA POMORSKOG PROMETA se odnosi na infrastrukturu pomorskog prometa pa su s obzirom na to opisane morske luke kao jedan od najvažnijih segmenata infrastrukture pomorskog prometa.

Šesto poglavlje se odnosi na suprastrukturu pomorskog prometa, nosi naslov SUPRASTRUKTURA POMORSKOG PROMETA te se u tome poglavlju govori o podjeli brodova s obzirom na razne kriterije.

Unutar sedmog poglavlja ZNAČAJ POMORSKOG PROMETA ZA GOSPODARSTVO REPUBLIKE HRVATSKE obrađuje se utjecaj pomorskog prometa na gospodarstvo RH. U sklopu toga poglavlja bit će detaljnije opisan pojam pomorskog gospodarstva.

Posljednje, osmo poglavlje je ZAKLJUČAK u kojem su ukratko naglašeni najvažniji dijelovi Diplomskog rada s težištem na značaj pomorskog prometa za razvoj gospodarstva RH. Također, s obzirom na rezultate prezentirane u radu, u Zaključku se konstatira da je prihvaćena hipoteza postavljena na početku rada.

2. Pojam prometa

Na primjerima iz najranije povijesti može se primijetiti velika važnost prometa. Ljudi su već od samih početaka tražili načine za transport robe s jednog mjesta na drugo. Iako je u počecima jedini način prenošenja tereta bilo hodanje, izumom kotača dolazi do procvata prometa koji je iz godine u godinu bilježio sve veći napredak. Razvoj prometa nastavlja se i danas pa se s obzirom na to može reći kako promet predstavlja jednu od najvažnijih djelatnosti. O razvoju prometa dovoljno govori i činjenica da se fizički promet sve više zamjenjuje virtualnim prometom. Bez obzira da li se radi o fizičkom ili virtualnom, promet ima sve veći utjecaj na razvoj zemlje.

Promet se može definirati kao gospodarska djelatnost koja pomoću prometne infrastrukture, prometne suprastrukture te, komunikacija i operacija omogućuje proizvodnju prometne usluge (prijevoz ljudi i tereta). [1]

Prometna infrastruktura obuhvaća sve one prometne putove, objekte i uređaje koji su fiksirani za jedno mjesto te tako doprinose proizvodnji prometne usluge ali i sigurnosti i reguliranju cijelog prometa. [1]

Prometna suprastruktura obuhvaća transportna i prekrcajna sredstva koja pomoću prometne infrastrukture omogućuju proizvodnju prometne usluge.[1]

Pod pojmom operacija podrazumijevaju se sve one radnje koje se obavljaju prilikom prijevoza robe. Neke od tih radnji su: ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, sortiranje, smještaj, manipuliranje kontejnerima i dr. Iako se sve te aktivnosti primjenjuju u prijevozu robe važno je napomenuti da i u ostalim vrstama prometa postoje određene operacije. Neki oblici prometa koji sadrže operacije su putnički, poštanski i telekomunikacijski promet.[1]

Kada se govori o komunikacijama i njihovome utjecaju na promet važno je napomenuti da su to djelatnosti koje primjenom posebnih tehničkih sredstava služe za prijenos vijesti, podataka, slika.

Pojam komunikacija je potrebno promatrati i u drugom smislu riječi a označava izlaganje, predavanje, promet, spoj i dr.[1]

U svojoj knjizi Zelenika definira promet u tri različita smisla:[2]

- u najširem smislu promet se može definirati kao odnos među ljudima, pa se s obzirom na to može govoriti i o društvenom prometu,
- u malo užem smislu promet se može definirati kao ekonomskofinancijska kategorija, pa se na temelju toga može govoriti o platnom, deviznom, trgovinskom, robnome prometu,
- u užem smislu promet obuhvaća prijevoz ili transport sa svim operacijama i komunikacijama

2.1. Pojam pomorskog prometa

Promet se neprestano razvija. Razvoj cjelokupnog prometa direktno utječe i na razvoj pojedinih grana prometa. Jedna od takvih grana prometa koja se sve više razvija je i pomorski promet. Razvoj pomorskog prometa vidljiv je i u činjenici da se danas oko 80 % svjetske trgovine po obujmu odvija morem. Osim toga važno je napomenuti da se vozarinama u pomorskom prometu pokrije 5 % ukupnog svjetskog gospodarstva. Svi ti navedeni podaci utjecali su i na dionice svjetskih brodarskih kompanija koje postižu rekordne vrijednosti. [22]

Na temelju definicije prometa može se opisati pomorski promet kao gospodarska djelatnost koja pomoću prometne infrastrukture, prometne suprastrukture, komunikacija i operacija obavlja prijevoz ljudi i tereta na moru. Kao i sve ostale prometne grane tako se i pomorski promet može promatrati u širem i užem smislu.

Pomorski promet u užem smislu obuhvaća djelatnosti brodarstva, morskih luka, pomorskih agenata i špeditera. Kada se govori o pomorskom prometu u širem smislu podrazumjevaju se i neke od sljedećih djelatnosti: osiguranje plovila i putnika, kontrola manipuliranja robom, komisioniranje robe i dr. [2]

2.2. Karakteristike pomorskog prometa

Kao i svaka druga prometna grana tako i pomorski promet ima određene prednosti i nedostatke u odnosu na ostale grane prometa. Neke od najvažnijih karakteristika koje se promatraju prilikom odabira prometne grane su cijena, sigurnost, trajanje putovanja. Svaka od tih karakteristika ima

svoju težinu te ju je potrebno kvalitetno analizirati kako ne bi došlo do neželjenih troškova. U nastavku rada bit će definirane prednosti i nedostaci pomorskog prometa.

2.2.1. Prednosti pomorskog prometa

Kontinuirani rast i razvoj, te sve veća primjena ukazuju na prednosti pomorskog prometa kao jedne od najkorištenijih grana prometa bez obzira dali se radi o prijevozu putnika ili tereta. Iako u pojedinim zemljama pomorski promet nije razvijen te samim time prednost imaju druge grane prometa važno je napomenuti da čak i u tim zemljama dolazi do postepenog razvoja pomorskog prometa. Najvažnije prednosti koje se ostvaruju primjenom pomorskog prometa su:

- *niže cijene*– jedna od glavnih prednosti pomorskog prometa su niske cijene. Pomorski promet jedan je od najjeftinijih oblika prometa po jedinici prevezenog tereta pa s obzirom na to ima značajnu prednost u odnosu na ostale oblike prometa. Najbolji primjer za to je prijevoz robe kineskim brodovima. Naime, s obzirom na činjenicu da se kineski brodovi najčešće vraćaju prazni često se događa da primaju robu po iznimno povoljnim cijenama, a sve s ciljem osiguranja ravnoteže tijekom plovidbe.[18]
- *veći kapacitet i nosivost*– uz cijenu i trajanje putovanja, ovo je svakako jedan od najvažnijih segmenata prilikom odabira načina prijevoza. Pomorski promet u ovome segmentu ima značajnu prednost zbog kontejnerskih brodova koji mogu prevesti i preko 20.000 kontejnera. [24]
- *manje zagađenje okoliša*– iako je pomorski promet jedan od vidova prometa koji ima najmanji utjecaj na okoliš, sve veći utjecaj balastnih voda koje zagađuju more mogle bi ovu prednost u nadolazećim godinama učiniti velikim nedostatkom.
- *neovisan o vremenu*– pomorski promet je jedna od rijetki grana prometa koja je neovisna o vremenu te samim time može prevoziti ljude i teret tijekom cijele godine.
- *dugotrajna eksploatacija prijevoznih sredstava*– iako je cijena samih brodova izuzetno velika, valja napomenuti da jedno takvo prijevozno sredstvo ima dug vijek primjene u pomorskom prometu.
- *omogućuje globalnu povezanost*– omogućuje povezanost svih dijelova svijeta.

2.2.2. Nedostaci pomorskog prometa

Na temelju navedenih prednosti može se zaključiti da je pomorski promet jedan od najekonomičnijih vidova prometa te da se s razlogom sve više primjenjuje. Međutim, bez obzira na sve prednosti i pogodnosti na temelju kojih ostvaruje konkurentsku prednost, važno je istaknuti i određene nedostatke. Najvažniji nedostaci pomorskog prometa su:

- *sporost*- iako je ovo jedan od presudnih segmenata prilikom odabira važno je napomenuti da s obzirom na razvitak komunikacijsko- informacijske opreme, te uvođenje brzih brodova ovaj je problem moguće riješiti. Mišljenje je stručnjaka da će se u budućnosti brzina broda povećati za 100%. Također nova tehnologija će smanjiti vrijeme zadržavanja broda u luci za 50 %. [3]
- *visoka cijena brodova*- iako su cijene novih brodova izuzetno visoke, važno je napomenuti da se ovaj nedostatak može umanjiti primjenom rabljenih brodova. Neke od najvažnijih stavki koje utječu na cijenu broda su: tip, starost, dužina, nosivost, zapremnina i kapacitet broda. [19]
- *veliki troškovi održavanja brodova*– s obzirom na današnje vrijeme u kojem se sve više naglašava važnost održivog razvoja i očuvanja okoliša, primjena starih brodova predstavlja veliku opasnost. Osim zagađenja mora, obale i zraka, stari brodovi predstavljaju veliku opasnost i za ljude. Zbog svega navedenog sve veći utjecaj u pomorstvu ima i održavanje brodova. Cijena novog broda, koja ga svrstava među skuplje investicije podrazumijeva i visoke troškove održavanja.[20]
- *otmice*– napredak u tehnologiji i pojava novih suvremenih alata dovela je do sve češćih otmica brodova. Naime, otmica ovisi i o kvaliteti broda, pa se s obzirom na to može reći da rizik od otmice raste proporcionalno s vrijednosti broda.[21]
- *skupa infrastruktura i suprastruktura* –izgradnja i održavanje pomorskih luka, kupnja i održavanje prekrcajne mehanizacije, samo su neki dijelovi infrastrukture i suprastrukture pomorskog prometa koji zahtijevaju visoka financijska ulaganja.

3. Vrste pomorskog transporta i prometa

Za bolje razumijevanje ove problematike potrebno je prvo odrediti značenje i odnose između pojedinih pojmova. Naime, pojmovi kao što su pomorski prijevoz, pomorski promet, pomorska plovidba i morsko brodarstvo često se miješaju unatoč različitom značenju.

Morsko brodarstvo označava gospodarsku djelatnost koja se temelji na prijevozu robe i putnika brodovima morem. Iako je definicija ovog pojma jasna ipak dolazi do određene zbunjenosti zbog sve češće zamjene riječi *morsko* s *pomorsko*. Tako se sve više umjesto „morsko brodarstvo“ govori „pomorsko brodarstvo“, umjesto „morske luke“ govori „pomorske luke“, umjesto „morski brod“ koristi se izraz „pomorski brod“. Iako ova zamjena u pravilu nije pogrešna dovela je do nerazumijevanja u pomorskom prometu. [2]

Isto tako smatra se da su pojmovi morsko brodarstvo, pomorski prijevoz i pomorska plovidba istoznačnice. To je djelomično točno s obzirom na to da morsko brodarstvo i pomorski prijevoz označavaju isto, a to je prijevoz putnika i tereta brodovima morem. Problem se javlja s trećim pojmom, jer pomorska plovidba označava putovanje brodom ili drugim prijevoznim sredstvom bez obzira na njihovu namjenu koja može biti i negospodarske prirode. S obzirom na prethodno navedene definicije i odnose među njima može se zaključiti da je *pomorski promet* širi pojam od pojmova *pomorski prijevoz* i *morsko brodarstvo*. [2]

Kao i svaka druga vrsta prometa tako se i pomorski promet dijeli na nekoliko osnovnih vrsta koje s obzirom na svoje različitosti pružaju mnogo prednosti kako za putnike tako i za prijevoz tereta. U svome članku (Lusić, 2003) navodi da se morsko brodarstvo dijeli na temelju administrativne podjele, zemljopisnom kriteriju te prema predmetu prijevoza.

Administrativna podjela brodarstva: [33]

- morsko brodarstvo duge plovidbe,
- morsko brodarstvo velike obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo male obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo nacionalne obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo lokalne plovidbe.

Podjela prema zemljopisnom kriteriju:[33]

- prekomorsko (oceansko) morsko brodarstvo,
- obalno morsko brodarstvo.

Podjela prema predmetu prijevoza:[33]

- teretno brodarstvo (slobodno, linijsko, tankersko),
- putničko brodarstvo.

Najveći udio u pomorskom prometu ima upravo teretni promet. S obzirom na to u nastavku rada će se detaljnije razraditi teretni promet, te će u sklopu toga biti obrađeni svi oblici teretnog prometa kao što su linijsko, slobodno i teretno brodarstvo.

U svojoj knjizi Zelenika navodi najvažnije vrste teretnog pomorskog transporta i prometa, a to su:

- pomorski linijski transport ili linijsko brodarstvo,
- pomorski slobodni transport ili slobodno brodarstvo,
- pomorski tankerski transport ili tankersko brodarstvo.[1]

3.1. Pomorski linijski transport ili linijsko brodarstvo

Linijska plovidba kao jedna vrsta pomorskog prometa značajno se razlikuje u primjeni u odnosu na slobodno i tankersko brodarstvo. Razlike su najviše vidljive u iskorištavanju brodova, koje kod linijskog brodarstva ima nekoliko specifičnih karakteristika. Osnovne karakteristike koje razlikuju linijsko brodarstvo od slobodnog i tankerskog su :

- prilikom ukrcaja u određenoj luci ne koristi se cijeli brodski prostor nego samo dio kapaciteta koji posjeduje linijski brod;
- na dozvoljeni kapacitet broda ne ukrcava se samo jedna vrsta tereta i jednog krcatelja, već se na brod mogu ukrcati različite vrste tereta od više krcatelja;
- način rada linijskog broдача je specifičan s obzirom na to da određeni linijski pravac održava organiziranom grupom brodova, a ne samo jednim brodom;
- unaprijed definirani plovidbeni put omogućuje linijskom brodu da povezuje određene luke ukrcaja i luke iskrcaja;

- planiranje putovanja u linijskom brodarstvu zasniva se na međuodnosu ukrcaja i iskrcaja, pa je s obzirom na to putovanje planirano tako da su važne luke iskrcaja u polaznom smjeru pojavljuju kao važne luke ukrcaja prilikom povratka;
- linijsko brodarstvo karakteriziraju unaprijed definirane tarife prijevoza;
- osnovni prijevozni dokument koji se koristi u linijskom brodarstvu je teretnica;
- linijsku plovidbu karakteriziraju i „linijski uvjeti“ prijevoza koji definiraju obvezu brodara u vidu podmirenja troškova ukrcaja i iskrcaja;
- ugovaranje vozinarskih stavova ne ovisi o ponudi i potražnji brodskog prostora već o definiranim tarifama koje se primjenjuju ovisno o određenom razdoblju;
- najčešća vrsta tereta koji karakteriziraju ovu vrstu prometa su uglavnom gotovi proizvodi te sirovine i materijali koji se najčešće prevoze pomoću suvremenih transportnih tehnologija kao što su paletizacija, kontejnerizacija, i dr. Takvi oblici tereta najčešće se nazivaju generalni ili linijski tereti;
- osim tereta u linijskom brodarstvu se mogu prevoziti i ljudi. S obzirom na to linijsko brodarstvo može se podijeliti na teretno brodarstvo i putničko brodarstvo. [1]

3.2. Pomorski slobodni transport ili slobodno brodarstvo

Slobodno brodarstvo kao i linijsko, ima brojne karakteristike koje omogućuju određene prednosti u odnosu na linijsko i tankersko brodarstvo. Najvažnije karakteristike slobodnog brodarstva su:

- mogućnost iskorištavanja kapaciteta cijelog broda za jedno ili više putovanja što nije slučaj kod linijskog brodarstva;
- pravci plovidbe nisu definirani što omogućuje brodovima da se kreću svim morima svijeta kako bi prevezli one skupine tereta za koje s obzirom na stanje tržišta mogu postići najbolje vozarine. S obzirom na to takve brodove naziva se „brodovi litalice“ ;
- unutar slobodnog brodarstva najviše se prevoze tipični tereti u koje se ubrajaju različite vrste masovnih, suhih i sipkih tereta. S druge strane, prijevoz željezne rudače, ugljena i žitarica ima najveći utjecaj na slobodno brodarstvo;
- posebno ugovaranje vozarina za svaki pojedinačni prijevoz;
- velik utjecaj ponude i potražnje na visinu vozarine;
- slobodno brodarstvo osim prijevoza tereta omogućuje i prijevoz putnika.[1]

Važno je napomenuti i razlike u eksploatacijskim i konstrukcijskim karakteristikama slobodnog brodarstva u odnosu na linijsko i tankersko brodarstvo. Naime brodovi slobodnog brodarstva mogu se podijeliti u tri skupine.

Prvu skupinu čine brodovi za opću uporabu koje karakterizira prijevoz svih vrsta suhih tereta, te se često primjenjuju kao pomoć linijskim konvencijskim brodovima. Drugu skupinu čine suvremeni bulk brodovi koje karakterizira specijalna konstrukcija koja omogućuje prijevoz većih količina suhih i sipkih tereta. Posljednja skupina su suvremeni brodovi za prijevoz rudače. [1]

3.3. Pomorski tankerski transport ili tankersko brodarstvo

Za razliku od linijskog i slobodnog brodarstva, tankersko brodarstvo se kao posebna vrsta morskog brodarstva izučava oko pedesetak godina. Naime, tek završetkom Drugog svjetskog rata dolazi do zapaženijeg razvoja tankerskog brodarstva. Iako postoji dosta sličnosti s linijskom i slobodnom plovidbom u vezi eksploatacije brodova postoji nekoliko razlika koje definiraju ovu vrstu pomorskog prometa. Ključne karakteristike koje definiraju tankersko brodarstvo su:

- mogućnost iskorištavanja punog kapaciteta tankera za jedno ili više putovanja;
- plovidbeni pravci su definirani s obzirom na zemlje proizvođača i zemlje potrošača;
- jednosmjerni plovidbeni pravci dovode do toga da se tanker prilikom povratne vožnje vozi prazan što nije slučaj u linijskoj i slobodnoj plovidbi;
- na strani potražnje brodskog prostora pojavljuju se proizvođači nafte koji imaju veliki utjecaj na ponudu brodskog prostora;
- tankersko brodarstvo karakterizira prijevoz samo tri vrste tereta, a to su sirova nafta, naftni proizvodi i tekući plin;
- brodovi tankerskog brodarstva moraju zadovoljiti mnoge standarde s obzirom na to da prevoze velike količine nafte i naftnih derivata koji mogu ugroziti živote mnogih ljudi.[1]

4. Povijesni razvoj pomorskog prometa u svijetu

Čovjek je kroz razdoblje evolucije dolazio do novih otkrića koja su mu trebala olakšati život i opstanak. Jedno od takvih otkrića odnosi se i na pomorski promet. U vječnom nastojanju da savlada more kao prepreku, čovjek je kao plovilo najprije rabio deblo. Iako je deblo u počecima potiskivao motkom ubrzo se počelo primjenjivati veslo. Veslo koje se nalazilo na krmi imalo je ulogu kormila.

Do primjene prvog pravog kormila došlo je tek u 13. st. Razvoj kormila doveo je do početka razvoja jedra koje se u punom jeku počelo primjenjivati tek u srednjem vijeku. Najveći doprinos razvoju pomorskog prometa u prošlosti dali su Egipćani i Feničani. Naime, Egipćani koji su u to vrijeme posjedovali brodove (ribarski, ratni, trgovački) dosjetili su se novim načinima razvoja pomorskog prometa, pa su s obzirom na to izgradili kanal između Nila i Crvenog mora. Samim time su doveli do razvoja trgovine koja je u to vrijeme bila glavna djelatnost.

Uz Egipćane potrebno je istaknuti i Feničane koji su bili prepoznati kao izvrsni pomorci starog vijeka. U prilog tome ide i činjenica da su prvi oplovili Afriku i doprli do Baltika. Rezultat tih putovanja bio je razvoj trgovine s Istočnom Indijom te osnivanje brojnih kolonija u Sredozemlju. Jedna od tih kolonija bila je i Kartaga što dovoljno govori o moći Feničana u to vrijeme.

Znanje stečeno od Feničana preuzeli su Grci koji su se orijentirali na gradnju brodova s više redova vesala. Osim Grka važnu ulogu u pomorstvu imali su i Rimljani. Preuzimanjem graditeljskih i pomorskih vještina od Grka i Kartažana Rimljani su imali sve veću ulogu. [23]

Veliki trag u pomorskom prometu ostavilo je Bizantsko Carstvo koje je nakon propasti Zapadnog Rimskog Carstva sačuvalo pomorsko umijeće. Jedan od značajnih događaja koji je utjecao na razvoj pomorskog prometa su Križarski ratovi koji su Mlečane i Genou pretvorile u najznačajnije pomorske sile. Njihov utjecaj trajao je sve do pojave Osmanlija koji su svojim provalama i napadima doveli do otkrića novih pomorskih puteva. Nakon Osmanlijskih pohoda dolazi do otkrića novoga svijeta te razvoja kartografija. Sve to dovodi do ubrzanog razvoja pomorstva. [23]

Ubrzani razvoj pomorskog prometa rezultirao je prelaskom glavnog prometa na puteve između Europe i Novoga svijeta te oko Rta Dobre Nade.

Pomorski promet nastavio se ubrzano razvijati, a novu ekspanziju doživio je primjenom parnog stroja i otvaranjem Sueskog kanala (1869). Ovu fazu razvoja pomorskog prometa definira ugradnja parnih turbina u brodove (druga pol 19. st.). Razdoblje između prvog i drugog svjetskog rata obilježili su Dieselovi motori. Naime iako su se počeli primjenjivati u 1. svjetskom ratu, najveći uspon doživljavaju u drugom svjetskom ratu. Potvrda tome leži u činjenici da su potpuno iz upotrebe istisnuli parne strojeve i parne turbine. Na temelju uspješne primjene u ratnim brodovima dolazi do pojave nuklearnog pogona u trgovačkim brodovima. S obzirom na to važno je istaknuti ruski brod Lenjin koji je ujedno bio i prvi civilni brod na nuklearni pogon (Slika 1). Iako je izgrađen 1957. zbog određenih problema u upotrebu je uveden 1959. godine. Iako je u to vrijeme bio jedan od najznačajnijih brodova zbog velikih oštećenja povučen je iz upotrebe 1989. godine.



Slika 1: Ruski brod Lenjin

Izvor:

https://www.google.com/search?q=ruski+brod+lenjin&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjbk9TZ4JDjAhXVShUIHZLGAH4Q_AUIECgB&biw=1366&bih=657#imgsrc=uZubMBsX5kve9M:

Također veliki trag na nuklearno brodarstvo ostavio je i američki brod Savannah. Naime, Savannah je bio prvi nuklearni putničko teretni brod u povijesti. Izgradnja samog broda je

koštala oko 46.900.000. američkih dolara, a važno je napomenuti i da je brod mogao preploviti čak 560.000 kilometara jednim punjenjem goriva. Do gradnje broda je došlo na temelju zahtjeva tadašnjeg predsjednika Eisenhowera koji je htio uzvratiti Rusima za gradnju Lenjina. S obzirom na sve navedeno može se zaključiti da Lenjin i Savannah označavaju početak nuklearnog brodarstva.[7] Na slici 2 prikazan je američki brod Savannah.



Slika 2: Američki brod Savannah

Izvor:

https://www.google.com/search?q=savannah+brod&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiK5pLw9IPgAhVMr6QKHSJcC3AQ_AUIDigB&biw=1366&bih=657#imgsrc=1diOs-u5gaAwcM:

Iako je primjena nuklearnih pogona u trgovačkim brodovima imala niz prednosti, zbog nedostataka kao što su radijacija i visoka cijena dolazi do prestanka njihove upotrebe. Razvoj moderne tehnologije brzo je bacio u zaborav nuklearni pogon, pa su se sve više počeli graditi moderniji brodovi. Primarni cilj gradnje takvih brodova bila je želja za prijevozom velikih količina tereta i ljudi.

4.1. Povijesni razvoj pomorskog prometa u Hrvatskoj

Razvoj pomorskog prometa u svijetu utjecao je i na razvoj pomorskog prometa u Hrvatskoj. Unatoč tome, važno je prisjetiti se početaka pomorskog prometa u Hrvatskoj.

Iako postoje mnoga mišljenja, većina stručnjaka se slaže da razvitak pomorskog prometa u Hrvatskoj započinje davne 887. godine. Veliki doprinos dali su Neretvani koji su pod vodstvom kneza Branimira porazili dotad neporažene Mlečane te ih tako prisilili na plaćanje stogodišnjeg danka za svaku slobodnu plovidbu po Jadranu. Taj datum ima i danas veliku važnost s obzirom na to da se obilježava kao dan Hrvatske ratne mornarice. Taj veliki uspjeh doveo je do toga da je Hrvatska postala zakonita kraljevina. Nedugo zatim počinje se sa stvaranjem mornarice. [15]

Značajan razvoj pomorskog prometa dogodio se nekoliko stotina godina kasnije, točnije u 14. stoljeću. Na krilima Dubrovačke Republike, koju je krasila dugotrajna i bogata pomorska tradicija dolazi do potpunog procvata pomorstva i brodarstva na južnom Jadranu. Uz tradiciju, veliki adut Dubrovačke Republike u razvoju pomorstva bili su i brodovi koji su u to vrijeme dominirali Mediteranom. Unatoč Mlečanima koji su u to vrijeme zaposjedali većinu Jadranske obale situacija s Dubrovnikom je bila znatno drugačija. Naime, trgovačka mornarica Dubrovnika koja se sastojala od 170 brodova bila je treća najjača pomorska flota svijeta u 16. stoljeću. Kvalitetan, ali i jedinstven način gradnje Dubrovačkih brodova bio je toliko zanimljiv i prepoznatljiv u svijetu da se često spominjao u djelima velikog pisca Williama Shakespeare. Najbolji primjer je Dubrovačka Karaka koja je s nosivošću oko 900 tona bila među najvećim trgovačkim teretnim brodovima na svijetu u 16. stoljeću.[6]. Na slici 3 prikazana je Dubrovačka Karaka.



Slika 3: Dubrovačka Karaka

Izvor: https://www.google.com/search?q=dubrova%C4%8Dka+karaka&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjRwJW-4ZDjAhUWUxUIHTceAyMQ_AUIECgB&biw=1366&bih=657#imgsrc=tGmk5mirwZK4tM:

Važno je spomenuti i hrvatsko pomorstvo za vrijeme Austro- ugarske. Značajna je 1869. godina u kojoj austrijska fregata „Donau“ iz Pule kreće na put oko svijeta. S obzirom na to da većinu posade čine pomorci s jadranske obale i otoka to je bilo prvi put da su Hrvati krenuli na putovanje oko svijeta.

Do novog razvoja hrvatskog pomorstva došlo je za vrijeme Jugoslavije. Na krilima kompanija kao što su Jadroplov, Atlantska plovidba Dubrovnik, Uljanik plovidba, Šibenska plovidba i dr. , hrvatska flota drži 90 % putničke i 70 % teretne flote Jugoslavije. [6]

5. Infrastruktura pomorskog prometa

Nepredvidljivost svijeta u kojem ljudi žive dovela je do sve težeg napretka u djelatnostima kao što je gospodarstvo. Ne postojanje razvijenog prometnog sustava može ugroziti razvitak gospodarskih djelatnosti. Uspjeh i ključ napretka se temelji na ostvarenju što kraćeg i povoljnijeg prijenosa tereta i ljudi s jednog mjesta na drugo. S obzirom na to izuzetno je važno posjedovati kvalitetnu i primjenjivu prometnu infrastrukturu.

Pod pojmom prometne infrastrukture padrazumijevaju se svi oni objekti, uređaji, sredstva za rad koji su stalno pričvršćeni za neko mjesto te tako omogućuju proizvodnju prometnih usluga. U prometnu infrastrukturu također se ubrajaju; prometnice, morske i riječne luke, zrakoplovne luke, tuneli, nadvožnjaci, kolodvori i dr. S obzirom na sve navedeno može se zaključiti da infrastrukturu pomorskog prometa čine svi objekti i uređaji koji su pričvršćeni za jedno mjesto tako omogućuju proizvodnju prometne usluge i doprinose održavanju plovnosti putova i funkcioniranju kompletnog procesa plovidbe.

5.1. Podjela morskih luka

Svakako najvažniji segment pomorske prometne infrastrukture su luke. Pod pojmom *luka* podrazumijevaju se sva ona područja koja svojim karakteristikama omogućuju pristajanje brodova te obavljanje aktivnosti kao što su ukrcaj, iskrcaj, premještaj tereta ili putnika s brodova ili na njih. Razvoj pomorskog prometa utjecao je i na razvoj pomorskih luka kojih danas ima sve više, te se stoga mogu podijeliti prema određenim kriterijima.

Prema namjeni:

- trgovačke,
- putničke, ratne,
- ribarske,
- sportske (marine).[34]

Prema obali mora:

- atlantske,
- pacifičke,
- sredozemne.[34]

Prema veličini i značenju:

- svjetske,
- međunarodne,
- nacionalne,
- regionalne/lokalne.[34]

Prema načinu izgradnje:

- prirodne,
- umjetne.[34]

Prema strukturi tereta:

- univerzalne,
- specijalizirane (kontejnerske, naftne, luke za ugljen i dr.)[34]

Prema robnim tokovima:

- uvozne,
- izvozne,
- tranzitne.[34]

Kada se govori o infrastrukturi u kontekstu pomorskog prometa treba istaknuti i utjecaj najvažnijeg segmenta infrastrukture pomorskog prometa, a to je lučka infrastruktura. Naime lučka infrastruktura kao osnovni dio infrastrukture pomorskog prometa se sastoji od: prilaznih kanala, lukobrana, lučke zemljišne površine, operativne obale, objekti za sigurnost plovidbe u luci. [2]

6. Suprastruktura pomorskog prometa

S druge strane, uz infrastrukturu pomorskog prometa treba naglasiti i utjecaj suprastrukture pomorskog prometa. Naime, pojam pomorska suprastruktura podrazumijeva sve one objekte, uređaje i sredstva za rad koje karakterizira mobilnost, a koji pomoću prometne infrastrukture omogućuju proizvodnju prometnih usluga u pomorskom prometu. Suprastrukturu čine brodovi namijenjeni za prijevoz putnika i tereta.

Osim toga važno je istaknuti i lučku suprastrukturu koja predstavlja temeljni segment ove grane. Lučku suprastrukturu čine pokretne dizalice, viličari, transporteri, elevatori i druga prekrcajna manipulacija koja doprinosi stvaranju prometne usluge u pomorskom prometu.

S obzirom na ulogu brodova i njihovu važnost u pomorskom prometu u nastavku rada će se obraditi podjela brodova prema raznim kriterijima.

6.1. Podjela brodova

Iako današnji pomorski promet karakteriziraju veliki i moderni brodovi treba napomenuti i značaj prvih brodova koji su izgrađeni. Naime, konstrukcija malih brodova započela je davno u povijesti razvoja čovječanstva. Prema pojedinim materijalnim dokazima koji su prikupljeni kroz povijest smatra se da su prvi brodovi izgrađeni prije 8000 do 9000 godina. S obzirom na velik broj pomorskih bitaka koje su obilježile prijašnje razdoblje, gradnji brodova se pristupalo izrazito ozbiljno te se to smatralo najvažnijim projektom toga razdoblja.[25]

Iako današnje vrijeme ne karakteriziraju pomorske bitke, gradnji brodova i dalje se pridaje velika važnost. Novi pristup rada te primjena novih tehnologija dovodi do sve većeg tehnološkog napretka u proizvodnji brodova. Potvrda toga vidljiva je i u činjenici da u današnje vrijeme postoji mnogo brodova različitih karakteristika i namjene.

U nastavku rada bit će definirana podjela brodova prema tri osnovna čimbenika, a to su namjena broda, vrsta građevnog materijala i vrsta pogona.

S obzirom na *namjenu* brodovi se dijele na :

- trgovački brodovi,
- ratni brodovi.[26]

Trgovački brodovi– skupina brodova kojima je osnovna funkcija prijevoz putnika i tereta. S obzirom na tu definiciju, trgovačke brodove se može podijeliti na : teretne brodove, putničke brodove i putničko- teretne brodove. Iako je pomorski promet namijenjen prijevozu ljudi i tereta, valja napomenuti da se, s obzirom na svoje karakteristike, ponajprije koristi za prijevoz tereta.[27]

U svojoj knjizi Zelenika navodi sljedeću strukturu svjetske teretne flote:

- 30% od ukupnog broja teretnih brodova čine brodovi koji su namijenjeni za prijevoz rasutih tereta kao što su rudače, minerali, žito;
- 30% od ukupnog broja teretnih brodova otpada na brodove koji su namijenjeni za prijevoz tekućih tereta i ukapljenog plina;
- 30 % od ukupnog broja teretnih brodova čine brodovi namijenjeni za prijevoz generalnih tereta i kontejnera;
- 10 % ukupnog broja teretnih brodova čine brodovi specijalne namjene koji se najčešće koriste za usluge teglenja, istraživanja, podvodnih radova i sl. [2]

Iako se najveći udio trgovačkih brodova odnosi na teretne brodove potrebno je istaknuti i utjecaj putničkih brodova. Baš kao i teretni brodovi i oni se mogu podijeliti na manje jedinice. S obzirom na to vrste putničkih brodova u pomorskom prijevozu su (Drljača, 2019):

- prekooceanski brod,
- brod za krstarenje,
- trajekt,
- obalni brod.

Ratni brodovi –naziv za sve one brodove koji su u sastavu ratne mornarice te se kao takvi nalaze pod vojnim zapovjedništvom one zemlje kojoj pripadaju. Također važno je napomenuti da se trgovački brodovi koji su opremljeni naoružanjem za obranu ne smatraju ratnim brodovima. Najvažnije karakteristike koje definiraju kvalitetan ratni brod su borbeni sposobnost, borbeni otpornost, pokretljivost i veličina. S obzirom na to, ratni brodove mogu podijeliti na glavne ratne brodove, pomoćne ratne brodove te specijalne ratne brodove. Na slici 4. prikazan je najveći ratni brod na svijetu



Slika 4: Američki ratni brod Gerald R. Ford

Izvor:

https://www.google.com/search?q=ameri%C4%8Dki+ratni+brod+gerald&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiQoIC54pDjAhXwxIsKHVV1Cm4Q_AUIECgB&biw=1366&bih=657#imgsrc=1ALtwkrXzHj-bM

Radi se o nosaču zrakoplova vrijednom 13 milijardi dolara koji je nakon nekoliko godina odgađanja porinut u travnju 2017. godine. Važnost ovog projekta najbolje je vidljiva na temelju podatka da su aktivnosti u vezi s ovim brodom započele još davne 2004. godine kada je potpisan prvi ugovor.

S obzirom na *područje plovidbe*, brodovi mogu biti:

- brodovi za plovidbu morem,
- brodovi za plovidbu unutrašnjim vodama.[26]

Podjela brodova s obzirom na *materijal* od kojega su građeni:

- drveni,
- čelični,
- kompozitni,
- betonski,

- brodovi od aluminijskih i njihovih legura,
- brodovi izgrađeni od plastičnih masa.

S obzirom na vrstu pogona brodovi se dijele na:

- jedrenjake – vrsta broda koja se pokreće iskorištavanjem energije vjetra. Iako je ova vrsta brodova bila popularnija u prošlosti i danas se razvijaju što potvrđuje pojava jedrenjaka s ugrađenim motorom;
- parobrode – s obzirom na činjenicu da se kreće uz pomoć vodene pare ne čudi podatak da je bio najpopularniji u vrijeme industrijske revolucije. Početak gradnje parobroda označava pronalazak parnog stroja koji označava početak ere parobroda. [28]
- motorni brodovi – ovu skupinu čine svi brodovi koji se kreću zahvaljujući zajedničkom djelovanju motora. Kada se govori o primjeni motora u pomorstvu važno je istaknuti da se u nautici koriste dvije vrste motora, a to su benzinski i dizelski motori s unutarnjim izgaranjem. [29]
- električni brodovi – tehnološki naprednija generacija brodova koja se pokreće pomoću elektromotora koji koristi električnu energiju. Korištenjem ove skupine brodova želi se smanjiti zagađenje mora.
- dizelski brodovi – unutar ove skupine nalaze se svi brodovi koje pokreće dizel motor. Glavna karakteristika dizel motora je da nema svjećice, a za gorivo upotrebljava plinsko ulje. [30]

7. Značaj pomorskog prometa za gospodarstvo Republike Hrvatske

Proces globalizacije nezaustavljivo čini globalno tržište vrlo složenim fenomenom. Rješenje tih problema u velikom broju slučajeva je moguće povećanjem produktivnosti, kao poboljšanje odnosa između uloženoga rada te ostvarenog učinka. U kontekstu organizacije produktivnost se može prikazati kao odnos između krajnjeg proizvoda ili usluge koje je tvrtka proizvela te količine ljudskog rada koji je za to bio potreban. Naime, sve veći broj djelatnosti svoju razvojnu politiku temelji upravo na aktivnostima koje će omogućiti veću produktivnost, a samim time i lakšu prilagodbu sa svim promjenama na tržištu.

Jedna od takvih djelatnosti koja rješenje problema vidi u kontinuiranom razvoju je pomorski promet. S obzirom na sve navedeno u ovom dijelu rada će se definirati odnos između dva izuzetno važna fenomena današnjice, a to su pomorski promet i gospodarstvo.

7.1. Pojam pomorsko gospodarstvo

Značaj pomorskog prometa i njegov odnos s gospodarstvom najbolje se može razumijeti na temelju pojma *pomorsko gospodarstvo*. Naime, sam pojam označava sve one gospodarske djelatnosti koje iskorištavaju blagodati mora te ga koriste kao prirodni resurs. S obzirom na ovu definiciju može se zaključiti da se pomorsko gospodarstvo razlikuje od kopnenog gospodarstva upravo zbog prirodnog resursa kojeg koriste kako bi proizveli neko dobro.[1]

Također, na pomorsko gospodarstvo se gleda kao na sustav koji obuhvaća niz djelatnosti koje svojim međusobnim djelovanjem osiguravaju povećanje produktivnosti gospodarstva pomorskih zemalja.[42]

Djelatnosti u pomorskom gospodarstvu mogu biti proizvodnog i uslužnog tipa. S obzirom na svoje karakteristike brodogradnja, ribarstvo i eksploatacija morskih i podmorskih mineralnih sirovina pripadaju u skupinu proizvodnih djelatnosti. S druge strane valja istaknuti morsko brodarstvo, morske luke, primorski turizam kao nositelje uslužnih djelatnosti pomorskog gospodarstva. Također, u uslužne djelatnosti ubrajaju se i razne pomorske usluge kao što su pomorske agencije, pomorske banke i osiguranja, opskrba brodova i sl.[14]

Sve te djelatnosti omogućuju povezanost pomorskog prometa i gospodarstva te su stoga važne za sve zemlje. Osim toga izrazito je važno napomenuti da sve te djelatnosti stvaraju povezanost i s

kopnenim gospodarstvom neke zemlje. Na temelju toga se može reći da je njihova glavna karakteristika da obogaćuju strukturu gospodarstva pomorskih zemalja.[14]

Iako se teritorij pomorske zemlje sastoji od kopnenog dijela i obalnog pojasa, potonji ipak ima značajniji doprinos na razvoj pomorskog gospodarstva. Također kada se promatra pomorsko gospodarstvo treba istaknuti da obalni pojas zbog svojih karakteristika pruža veći poticaj pomorskom gospodarstvu u vidu materijalne imovine. Unatoč tome ipak treba naglasiti da je u pojedinim pomorskim zemljama kopneni dio ipak razvijeniji od obalnog. [14]

7.2. Pomorsko gospodarstvo Republike Hrvatske

Kako bi se lakše shvatila uloga i važnost pomorskog gospodarstva u Hrvatskoj treba se prisjetiti događaja iz prošlosti koji su doveli do trenutne situacije. Naime, s obzirom na površinu i broj stanovnika Hrvatska pripada u red *manjih* zemalja. Glavni problem Hrvatske i ostalih *manjih* zemalja u prošlosti bila je borba protiv osvajača.

Nakon brojnih ratova i života u sklopu nekoliko državnih tvorevina dolazi do osamostaljenja. Osim pobjede, osamostaljenje je predstavljalo i početak izgradnje političkog i ekonomskog sustava na načelima liberalne ekonomije. S obzirom na ratne posljedice, velike pritiske, probleme tranzicije i stečaj velikog dijela poduzeća bilo je izrazito teško planirati i razvijati ekonomski i politički sustav. Najbolji primjer za to su i brojni problemi u djelatnostima koje su obuhvaćale ekonomija i politika. Jedno od tih područja bilo je gospodarstvo.

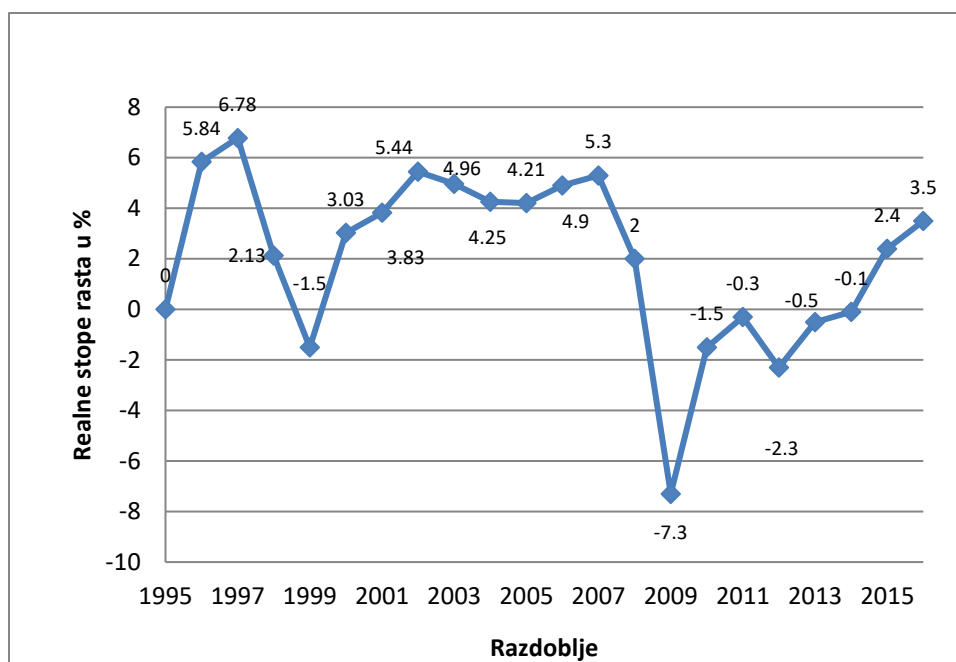
Za rješavanje problema koji su zadesili gospodarstvo bilo je potrebno izraditi strategiju dugoročnog razvoja Republike Hrvatske kojom bi se jasno definirali glavni razvojni pravci koji bi omogućili maksimalno korištenje postojećih kapaciteta te tako doveli do povećanja bruto domaćeg proizvoda (BDP) zemlje, a koji predstavlja vrijednost svih roba i usluga koje su proizvedene unutar određene države u promatranom vremenskom razdoblju.

S obzirom na probleme sve se više nametala važnost pomorskog gospodarstva kao pokretača rasta i razvoja hrvatskog gospodarstva. Unatoč svim prednostima koje karakteriziraju pomorski promet, ipak se sumnjalo u mogućnost da pomorski promet preuzme osnovnu funkciju u razvoju gospodarstva

Brojne promjene koje su nastale nakon osamostaljenja u prvom redu velike ratne štete kao i gubitak tržišta zemalja nastalih raspadom bivše države doveo je do velikih varijacija u samom BDP-u. Naime, nakon osamostaljenja dolazi do naglog pada BDP-a koji se nastavio sve do 1995. godine kada dolazi do određenih investicija u fiksni kapital u vidu brojnih projekata obnove infrastrukture i stambenih objekata. Uz obnovu dolazi i do postepenog rasta prosječnih plaća. Uz sve to valja napomenuti da je do povećanja BDP-a u to vrijeme došlo i zbog povećanja izvoza ali i zbog sve većeg napretka u turizmu. Kontinuirani rast BDP-a nastavio se i u razdoblju od 2000-2008 godine te je iznosio oko 4,2 %. [43]

Pad globalne potražnje te smanjenje tokova kapitala samo su neki od problema koji su zadesili gospodarstvo te doveli do velike krize koja je uzrokovala šestogodišnji pad BDP-a u razdoblju od 2008. do 2012. godine (Grafikon 1). Do pada BDP-a dolazi uslijed pada industrijske proizvodnje, osobne potrošnje, izvoza, trgovine na malo i dr. [43]

Prve pozitivne promjene vidljive su u 2014. godini nakon što je Hrvatska ušla u Europsku uniju. Naime samim ulaskom u Europsku uniju ukinute su sve prepreke prilikom trgovine s drugim članicama Europske unije što je dovelo do visoke stope rasta izvoza. Na oporavak hrvatskoga gospodarstva utjecala je i cijena nafte na svjetskom tržištu. Naime pad cijene nafte osigurao je Hrvatskoj i ostalim zemljama uvoznicama mogućnost raspodjele financijskih sredstava na potrošnju drugih roba i usluga. S obzirom na to može se reći da 2014. godina označava prekretnicu u kojoj je došlo do postepenog rasta BDP-a koji se održao i u sljedećim godinama, pa tako i danas (Grafikon 1).[43]



Grafikon1: Realne stope rasta BDP-a u razdoblju od 1995. do 2015. godine

Izvor: Izradio autor prema podacima DZS

Nepredvidljivost potražnje na tržištu u svim granama prometa, pa tako i u pomorskom prometu dovela je do brojnih uspona i padova u narednim godinama hrvatskog gospodarstva. U prilog tome ide i činjenica da pad gospodarstva ili sporiji rast dovode do pada potražnje za kapacitetima u pomorskom prometu.

S obzirom na sve navedeno i radi detaljnije analize važnosti pomorskog prometa za gospodarstvo u nastavku rada će se definirati utjecaj najvažnijih proizvodnih i uslužnih djelatnosti pomorskog gospodarstva na cjelokupno gospodarstvo Republike Hrvatske.

7.2.1. Proizvodne djelatnosti pomorskog gospodarstva Hrvatske

Pojam proizvodnih djelatnosti obuhvaća sve one djelatnosti koje kao konačni rezultat imaju neki fizički proizvod. Najznačajnije proizvodne djelatnosti pomorskog gospodarstva koje imaju veliki utjecaj na razvoj gospodarstva Hrvatske su brodogradnja i ribarstvo. Iako ove dvije djelatnosti karakteriziraju brojni usponi i padovi, zbog svojih prednosti i dalje uvelike doprinose razvoju gospodarstva.

7.2.1.1. Važnost brodogradnje za gospodarstvo Hrvatske

Svakako najvažnija *proizvodna* djelatnost koja ima utjecaj na gospodarstvo je brodogradnja. Brodogradnja je industrijska djelatnost koja proizvodnjom brodova utječe na gospodarstvo neke zemlje. Važnost brodogradnje za gospodarstvo je i u činjenici da se u čak 90% slučajeva radi izvozni proizvod. Osim toga brodogradnja dovodi do zapošljavanja i tehnološkog napretka.

Kada se govori o ovoj temi važno je istaknuti da brodogradnju ne čine samo brodogradilišta. Važnu ulogu u brodogradnji imaju i proizvođači opreme, kooperanti koji rade za škverove, fakulteti i dr. Na temelju toga može se zaključiti da je brodogradnja jedna složena djelatnost koja ima veliki utjecaj na gospodarstvo.[36]

Kao i svaku drugu djelatnost u Hrvatskoj tako i brodogradnju karakteriziraju nagle promjene koje su najbolje vidljive u brojnim usponima i padovima koji su obilježili posljednje desetljeće. Baš kao i pomorstvo tako i brodogradnja u Hrvatskoj ima dugu tradiciju. Naime, većina naših brodogradilišta je osnovana u vrijeme tadašnje Austrijske carevine.

Svakako najveći utjecaj na brodogradnju u Hrvatskoj imaju Brodosplit, Brodotrogir, Uljanik, 3. Maj, Viktor Lenac.[37]

Iako brodogradnja kao djelatnost u Hrvatskoj ima dugu tradiciju i danas se susreće s brojnim problemima. Naime, zbog prevelike ponude i sve manje potražnje na tržištu brodova dolazi do sve većih nadmetanja konkurenata koji žele ostvariti konkurentsku cijenu drastičnim smanjenjem cijene brodova. Veliki utjecaj u tome ima i „kineska strategija“.

Iako je Kina i otprije poznata po jeftinoj radnoj snazi, velikim državnim subvencijama drastično su pojeftinili proizvodnju čelika i brodova. Sve to je dovelo do velikih problema za sve one zemlje koje nemaju takvu državnu politiku, a jedna od takvih država je i Hrvatska.[35]

O važnosti brodogradnje za hrvatsko gospodarstvo govori i podatak da je u posljednjem desetljeću udio u BDP-u između 0.8 % i 1,8 %, te da je udio u zaposlenosti između 2% i 5% (s kooperantima doseže do 10 %). Također važan podatak je da brodogradnja čini 10 do 15 % ukupnog izvoza hrvatskih proizvoda. Brodogradnja kao jedna od najvažnijih industrijskih grana, najviše je zastupljena u Istarskoj, Primorsko- goranskoj i Splitsko- dalmatinskoj županiji. [35]

Kako bi se lakše dobio uvid u važnost brodogradnje za gospodarstvo Hrvatske ponajprije u vidu zaposlenosti u nastavku rada će biti prikazani podaci o broju zaposlenih u pet najvećih brodogradilišta u Hrvatskoj.

Tablica1: Broj zaposlenih u pet najvećih brodogradilišta u Hrvatskoj

	2014	2015	2016
ULJANIK	3.842	4.011	4.375
3. MAJ	1.242	1.286	1.312
VIKTOR LENAC	537	509	596
BRODOSPLIT	2.447	2.213	2.044
BRODOTROGIR	983	1.046	873
UKUPNO:	9.051	9.065	9.200

Izvor: Izradio autor prema financijskim izvješćima poduzeća

Na temelju podataka iz Tablice 1 može sesagledati kretanje zaposlenika u pet najvećih hrvatskih brodogradilišta. Iz tablice se može zaključiti da se broj zaposlenika mijenja iz godine u godinu. Najveći pad broja zaposlenika bilježi Brodosplit koji je u razdoblju od tri godine izgubio 403 zaposlenika. Također valja istaknuti da je Uljanik u razdoblju od 2014. do 2016. zaposlio 533 zaposlenika.

Temeljem podataka državnog zavoda za statistiku koji navodi da je u 2016. godini u pravnim osobama bilo zaposleno ukupno 1.157.348 ljudi može se zaključiti da je 0,78% ukupnog broja zaposlenih bilo zaposleno u 5 najvećih brodogradilišta u Hrvatskoj.

7.2.1.2. Važnost ribarstva za gospodarstvo Hrvatske

Uz brodogradnju svakako valja istaknuti i drugu proizvodnu djelatnost pomorskog gospodarstva, a to je ribarstvo. Sam pojam ribarstvo označava granu poljoprivrede kojoj je osnovna djelatnost ribolov i uzgajanje morskih riba. U širem smislu ribolov obuhvaća niz različitih djelatnosti, tehnika i sredstava koje se primjenjuju u lovu morskih proizvoda, te njihovoj primjeni u prehrambene i industrijske svrhe.

Iako je u prošlosti ribarstvo bila jedna od najzastupljenijih djelatnosti, prema podacima u proteklih 20 godina može se zaključiti da je ulov hrane iz mora u svijetu na istoj razini. Isto tako valja napomenuti da se prema procjenama stručnjaka situacija ni u budućnosti neće popraviti. [38].

Unatoč geografskom položaju koji je izuzetno pogodan za ribarstvo važno je napomenuti kako Hrvatska još ni blizu ne koristi sav potencijal koji posjeduje. Unatoč tome ribarstvo je jedna od rijetkih gospodarskih grana s pozitivnom bilancom . Razlog tome leži u činjenici da se velik broj proizvoda izvozi. [39]

U tablici 2 je prikazan udio ribara u ukupnom broju zaposlenih.

Tablica2: Udio ribara u ukupnom broju zaposlenih

	Gospodarski ribolov	Mali obalni ribolov	Ukupno	Udio u ukupnom broju zaposlenih
2015	4.265	3.584	7.849	0,71%
2016	5.049	2.697	7.746	0,67%
2017	3.179	3.386	6.565	0,56%

Izvor: Prilagodio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

Na temelju Tablice 2 može se sagledati kretanje udjela ribara u ukupnom broju zaposlenih. Iz tablice se može zaključiti da se udio zaposlenih mijenja iz godine u godinu, a u razdoblju od 2015.- 2017. godine bilježi pad od 15%.

7.2.2. Uslužne djelatnosti pomorskog gospodarstva Hrvatske

S druge strane osim proizvodnih djelatnosti veliki značaj za gospodarstvo imaju i uslužne djelatnosti. Iako se kao rezultat rada ne pojavljuje neki fizički proizvod, uslužne djelatnosti imaju veliki doprinos na gospodarstvo. Važno je istaknuti najvažnije uslužne djelatnosti pomorskog gospodarstva u Hrvatskoj, a to su: morske luke, morsko brodarstvo, turizam.

S obzirom na činjenicu da svaka od tri nabrojene djelatnosti ima drugačiji utjecaj na gospodarstvo u nastavku rada će se opisati njihov pojedinačni utjecaj.

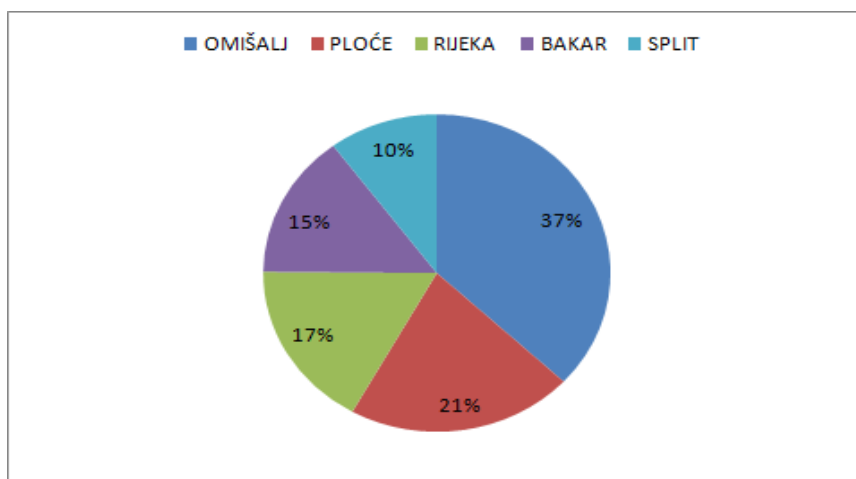
7.2.2.1. Važnost morskih luka za gospodarstvo Hrvatske

Uslužna djelatnost pomorskog prometa koja ima veliki doprinos na gospodarstvo neke zemlje temelji se na kvalitetnom upravljanju morskim lukama. Doprinos morskih luka u razvoju gospodarstva neke zemlje najbolje je vidljiv na činjenici da luke, s obzirom na svoje karakteristike, omogućuju lakši pristup svjetskom tržištu što u konačnici dovodi do razvitka trgovine s velikim brojem zemalja. S obzirom na karakteristike, luke se promatra kao složeni

sustav. Iako su osnovne funkcije luke prometna i trgovačka treba istaknuti i industrijsku, logističku funkciju.

Svaka od tih funkcija ima specifičan utjecaj na gospodarstvo. Sve veća proizvodnja, a samim time i razmjena dobara dovodi do pojave sve većeg broja luka. Osim proizvodnje i razmjene dobara valja istaknuti utjecaj novih tehnologija koje dovode do razvoja morskih luka. [40]

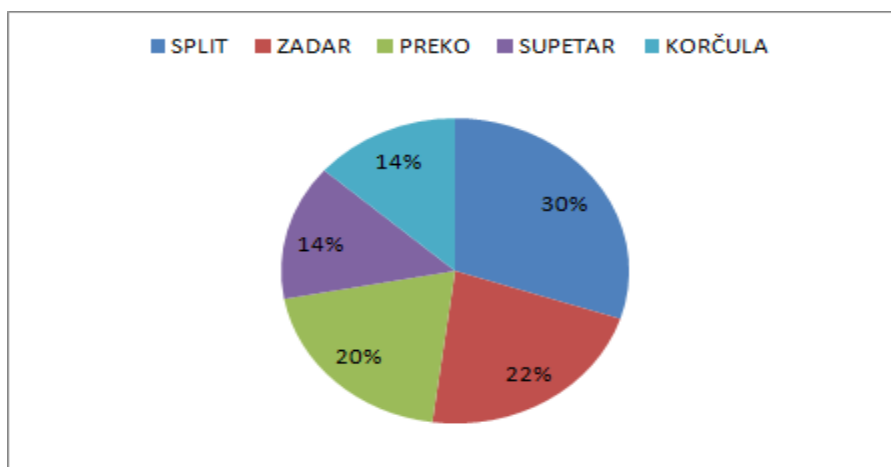
S obzirom na povoljan geografski i prometni položaj hrvatske morske luke imaju važnu ulogu i veliki potencijal u pomorskom prometu. Iako postoji oko 350 luka i lučica na obali potrebno je istaknuti da samo njih 6 može prihvatiti velike oceanske brodove, a to su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Iako su sve kategorizirane kao glavne luke, ipak nemaju isti značaj za gospodarski razvoj Republike Hrvatske. S obzirom na ostvareni promet tereta najveću važnost imaju luke Omišalj, Rijeka i Ploče. S druge strane najznačajnije luke na temelju ostvarenog prometa putnika su luke Split i Zadar.



Grafikon2: Promet tereta u morskim lukama u prvom tromjesečju 2019. godine

Izvor: Izradio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku.

Na temelju Grafikona 2 može se vidjeti da najveći udio u prometu tereta u morskim lukama ima luka Omišalj s 37 % ukupnog prometa tereta. Uz Omišalj veliki doprinos na teretni promet ima i luka Ploče s 21% te luka Rijeka sa 17%. Također treba istaknuti i luke Bakar i Split s 15% odnosno 10% udjela u ukupnom teretnom prometu u morskim lukama.



Grafikon3: Promet putnika u morskim lukama u prvom tromjesečju 2019. godine

Izvor: Izradio autor prema podacima Državnog zavoda za statistiku

Na temelju Grafikona 3 može se vidjeti da najveći udio u prometu putnika ima luka Split sa 30%. Također treba istaknuti i luku Zadar kroz koju prolazi 22 % ukupnog putničkog prometa u morskim lukama. Veliku važnost na putnički pomorski promet ima i luka Preko (20%) te luke Supetar i Korčula sa udiom od 14% u ukupnom putničkom pomorskom prometu.

Tablica 3: Promet putnika u morskim lukama u 2018. godini

	UKRCANI	ISKRCANI	TRANZIT	UKUPNO
SPLIT	2.256.362	2.128.828	233.489	4.618.679
ZADAR	1.183.017	1.050.620	137.036	2.370.673
DUBROVNIK	528.692	1.116.961	679.271	2.324.924
KORČULA	990.015	988.689	22.017	2.000.721
SUPETAR	958.138	990.467	0	1.948.605
PREKO	884.629	993.225	0	1.877.854
CRES	857.590	873.354	15	1.730.959
KRK	621.159	668.779	165	1.290.103
RAB	543.925	557.388	1.403	1.102.716
ŠIBENIK	494.473	509.045	26.589	1.030.107

Izvor: Izradio autor na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku

Na temelju podataka iz Tablice 3 može se vidjeti kako luka Split ima najveći promet putnika od svih luka u Hrvatskoj. Također promatrajući podatke može se zaključiti relativno mala razlika između ukrcanih i iskranih putnika, te velik broj tranzitnih putnika. Osim luke Split, veliku važnost za putnički pomorski promet ima i luka Zadar s 2.370.673 putnika na godišnjoj razini. Luka Dubrovnik koju karakterizira skoro dvostruko veći broj iskranih nego ukrcanih putnika na godišnjoj razini primi 2.324.924 putnika. Iako luke Supetar, Preko, Cres i Krk nemaju ili imaju relativno mali udio tranzitnih putnika svejedno se ubrajaju u deset najvećih hrvatskih luka kada je u pitanju putnički promet.

Tablica 4: Ukupan promet putnika u morskim lukama, u tis (2010.- 2017.)

	UNUTARNJI PROMET	MEĐUNARODNI PROMET	UKUPNI PROMET
2010	24.495	3.071	27.565
2011	26.283	2.009	28.292
2012	26.157	1.938	28.095
2013	26.939	1.852	28.791
2014	22.981	1.730	24.711
2015	26.838	1.675	28.513
2016	29.236	1.747	30.983
2017	30.922	1.601	32.523

Izvor: Izradio autor na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku

Na temelju podataka iz Tablice 4 može se sagledati kretanje ukupnog broja putnika u morskim lukama. Isto tako može se vidjeti lagani trend rasta ukupnog broja putnika u promatranom razdoblju. U prilog tome ide i činjenica da je ukupni promet s početnih 24,5 milijuna putnika u 2010. godini narastao na 30,9 milijuna, odnosno 26,1%. Unatoč tome treba istaknuti da rast broja putnika nije bio kontinuiran, već je pad zabilježen u 2012. i 2014. godini. Iako je u 2014. godini došlo do značajnog pada ukupnog broja putnika za 17,2%, već u 2015. godini dolazi do ponovnog rasta koji se nastavio i u narednim godinama.

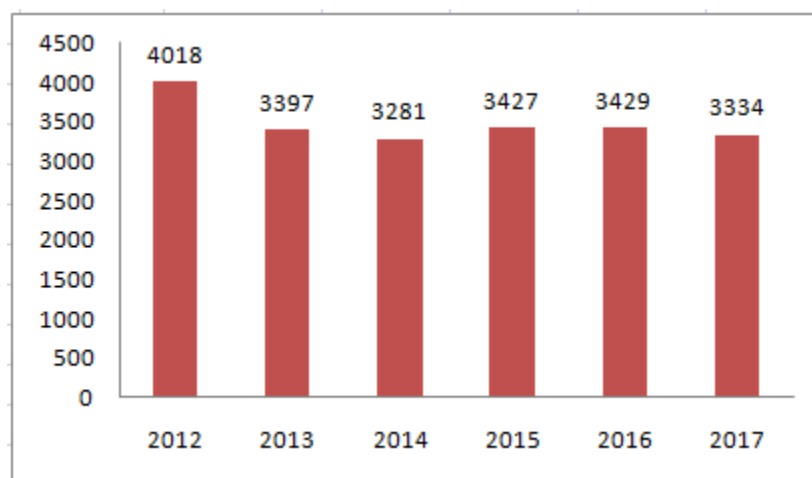
7.2.2.2. Važnost morskog brodarstva za gospodarstvo Hrvatske

Morsko brodarstvo predstavlja uslužnu djelatnost pomorskog gospodarstva koja se bavi prijevozom tereta i putnika morem. Također to je specifična djelatnost koja je svojim karakteristikama povezana sa brojnim sektorima te tako potiče njihov razvitak. S obzirom na

povoljan geografski položaj Hrvatske može se reći da morsko brodarstvo ima izuzetnu važnost u prometnom povezivanju kako unutar nacionalnih granica tako i šire. Dobra povezanost jedan je od glavnih uvjeta za razvoj ostalih djelatnosti pomorskog gospodarstva kao što su brodogradnja, ribarstvo i turizam. Veliki značaj morskog brodarstva na gospodarstvo Republike Hrvatske vidljiv je i u činjenici da dobra povezanost sa svijetom omogućuje proširenje nacionalne proizvodnje i trgovine koja ima direktan utjecaj na BDP.[44]

Izuzetno je važno da proširenje nacionalne proizvodnje i trgovine bude povezano i s povećanim korištenjem vlastite flote, te da se pokuša smanjiti korištenje stranih brodara. Prodajom pomorskih usluga brodarstvo stvara prihode koji doprinose stabilnijoj ekonomiji kao i rastu zaposlenosti. Kada se govori o morskom brodarstvu u Hrvatskoj te o prihodima koje ostvaruje treba napomenuti da je većina tih prihoda ostvarena izvozom na inozemna tržišta. [44]

Osim toga izuzetno je važno spomenuti značaj pomorskog prometa s obzirom na to da osigurava redovitu povezanost otoka s kopnom. Još više na važnosti dobiva u zimskim mjesecima kada je zbog vremenskih neprilika otežano prometovanje, što u konačnici dovodi do smanjenja broja linija od kopna prema otocima i obrnuto. Samim time pomorski promet osigurava prijevoz tereta ili putnika na mjesta koja su najugroženija u zimskim mjesecima. Međutim kada se govori o važnosti pomorskog prometa u zimskim mjesecima, te svim problemima koje ga prate svakako treba istaknuti da i ostale zemlje imaju sličnih problema. Glavni razlog su vremenske oscilacije tijekom godine koje dovode do neujednačenog korištenja brodova. Rješenje toga problema moguće je potpisivanjem ugovora sa zemljama iz južne hemisfere. Na temelju toga moguće je osigurati da brodovi kompanija iz južnih hemisfera budu iznajmljeni ljeti, a da se za uzvrat hrvatski brodovi koriste zimi kada je kod nas „mrtva“ sezona. [45]



Grafikon4: Broj zaposlenih u pomorskom i obalnom prijevozu

Izvor: Izradio autor na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku

Na temelju Grafikona 4 može se vidjeti kretanje broja zaposlenih u pomorskom i obalnom prijevozu u razdoblju od 2012. do 2017. godine. Također na temelju grafikona se može zaključiti da dolazi do kontinuiranog pada koji je najizraženiji u 2013. godini kada je došlo do pada od 15,5% u odnosu na prethodnu godinu.

Tablica5: Udio zaposlenih u pomorskom i obalnom prijevozu u ukupnom broju zaposlenih

	Pomorci	Ostali zaposleni u pomorskom i obalnom prijevozu	Zaposleni u drugim djelatnostima	Ukupno	Udio u ukupnom broju zaposlenih
2015	2.565	706	156	3.427	0. 31%
2016	2.615	662	152	3.429	0.30 %
2017	2.525	665	144	3.334	0.29%

Izvor: Izradio autor na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku

Na temelju Tablice 5 može se vidjeti da dolazi do kontinuiranog pada u broju zaposlenih u pomorskom i obalnom prijevozu, pa tako u 2017. godini pomorski i obalni prijevoz zapošljava 0,29% ukupnog broja zaposlenih. Iako pomorski prijevoz ne zapošljava veliki broj ljudi kao druge djelatnosti pomorskog gospodarstva, u prvom redu brodogradnja, zbog svojih prednosti i dalje ima veliki utjecaj na cjelokupno gospodarstvo.

7.2.2.3. Važnost turizma za gospodarstvo Hrvatske

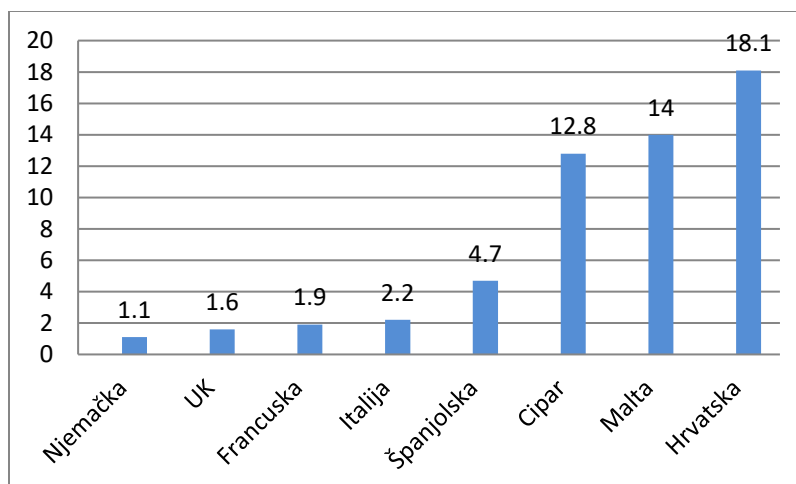
Baš kao što je to slučaj u mnogim zemljama tako i u Hrvatskoj turizam ima iznimno važnu ulogu za gospodarstvo. Iako današnji turizam u Hrvatskoj predstavlja veliku snagu cjelokupnog gospodarstva, ipak se valja prisjetiti početaka turizma u Hrvatskoj. Prvi oblici organiziranoga turizma u Hrvatskoj pojavili su se još početkom 19. Stoljećakada su za potrebe odlaska na liječenja i hodočašća izgrađene prve toplice, lječilišta, prenoćišta i dr.

Sljedeće važno razdoblje za razvoj turizma bilo je od druge polovice 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata. U to vrijeme dolazi do izgradnje cesta i željeznica koje su unaprijedile turizam. Također dolazi i do otvaranja prvih hotela u Opatiji, Zagrebu, Zadru i Samoboru. Osim hotela važno je napomenuti i pojavu prvih turističkih vodiča koji su pisani u Poreču i Puli 1845. godine.

U godinama koje su uslijedile nakon završetka ratova dolazi do obnavljanja uništene infrastrukture. Sljedeći važan događaj u razvoju turizma u Hrvatskoj bio je 1960- tih godina 20. stoljeća u vrijeme gospodarske ekspanzije kada dolazi do izgradnje mnogobrojnih kampova, hotela, turističkih naselja i nacionalnih kampova. Kontinuirani razvoj turizma trajao je sve do Domovinskog rata kada turizam gotovo zamire. Nekoliko godina nakon rata turizam se ponovno razvija a to se najbolje moglo vidjeti u činjenici da nakon 2000. godine raste broj stranih turista te se samim time Hrvatska prepoznaje kao turistička sila. [41]

Iako se turizam iz godine u godinu razvija što je izuzetno važno za gospodarstvo ipak je potrebno istaknuti da Hrvatska previše ovisi o jednom sektoru i zaradi koju on stvara. Unatoč brojnim prihodima koji se ostvaruju svake godine od turizma izuzetno je zabrinjavajuće da cjelokupno gospodarstvo ovisi o sektoru koji je ranjiv na vanjske utjecaje. Npr. uslijed loših vremenskih prilika u ljetnim mjesecima Hrvatsko gospodarstvo bi se našlo u velikom iskušenju.

Smatra se da bi optimalni udio turizma u gospodarstvu neke zemlje trebao iznositi oko 5%. S obzirom na to jasno se može zaključiti da je Hrvatska sa svojih 18% udjela turizma u BDP-u daleko iznad prosjeka. Međutim glavni problem su ostale gospodarske grane kao što su proizvodnja i izvoz, koje bi trebale puno više doprinjeti gospodarstvu te na taj način rasteretiti turizam i osigurati alternativu u slučaju da dođe do naglog pada turizma.



Grafikon5: Udio turizma u BDP-u zemalja

Izvor: Izradio autor na temelju podataka Državnog zavoda za statistiku

Na temelju Grafikona 5 može se vidjeti važnost turizma za svaku od promatranih zemalja u vidu njegova udjela u BDP-u. Iz grafikona se također može iščitati velika razlika između Hrvatske i nekih od najrazvijenijih europskih zemalja kao što su Njemačka, Francuska i Italija. Svakako uz Hrvatsku čiji turizam čini 18.1% ukupnog BDP-a treba istaknuti i Maltu 14% i Cipar 12.

7.2.2.4. Brodari u Hrvatskoj

Kada se govori o morskom brodarstvu u Hrvatskoj svakako je važno istaknuti tvrtke koje su najzaslužnije za razvoj pomorskog prijevoza putnika i tereta u Hrvatskoj. Također kada se govori o ovoj temi potrebno je napomenuti kako je hrvatsko brodarstvo baš kao i ostale djelatnosti pomorskog gospodarstva nakon rata doživjelo brojne promjene. U skladu s tim treba reći kako je poslijeratno razdoblje obilježila faza privatizacije i pretvorbe hrvatskog brodarstva.

Međutim problemi nisu zahvatili samo hrvatske brodare već je i svjetsko pomorsko tržište bilo u krizi. Iako je do toga došlo uslijed povećanja vozarina, svjetski brodari ipak su uspjeli prevladati krizu, dok s druge strane u Hrvatskoj dolazi do propasti nekih od najvećih brodara u ono vrijeme. Svakako treba istaknuti propast šibenske Slobodne plovidbe, velolučke Dalmatinske plovidbe i riječkog Croatia Linea. [46]

Veliki događaj za hrvatsko brodarstvo dogodio se 1991. godine kada je osnovana udruga hrvatskih brodara pod nazivom Mare Nostrum. Udruga je nastala na temelju inicijative 14 hrvatskih brodara koji su osnivanjem udruge željeli promicati interese hrvatskih brodara pred nadležnim tijelima, poticati i razvijati odnose sa sličnim udruženjima te imati veću važnost prilikom poslovanja u vidu stvaranja povoljnijih uvjeta. Iako Mare Nostrum djeluje kao udruga treba napomenuti da je osnovana kao trgovačko društvo te je taj status imala sve do 2000. godine kada postaje udruga.[46]

Unatoč tome što je osnivanje udruge potaknulo 14 brodara, u 2017. godini udruga Mare Nostrum broji deset članova unutar kojih se ubraja i pridruženi član, Hrvatski registar brodova. Članovi udruge su: [47]

Jadrolinija– svakako jedan od najznačajnijih predstavnika hrvatskih brodara, Jadrolinija je osnovana 20. siječnja 1947. godine u Rijeci. Osnovna djelatnost tvrtke je linijski pomorski prijevoz putnika i tereta. Važnost Jadrolinije za morsko brodarstvo vidi se po opsegu flote koja trenutno broji 51 brod.

Brodospas d.d. –društvo je osnovano 1947. godine kako bi se osigurala sigurnost plovidbe morem. Osnovna djelatnost društva je pružanje pomorsko tehničkih usluga u koje se ubrajaju tegljenje, opskrba bušačih platformi, prijevoz ljudi i tereta, opskrba plinskih instalacija na moru. Flotu društva čini 16 brodova.

Tankerska plovidba –društvo je osnovano 1955. godine, a osnovna djelatnost društva je prijevoz tekućeg tereta morem. U svojoj floti društvo posjeduje 16 brodova.

Atlantska plovidba d.d. - tvrtka je osnovana 1995. godine sa sjedištem u Dubrovniku. Na temelju osnovne djelatnosti tvrtke koja je prijevoz rasutih tereta, Atlantska plovidba nastavlja dubrovačku tradiciju kada je u pitanju pomorski promet. Svoje poslovanje društvo temelji na floti od 13 brodova.

Uljanik plovidba– iako je 1986. godine osnovano u Puli u sklopu grupe brodogradilišta Uljanik, u postupku privatizacije 1998. godine postaje neovisno društvo. Osnovna djelatnost društva je međunarodni pomorski prijevoz rasutih i tekućih tereta uključujući i naftnih produkata i kemikalija te pružanje svih usluga koje su povezane uz pomorsku djelatnost. Društvo upravlja s 9 brodova.

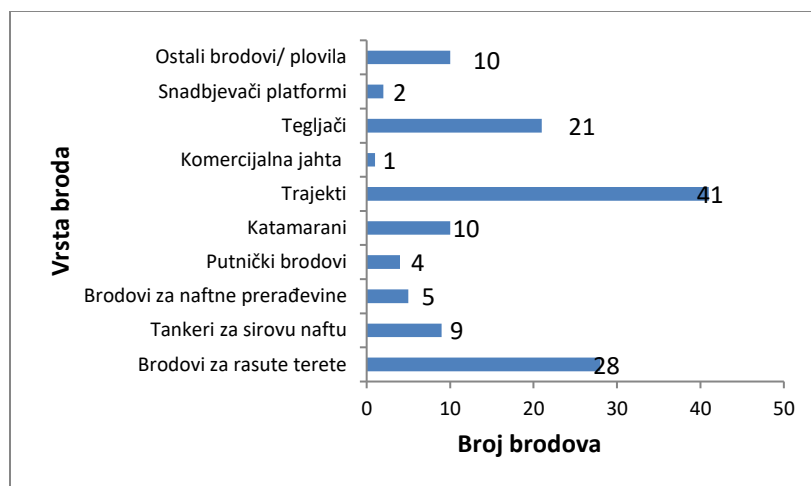
Jadroplov– iako je sjedište tvrtke u Splitu treba napomenuti da je tvrtka osnovana 1947. godine sa sjedištem u Rijeci. Osnovna djelatnost tvrtke je međunarodni pomorski prijevoz robe. Jadroplov raspolaže flotom od 8 brodova.

Jadranski pomorski servis Rijeka –iako je tvrtka nastala 1956. godine kao pogon u sastavu luke Rijeka, 1989. godine reorganizacijom postaje samostalno dioničko društvo. S obzirom na djelatnost tvrtke koja je pružanje usluga teglenja, spašavanja, dizanja teških tereta pontonskom dizalicom može se reći da tvrtka ima veliku važnost kada je u pitanju sigurnost plovidbe na Jadranu. Svoje poslovanje društvo zasniva na floti od 16 brodova.

Rapska plovidba –društvo osnovano 1963. godine sa sjedište u Rabu. Osnovna djelatnost društva je linijski prijevoz putnika i tereta. Društvo ima flotu od 5 brodova.

Brodosplit – Plovidba d.o.o. - društvo je osnovano 2013. godine, te upravlja jednom komercijalnom jahtom.

Kada se govori o tvrtkama koje su članice udruge Mare Nostrum treba istaknuti i one tvrtke koje su sudjelovale u osnivanju udruge ali su zbog lošeg poslovanja koje je rezultiralo prevelikim dugovanjima otišle u stečaj, a to su: Atlas, Lošinjska plovidba d.d., Mediteranska plovidba d.d., Brodogradilište Cres i Sem Marina d.o.o.[47]



Grafikon6: Struktura flote članica udruge Mare Nostrum na dan 31.12.2018.

Izvor: <http://www.csamarenosttrum.hr/>

Na temelju Grafikona6 koji prikazuje strukturu flote svih članica udruge Mare Nostrum može se vidjeti da u hrvatskom brodarstvu ima najviše trajekata, njih 41. Veliki doprinos u tome ima Jadrolinija koja unutar svoje flote ima 37 trajekata. Uz trajekte veliki udio u ukupnoj floti imaju brodovi za rasute terete. Od ukupnog broja brodova za rasute terete njih 13 je u vlasništvu društva Atlantska plovidba. Svakako treba istaknuti i važnost tegljača koji su u vlasništvu društva Brodospas (9) i Jadranski pomorski promet (12).

8. Zaključak

Nagle promjene i užurbani način života postaju sve veća prijetnja pojedinim djelatnostima. Jedna od takvih djelatnosti koja uvelike ovisi o naglim promjenama i nemogućnosti predviđanja tržišta je promet.

Pojavom novih tehnologija rada dolazi do sve većeg razvoja prometa. Razvoj cjelokupnog prometa za sobom vuče i razvoj pojedinih grana prometa, a jedna od grana prometa koja se razvija paralelno sa cijelim prometom je pomorski promet.

Baš kao što i svaka prometna grana, tako i pomorski promet, ima određene prednosti i nedostatke. Prednosti pomorskog prometa su: niske cijene, veliki kapaciteti, neovisnost o vremenskim prilikama i globalna povezanost. S druge strane najveći nedostaci pomorskog prometa su sporost, visoke cijene brodova i njihovo održavanje, sve veći broj krađa tereta brodova, skupa infrastruktura i suprastruktura.

Kao i sve grane prometa tako se i pomorski promet dijeli se prema određenim kriterijima, a svakako najvažnija podjela je ona prema predmetu prijevoza. S obzirom na to pomorski promet može se podijeliti na teretno i putničko brodarstvo.

Iako primjena pomorskog prometa raste iz godine u godinu valja napomenuti da je do izuma pravog kormila došlo u 13. stoljeću. Najpoznatiji pomorci u prošlosti su bili: Egipćani, Feničani, Grci i Rimljani i Osmansko Carstvo.

Što se tiče Hrvatske razvoj pomorskog prometa započinje davne 887. godine. Najveći doprinos u razvoju pomorskog prometa u prošlosti dali su Neretvani koji su porazili Mlečane te ih tako prisilili na plaćanje stogodišnjeg danka za svaku slobodnu plovidbu po Jadranu. Osim Mlečana valja spomenuti i utjecaj Dubrovačke Republike koja je u ono vrijeme bila treća najjača pomorska flota u svijetu.

Baš kao i u ostalim granama prometa tako i u pomorskom prometu infrastruktura i suprastruktura imaju veliki utjecaj na razvoj prometa. Najvažnija pomorska infrastrukture su svakako luke, dok su najvažnija pomorska suprastruktura brodovi.

Osim prednosti koje se ostvaruju primjenom pomorskog prometa valja istaknuti da pomorski promet ima sve veći utjecaj na gospodarstvo. Utjecaj pomorskog prometa na gospodarstvo najbolje se može vidjeti na temelju pojma pomorsko gospodarstvo. Naime pod pojmom pomorsko gospodarstvo obuhvaćaju se sve one gospodarske djelatnosti koje iskorištavaju more kao prirodni resurs.

S obzirom na konačni rezultat, djelatnosti u pomorskom gospodarstvu mogu biti proizvodne i uslužne. Najvažnije proizvodne djelatnosti pomorskog gospodarstva koje imaju utjecaj na gospodarstvo su brodogradnja i ribarstvo. S druge strane najvažnije uslužne djelatnosti koje imaju utjecaj na gospodarstvo su morsko brodarstvo, morske luke i turizam. Svaka od prethodno navedenih djelatnosti ima drugačije karakteristike a samim time i drugačiji doprinos na gospodarstvo.

Na temelju svega navedenoga u ovome Diplomskom radu može se zaključiti da su potvrđene obje hipoteze postavljene na početku rada. Uz brojne prednosti koje se ostvaruju primjenom pomorskog prometa te uz kvalitetan geografski položaj Hrvatske pomorski promet ima veliku važnost na gospodarstvo cijele zemlje. Osim toga pomorski promet ima veliku važnost i u razvoju turizma, proizvodnje, trgovine i brojnih drugih djelatnosti o kojima ovisi gospodarstvo Republike Hrvatske.

Osim doprinosa u razvoju djelatnosti, pomorski promet ima veliku ulogu i u zimskim mjesecima kada je smanjen broj linija te otežano prometovanje do pojedinih mjesta. Baš kao što je i u drugim prometnim granama, tako i pomorski promet ovisi o kvalitetnoj infrastrukturi i suprastrukturi. Naime, izgradnja i primjena modernih brodova i luka ima veliki utjecaj na uspjeh cijelog gospodarstva. U prilog tome ide i činjenica da je u 2017. godini kroz hrvatske luke prošlo više od 32 milijuna putnika. Posljednjih godina investirano je u razvoj jer razvijena pomorska infrastruktura i suprastruktura temelj su razvoja gospodarstva.

LITERATURA

- [1]Zelenika, R., (2001), Prometni sustavi, Rijeka.
- [2]Zelenika, R., (2006), Multimodalni prometni sustavi, Rijeka.
- [3]Šamanović, J., (2009), Prodaja, distribucija, logistika, Split.
- [4]Božičević, D., Kovačević, D., (2002) Suvremene transportne tehnologije, Zagreb.
- [5]Rudić, D., (2013), Prometna logistika 2, skripta, Rijeka.
- [6]<http://pomorac.net/2014/04/25/pov-pom-jadranu/> (dostupno, 20.04.2019.)
- [7]<https://www.dnevno.hr/ekalendar/na-danasnji-dan/ns-savannah-revolucionarni-brod-na-nuklearni-pogon-1962-93507/> (dostupno, 25.04.2019.)
- [8]<http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Luke.pdf> (dostupno, 28.05.2019.)
- [9]<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=446> (dostupno, 01.05.2019.)
- [10]https://bib.irb.hr/datoteka/860602.Perkov_Eva_DR.pdf (dostupno, 02.05.2019.)
- [11]https://www.pmf.unizg.hr/_download/repository/Predavanje_10_Pomorski_promet.pdf (dostupno, 05.05.2019.)
- [12]<http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Razvoj%20pomorstva.pdf> (dostupno, 05.05.2019.)
- [13]Jugović Poletan, T., Kolanović, I., Šantić, L. “Svjetski pomorski robni tokovi“, 2009.
- [14]Žuvela, I., “Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske“, Rijeka, 2001.
- [15]<https://core.ac.uk/download/pdf/14423479.pdf> (dostupno, 14.05.2019.)
- [16]file:///C:/Users/JosipPC/Downloads/2_zelenika_mrvic_pavlic_skender.pdf (dostupno, 16.05.2019.)
- [17]<https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz:743/preview/luke> (dostupno, 22.05.2019.)

- [18]<https://dubrovackidnevnik.rtl.hr/vijesti/hrvatska/prijevoz-robe-brodom-do-hong-konga-kosta-kao-kamionom-do-dubrovnika> (dostupno, 10.05.2019.)
- [19]<https://obris.org/hrvatska/hrvatska-pomorska-flota-2-dio/> (dostupno, 29.03.2019.)
- [20]file:///C:/Users/JosipPC/Downloads/10_ferletta.pdf (dostupno, 15.04.2019.)
- [21]<http://www.oryx-asistencija.hr/savjeti-za-plovidbu/smanjite-rizik-krade-broda-7418> (dostupno, 16.04.2019.)
- [22]<http://tehnika.lzmk.hr/pomorski-promet/> (dostupno, 24.03.2019.)
- [23]<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=49370> (dostupno, 15.04.2019.)
- [24]<http://bur.com.hr/ovo-je-sest-najvecih-svjetskih-kontejnerskih-brodova/> (dostupno, 27.05.2019.)
- [25]<https://www.fsb.unizg.hr/kmb/100/110/kmb112.htm> (dostupno, 16.05.2019.)
- [26]<http://www.znanje.org/i/i28/08iv07/08iv0722/PODJELA%20BRODOVA.htm> (dostupno, 27.05.2019.)
- [27]<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=62215> (dostupno, 14.03.2019.)
- [28]http://www.fil.bg.ac.rs/mmd_27/mmd_2014/mmd-kraj/materijali/Parobrod.html (dostupno, 23.04.2019.)
- [29]<http://www.novolist.hr/Zivot-i-stil/Auto-moto/Motorni-brod-ne-napreduje-zato-sto-motor-radi-vec-zato-sto-se-propeler-vrti> (dostupno, 28.04.2019.)
- [30]<https://www.prometna-zona.com/dizel-motor/> (dostupno, 20.05.2019.)
- [31]<https://blichr.wordpress.com/2017/04/10/najveci-ratni-brod-svih-vremena-zapoceo-s-testiranjem-na-moru/> (dostupno, 29.05.2019.)
- [32][http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Sustavi_u_vodnom_prometu/Materijali/Stupalo_V-_Sustavi_u_vodnom_prometu_Fakultet_prometnih_znanosti_ak_god_2012-2013_\(vjezbe_i_seminar\).pdf](http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Sustavi_u_vodnom_prometu/Materijali/Stupalo_V-_Sustavi_u_vodnom_prometu_Fakultet_prometnih_znanosti_ak_god_2012-2013_(vjezbe_i_seminar).pdf) (dostupno, 18.06.2019.)
- [33]Lušić, Z., “Razvoj svjetskog brodarstva“, 2003.
- [34]https://www.pmf.unizg.hr/_download/repository/Predavanje_10_Pomorski_promet.pdf

- (dostupno, 17.05.2019.)
- [35]<https://skveranka.com/hrvatska-brodogradnja-u-restrukturiranju/> (dostupno, 20.04.2019.)
- [36]<http://novilist.hr/Vijesti/Hrvatska/NEUSPJEH-DRZAVE-U-tri-desetljeca-potrosene-milijarde-a-brodogradnji-i-dalje-prijeti-bankrot> (dostupno, 12.05.2019.)
- [37]<http://hb.hr/> (dostupno, 20.06.2019.)
- [38]<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=52714> (dostupno, 20.06.2019.)
- [39]<http://www.poslovni.hr/hrvatska/hrvatska-jos-ni-blizu-ne-koristi-veliki-potencijal-u-uzgoju-ribe-268597> (dostupno, 18.06.2019.)
- [40]<https://morehrvatskoblagost.files.wordpress.com/2016/03/76-ccc8c-dundoviccc81.pdf>
(dostupno, 24.05.2019.)
- [41]<http://croatia.eu/article.php?id=34&lang=1> (dostupno, 02.05.2019.)
- [42]<https://core.ac.uk/download/pdf/14423479.pdf> (dostupno, 12.04.2019.)
- [43]<https://www.hgk.hr/documents/kretanje-bdp-a-u-hrvatskoj-izvori-rasta-i-posljedice5addcdb7bc19c.pdf> (dostupno, 25.05.2019.)
- [44]Ban, I. , “ Pomorski promet kao čimbenik razvitka Hrvatske“, 1998.
- [45][file:///C:/Users/JosipPC/Downloads/delibasic_viducic_zbornik_2003_2%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/JosipPC/Downloads/delibasic_viducic_zbornik_2003_2%20(1).pdf)
(dostupno, 20.05.2019.)
- [46]<http://tehnika.lzmk.hr/brodarstvo/> (dostupno, 30.07.2019.)
- [47]<http://www.csamarenostum.hr/> (dostupno, 30.07.2019.)

Popis slika

Slika 1: Ruski brod Lenjin	13
Slika 2: Američki brod Savannah	14
Slika 3: Dubrovačka karaka	16
Slika 4: Američki ratni brod Gerald R. Ford	21

Popis tablica

Tablica 1: Broj zaposlenih u pet najvećih brodogradilišta u Hrvatskoj.....	28
Tablica 2: Udio ribara u ukupnom broju zaposlenih	29
Tablica 3: Promet putnika u morskim lukama u 2018. godini.....	31
Tablica 4: Ukupan promet putnika u morskim lukama, u tis (2010.- 2017.).....	32
Tablica 5: Udio zaposlenih u pomorskom i obalnom prijevozu u ukupnom broju zaposlenih	34

Popis grafikona

GRAFIKON 1: Realne stope rasta BDP-a u razdoblju od 1995. do 2015. godine.....	26
GRAFIKON 2: Promet tereta u morskim lukama u prvom tromjesečju 2019. godine	30
GRAFIKON 3: Promet putnika u morskim lukama.u prvom tromjesečju 2019. godine	31
GRAFIKON 4: Broj zaposlenih u pomorskom i obalnom prijevozu	34
GRAFIKON 5: Udio turizma u BDP-u zemalja	36
GRAFIKON 6: Struktura flote članica udruge Mare Nostrum na dan 31.12.2018.	39