

*Tatjana Delibašić<sup>1</sup>*  
*Vinko Vidučić<sup>2</sup>*

Izvorni znanstveni rad  
UDK 656.61:656:614.2:338.48

## MEĐUOVISNOST PUTNIČKOGA MORSKOG BRODARSTVA I TURIZMA U HRVATSKOJ<sup>3</sup>

---

### SAŽETAK

*U ovom radu analizira se stanje i uloga morskog putničkog brodarstva u hrvatskom gospodarstvu. Istražuje se međuovisnost turizma i morskog putničkog brodarstva, i preporučuje se na koji način brodari mogu prevladati negativne efekte sezonskih oscilacija svojstvenih hrvatskom turizmu, a napose u svjetlu otočkog gospodarstva. Na kraju istražuje se perspektiva morskog putničkog brodarstva s naglaskom na preporuke ekonomskoj politici.*

***Ključne riječi:** morsko brodarstvo, turizam, putnička flota*

---

### 1. Uvod

Linijsko putničko brodarstvo je vrlo važno za razvitak priobalnog gospodarstva, prvenstveno turizma, trgovine i sprječavanje odljeva stanovništva s otoka, što vrijedi općenito, bez obzira na stupanj njihova razvoja. Ova pomorska djelatnost bitno utječe i na platnu bilancu države zbog znatnih prihoda od inozemnih putnika. Putnički RO/RO brodovi gotovo su jedini način prijevoza svih roba teretnim vozilima na relaciji kopnotoci i obrnuto. Inače, te plovidbene linije su nastavak i zamjena za cestovne pravce na kopnu, i tamo gdje one završavaju na kopnu (luke), linijski putnički brodovi preuzimaju svoju dionicu, pomorski prijevoz (integralni promet).

Hrvatska u ubrzanju gospodarskog razvitka treba aktivirati sve raspoložive potencijale. U tom smislu namjerava se istražiti mogućnost primjene jadranske orijentacije, posebice s aspekta ubrzanja razvitka turizma i putničkog brodarstva. Stoga će se

---

<sup>1</sup> Dr. sc., Visoka pomorska škola Sveučilišta u Splitu

<sup>2</sup> Diplomirani inženjer pomorskog prometa, doktorant Sveučilišta u Zadru

<sup>3</sup> Članak primljen: 18. 12. 2003.; Članak prihvaćen: 13. 04. 2004.

istražiti međuovisnost putničkog brodarstva i turizma, posebice u svjetlu rastuće uloge prometa i turizma u suvremenim gospodarstvima, pa tako i u Hrvatskoj.

Istražit će se stanje turističkog prometa i perspektive razvitka u svijetu i Hrvatskoj. Analizirat će se stanje kapaciteta hrvatske morske putničke flote u usporedbi s mediteranskom, te ukazati na temeljne snage koje pozitivno utječu na razvitak pomorskog putničkog brodarstva. Analizirat će se posljedice turizma u smislu povećanog prometa putničkog brodarstva ali i pritiska na odgovarajuće potencijale i kvalitetu usluge u putničkom brodarstvu, ali i ostaloj pratećoj infrastrukturi (putnički terminali, cestovna mreža).

Nadalje, istražiti će se posljedice prometa, posebice putničkog brodarstva, na turistički promet, osobito u svjetlu Strategije turističkog razvitka hrvatske. Posebna pažnja posvetit će se utjecaju morskog putničkog brodarstva na razvitak otočkog turizma.

Preporučiti će se rješenje problema vršnih opterećenja u putničkom brodarstvu, te definirati pretpostavke potrebne da brodari mogu pružiti kvalitetnu uslugu koju zahtijevaju današnji turisti. Procijenit će se razvojne perspektive morskog putničkog brodarstva, te predložiti način kako se mogu uključiti hrvatska država i domaća brodogradilišta u podizanje kvalitete i proširenje kapaciteta hrvatskog morskog putničkog brodarstva. Konačno, rasvijetlit će se i potrebna uloga države u subencioniranju brodskih pruga, investiranju u transportne i turističke kapacitete, te predložiti politika vlade prema morskoj putničkoj floti.

## **2. Međuovisnost i suodnosi putničkoga brodarstva i turizma u Hrvatskoj**

Pod utjecajem suvremenog pomorskog prometa u prošlom stoljeću došlo je do prekretničkog procesa – procesa litoralizacije, koji se može definirati kao okupljanje i razvitak društvenih zajednica na obalama mora<sup>4</sup>. Litoralizacija je u početku jačala pod utjecajem jeftinog i jednostavnog morskog prijevoza, a demonstrirala se isprva razvitkom industrijskih sustava, a potom i turističkom litoralizacijom (turističkom izgradnjom uz obalu). Obalni prostor Hrvatske predstavlja poveznicu kontinentalnog i prekomorskog svijeta, poveznicu otoka i zaleđa. Ovo područje odgovara jadranskoj okosnici, tj. jadranskoj orijentaciji razvitka koja se još nedovoljno koristi<sup>5</sup>. Naravno, treba napomenuti, da primjena jadranske orijentacije ne isključuje druge razvojne orijentacije, već vodi ubrzanju razvitka nacionalnog gospodarstva preko adekvatne valorizacije i aktiviranja vrijednih razvojnih resursa.

Glavnina turističkog prometa u Hrvatskoj obavlja se u primorskim mjestima. Ipak, potencijali za razvitak turizma nisu ni izdaleka iskorišteni. To ne znači da se ubrzanje razvitka turizma može odvijati stihijski. Konceptija održivog razvitka mora se

---

<sup>4</sup> Roglić, J., iN., 1967, Litoralizacija, pokretački i perspektivni proces, Ekonomski institut Split, Split, prema Filipić, P., Šimunović, I.1993, O ekonomiji obalnih područja - planiranje i upravljanje, Ekonomski fakultet Split, str.31.

<sup>5</sup> Filipić, P., Šimunović, I.1993, O ekonomiji obalnih područja - planiranje i upravljanje, Ekonomski fakultet Split, str.43.

odslikavati i u koncepciji održivog razvitka turizma. Štoviše, održivost turizma je uvjet njegovog daljnjeg razvitka.

Dugoročni uspjeh turizma ovisi o sposobnosti lokalnog javnog i privatnog sektora da upravlja i regulira turizmom metodama koje osiguravaju profitabilnost ali i očuvanje prirodnih resursa i kulturnih vrijednosti. Za dugoročni održivi razvitak turizma potrebno je odrediti smjernice, standarde, donijeti planove i odrediti pravila. Sve ovo treba temeljiti na poznavanju društvenog i prirodnog kapaciteta prihvata i uz primjenu efikasnih metoda upravljanja turističkim tokovima<sup>6</sup>.

Kao koristan pristup upravljanju turizmom može se preporučiti proces integralnog menadžmenta, a koji bi se ostvario konceptom mreže partnerstva (network partnership). Ovaj koncept počinje od najnižih razina i aktivira sve subjekte koji su direktno ili indirektno uključeni u turizam. Najniža razina je destinacijska mreža (destination network) kojom se kroz mreže partnerstva na regionalnoj razini dolazi do unificiranja mreže na nacionalnoj razini i to kroz zajedničko službeno tijelo. Na ovaj način bi se osigurala jača kooperacija u cilju ostvarenja zajedničkih ciljeva, kao što su povećani broj dolazaka, razvitak komplementarnih aktivnosti i rast zaposlenosti, ali i ciljeva pojedinačnih tvrtki<sup>7</sup>. Pomorske tvrtke, primjerice putnički brodari, trebali bi biti jedna od karika u destinacijskim mrežama primorskog turizma.

Turizam ima veliku ulogu u razvitku otoka i obalnog gospodarstva. Hrvatski su otoci imali slabe razvojne mogućnosti sve do pojave turizma. Međutim, razvitak dosadašnjeg – masovnog - turizma na otocima pretežito se odvijao stihijski, bez planiranja upotrebe otočkih resursa i zaštite. Nastavak masovnog turizma za otoke značio bi razvojni promašaj i ugrožavanje otočke zajednice. Kvalitetni turizam trebao bi osigurati poboljšanje standarda i kvalitete života otočana i sprječavanje depopulacije otoka<sup>8</sup>.

Razvitak kvalitetnog turizma na otocima nije moguć bez osiguranja povezanosti kopna i otoka. S druge strane, povećani dolasci turista znače i veći pomorski putnički promet. Okosnica putničkog brodarstva su putnički brodovi i putničke luke/terminali.

Morski putnički brod je osnovno prometno sredstvo u morskom putničkom brodarstvu. Osnovne tehnološke karakteristike morskih putničkih brodova su: plovnost (stabilnost), pokretljivost i veličina (kapacitet ukrcaja). Morske putničke luke u nacionalnom, regionalnom i lokalnom prometu su mjesta na kojima se sijeku morski prometni putovi sa kopnenim i zračnim putovima, a na kojima se obavlja pomorski putnički promet<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Clark, 1996, Coastal zone management Handbook, CRS Louis, USA, str.250-253, 442-447, prema: Howard, M.W., 2001, Održivi turizam na otocima Old Providence, and Santa Catalina: Analiza privatnog kapaciteta, Turizam, br.4, str.352.

<sup>7</sup> Petrić, L, 2000., The network partnership system as a prerequisite for strengthening the synergy effects and efficient management of the national system of tourism, International conference Tourism and Transition, Dubrovnik, November, 22-24.

<sup>8</sup> Kunst, I., 1996, Koncepcija razvitka turizma na hrvatskim otocima, Turizam, br.9-10.str.213.

<sup>9</sup> Glavan I, 1992, Ekonomika pomorstva, Školska knjiga, Zagreb, str.31.

Pomorski putnički promet sastoji se od ukrcaja i iskrcaja putnika i vozila, ili samih putnika u putnički brod u luci ukrcaja, pomorskog prijevoza od luke ukrcaja do luke iskrcaja, te iskrcaj putnika i vozila ili samih putnika u luci iskrcaja. Osnovni elementi i infrastruktura pomorskog putničkog prometa dati su u tablici 1.

Kao temeljne snage koje pozitivno utječu na pomorski putnički promet ističu se tradicija u povezivanju otoka s kopnom i međuotočkom povezivanju, stručna osposobljenost, znanje i iskustvo, redovitost i prometna povezanost, te sigurnost i organiziranost. Odrednice hrvatskog pomorskog putničkog prometa su:

1. stalni rast potražnje,
2. opredijeljenost društva za poticanje razvitka otoka,
3. obnova putničke flote uz državnu potporu i
4. državno subvencioniranje nerentabilnih brodskih linija<sup>10</sup>.

Tablica 1.

Glavne odrednice pomorskog putničkog prometa

Pomorski putnički promet	
Osnovni elementi	Osnovna infrastruktura
<ol style="list-style-type: none"><li>1. pomorci i ostali zaposlenici putničkog brodarara,</li><li>2. putnički brodovi kao prometno sredstvo,</li><li>3. more kao prometni put</li><li>4. putnici i automobili kao predmet pomorskog prometa.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. gradnja i održavanje morskih putničkih luka (putničkih terminala) i</li><li>2. gradnja i održavanje signalnih i ostalih uređaja na početku i završetku morskog prometnog puta.</li></ol>

Prema: Glavan, 1992.

Hrvatsko putničko brodarstvo je u uskoj povezanosti s turizmom i to u svim svojim oblicima kao: linijsko putničko brodarstvo, brodovi za kružna putovanja, izletničko brodarstvo i nautički turizam (pomorsko-turistička plovidba).

Turizam, putničko brodarstvo i luke glavni su čimbenici bitnog povećanja standarda otočkog stanovništva. Znatna ulaganja u otočki turizam, te njemu komplementarne ili «prijateljske» djelatnosti (poljoprivredu, trgovinu, kulturu, ribarstvo, stočarstvo, zanatstvo), uz ozbiljne investicije u putničko brodarstvo i putničke luke na obali i otocima, pretpostavka su razvitka i sprječavanja depopulacije otoka.

Razvitak prometne infrastrukture drži se uvjetom pružanja konzistentne kvalitete ponude u hrvatskom turizmu i u Strategiji razvitka turizma<sup>11</sup>. U strategiji se naglašava nužnost bolje povezanosti kopna i otoka, osiguranja brzog i sigurnog prijevoza putnika na otoke, te bolje usklađenosti sa zračnim prijevozom. Zbog prirodnih svojstava naše

<sup>10</sup> Šimičić, V., 2003., Studija prometnih i gospodarskih osnova povezanosti otoka s kopnom i otoka međusobno, Zagreb, mimeo.

<sup>11</sup> Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. godine, Ministarstvo turizma, 2003.str. 26.

obale predlaže se efikasnije povezivanje kopna s otocima, i otoka međusobno, radi lakšeg pristupa otočkim destinacijama, te povećanja atraktivnosti. Nadalje, predlaže se obnova luka u blizini zračnih luka kako bi se proširio radijus unutar kojeg se može stići na destinaciju unutar dva sata od slijetanja zrakoplova.

Turistički promet je od 1950 do 1999. godine u svijetu rastao u prosjeku 7% godišnje. Za očekivati je da će promet i nadalje rasti i to po još višoj stopi. Prema podacima Svjetske trgovinske organizacije za 2010. predviđa se rast od 149% na procijenjenih 1 550 mlrd. dolara (tablica 2.)<sup>12</sup>. Turizam je također jedan od pet najvažnijih izvoznih sektora za 83% zemalja u svijetu. U Europskoj uniji ukupan učinak turizma (neizravni i izravni) ogleda se u stvaranju 12,6% BDP, te 13% zaposlenih.<sup>13</sup>

Tablica 2.

Značaj svjetskog turizma-stanje i projekcija rasta

	2000.	2010.	2010/2000	2020.	2020/2000
Međunarodna turistička putovanja (u mln. putovanja)	700	1000	142,9	1 600	228,6
Zarade od turizma (mlrd. USD)	621	1 550	249,6	2 000	322,1

Izvor: Zelenika et.al., 2001., Svjetska turistička organizacija

U poslijeratnom oporavku hrvatski turizam do 2000. godine (kao ni 2002.godine) još nije uspio dostići 1990 godinu zbog smanjenih smještajnih kapaciteta i lošije kvalitete ponude u odnosu na glavne konkurente. Intenzivni rast u zadnjim godinama predviđa se da će se i nadalje nastaviti, te se u petogodištu 2000-2005. godina predviđa ukupni rast noćenja od 133 %, te rast broja postelja od 37,3 % (tablica 3. ).

Tablica 3.

Domaći turizam -tekuće stanje i projekcija rasta

	1990.		1995.		2000.		2005.	
	broj (000)	1990./1985.	broj (000)	1995./1990.	broj (000)	2000./1995.	broj (000)	2005./2000.
Broj postelja	863	99,90	609	70,56	710	116,58	975	137,32
Noćenja	52.523	77,60	12.885	24,53	38.406	298,06	89.500	233,03

Izvor: Hrvatski turizam u brojkama, Ministarstvo turizma, 2001, Državni zavod za statistiku, Pirjavec, 1998. i izračuni autora

<sup>12</sup> Zelenika, R., Pupovac, D., Ogorelec, A., Model međusektorske analize-čimbenik strukturalnog usklađivanja transportnih i turističkih usluga, *Suvremeni promet*, 2001, 1 / 2. str. 45.

<sup>13</sup> Blažević, B., Vuković,T., 2002, Mogućnosti turizma u rješavanju problema nezaposlenosti, *Tourism and Hospitality management*, Wien-Opatija, April, str.31.

Za prometni i turistički sektor vrlo je važna vrsta prijevoza, te motivi putovanja. Godine 1999. od svih vrsta putovanja koje su turisti koristili u Hrvatskoj na pomorski prijevoz je otpadalo 8% (vidjeti tablicu 4.). Mišljenja smo da bi taj postotak trebao biti mnogo veći, jer postoji potencijal povećanja putničkog prometa na jadranskim otocima. Ako izuzmemo direktne dolaske turista u rijetke otočke zračne luke, događa se da gotovo 80% turista u Hrvatskoj ne koristi turističke kapacitete hrvatskih otoka. Upravo se u otocima kriju velike mogućnosti povećanja turističkog prometa, a i budućeg povećanja pomorskog prijevoza.

Uslužne djelatnosti su sve prisutnije u svjetskoj, regionalnoj i nacionalnoj gospodarskoj strukturi. Proizlazi da važnost prometa i turizma raste iz godine u godinu. Ove dvije uslužne djelatnosti pozitivno utječu na tekuću platnu bilancu te već godinama znatno umanjuju razinu negativnih salda tekuće platne bilance Hrvatske. U obje uslužne djelatnosti kvaliteta ljudskih potencijala je vrlo važan čimbenik za njihovo uspješno djelovanje i širenje. Neoprostivo je, naime, da se desetljećima tako neracionalno i negospodarski odnosimo prema tako velikim potencijalnim resursima koje nudi jadranska orijentacija države (koja će u stvari tek moći uspješno saživjeti izgradnjom autocesta).

Tablica 4.

Prijevoz putnika po vrstama prijevoza (1990- 2001)

- broj putnika u 000

Godina	Željeznički prijevoz	Cestovni prijevoz	Pomorski i obalni prijevoz	Zračni prijevoz
1990.	40.248	148.408	8.101	0
1991.	21.790	97.140	4.138	139
1992.	17.878	80.177	6.244	238
1993.	25.112	79.263	5.839	507
1994.	29.021	79.027	5.396	661
1995.	28.623	83.652	5.591	679
1996.	29.102	85.764	5.979	824
1997.	28.785	85.236	6.715	866
1998.	28.470	77.595	6.923	920
1999.	30.472	64.763	6.647	926
2000.	34.937	66.556	8.009	1.072
2001.	36.964	67.533	9.009	1.242

Izvor: Statistički ljetopis Hrvatske, 2002.

Jadranska orijentacija u potpunosti će saživjeti tek ako se, među ostalim, shvati da te moderne ceste ne smiju završiti na jadranskoj obali, već na jadranskim otocima, za što će trebati povećati i turističke kapacitete na otocima i uvelike obnoviti putničku flotu.

Povećanje turističkih kapaciteta potrebno je temeljiti na principu održivog razvitka, uvažavajući prirodna – prostorna ograničenja<sup>14</sup>.

Krizna prometna žarišta na pojedinim otocima i putničko-trajektnim lukama treba pod hitno rješavati i prilagođavati potrebama suvremenog turizma. Na većim otocima treba modernizirati cestovnu infrastrukturu. Na manjim otocima, zagušenim prometom, treba staviti naglasak na razvitak ekskluzivnog turizma i što više koristiti organizirani dolazak turista brzim brodskim prijevozom (katamaranima, hidrogliserima i sl.) te, tamo gdje postoje zračne luke, zračnim prijevozom.

Turizam utječe na pomorsku prometnu potražnju sezonski, te putničkoj floti stvara velike i vrlo često nepremostive pritiske kako bi se zadovoljila prometna potražnja. Djelomično rješenje tih problema bilo bi produženje turističke sezone i uravnoteženje odnosa između prometne ponude i turističke prometne potražnje<sup>15</sup>.

Često se događa da se investira samo u jedan segment jedne uslužne djelatnosti, kao trenutačno u ceste, dok drugi segment iste djelatnosti taj razvoj ne prati na odgovarajući način. Primjer je izostajanje odgovarajućih ulaganja u putničke terminale i znatnu obnovu većim dijelom prastare flote, a da ne spominjemo da nema velikih investicija u turističku privredu, koja bi povećanjem i obnavljanjem svojih kapaciteta udovoljila budućem porastu zahtjeva za smještajem svih osoba koje dođu na hrvatsku obalu i otoke, a nakon dovršetka cesta koje spajaju sjever i jug Hrvatske. To bi sve skupa trebalo bitno doprinijeti porastu zaposlenosti i gospodarskom rastu.

Uska povezanost transportnih i turističkih usluga osobito se vidi u tome što turističkim uslugama prethode transportne, a turističkih usluga u praksi zapravo i nema bez transportnih usluga. Transport i turizam su promotori hrvatskog gospodarstva te ih takvima trebamo svi u Hrvatskoj i prihvaćati, sa svim ulaganjima koja oni stalno zahtijevaju. Obje ove djelatnosti pozitivno utječu i na gospodarske djelatnosti drugih gospodarskih grana<sup>16</sup>.

Povezujući različite ljude i njihove skupine, transport i turizam povećavaju njihovu mobilnost i mogućnost komuniciranja. Transport i turizam važni su jer povećavaju i blagostanje pojedinaca pružajući im uslugu prijevoza, te ih tako povezuju međusobno i daju mogućnost korištenja mnogih materijalnih, duhovnih i kulturnih vrijednosti.<sup>17</sup>

Linijsko putničko morsko brodarstvo je uslužna djelatnost. Cilj ove djelatnosti u našim uvjetima je zadovoljenje potreba za prijevozom putnika morem na otoke i sa otoka, te uzdužobalnim ili prekojadranskim pravcima.

---

<sup>14</sup> O upravljanju razvitkom turizma s aspekta upotrebe prostora kao prirodnog dobra vidjeti šire: Dulčić, A, Petrić, L., Upravljanje razvitkom turizma, Mate, Zagreb, 2002., str. 170-175.

<sup>15</sup> Opširnije: Pašalić, Ž., Razvojna međuovisnost i konfliktnost prometa i turizma, Suvremeni promet, br.3-4/2001., str.155-160.

<sup>16</sup> O prometnoj infrastrukturi i njenom utjecaju na valorizaciju turističkih potencijala, te za gospodarski razvitak vidjeti: Šimulčuk, D., Perše, S., Prometna infrastruktura- čimbenik valorizacije turističkih potencijala Hrvatske, Suvremeni promet, 2001, 3 /4, str.161-162; Šimulčuk, D., Prometna infrastruktura u funkciji održivoga gospodarskog razvitka Republike Hrvatske, Suvremeni promet, 2000, 1 / 2., str.31-32.

<sup>17</sup> Opširnije: Zelenika, R., Pupovac, D., Ogorelc, A., Model međusektorske analize-čimbenik strukturalnog usklađivanja transportnih i turističkih usluga, Suvremeni promet, br.1-2/2001.str. 36-46.



Hrvatsko linijsko putničko brodarstvo zaostaje za zemljama glavnim konkurentima hrvatskom turizmu i to gledano po kvantiteti i kvaliteti flote. Dobar primjer su trajekti na koje se odnosi gro putničke flote prema broju brodova (69%) i putnika (86%)<sup>18</sup>.

Veću flotu od Hrvatske imaju svi glavni konkurenti, čak i Turska kao zemlja koja gotovo i nema otoka. Usporedbe radi, Hrvatska, koja je druga zemlja po razvedenosti na Mediteranu, imala je 2001. godine 15 trajekata iznad 1000 gt, dok je Grčka imala 122, a Italija 133 trajekta (tablica 5.). Hrvatska RO/RO flota prosječno je stara 26 godina. Od Hrvatske, dakle, mlađu putničku RO-RO flotu imaju: Turska (22 godine stara flota), Grčka (20 godina stara flota), Italija (20 godine stara flota), Španjolska (19 godine stara flota), Alžir (18 godina stara flota), Tunis (14 g. stara flota) i Francuska (14 g. stara flota).

Tablica 5.

Suvremena Mediteranska trajektna flota' ( 31.12. 2001.)

Država	Broj trajekata	Prosječan a godina gradnje	GRT	KAPACITET			
				Putnika	Kreveta	Osobnih vozila	Metara garaže
Grčka	122	1983	1.666.542	165.920	42.254	46.165	98.394
Italija	133	1983	1.255.367	136.879	36.325	30.436	76.303
Francuska	24	1989	548.320	39.096	16.212	12.435	26.013
Cipar	23	1973	259.287	23.746	7.439	7.067	16.651
Španjolska	16	1984	185.880	13.461	2.835	2.865	12.717
Malta	17	1974	122.284	16.977	4.566	3.295	7.524
Egipat	8	1977	75.041	9.038	4.492	1.419	3.031
Maroko	7	1977	67.753	7.922	1.247	1.976	3.765
Alžir	7	1985	61.796	8.418	4.536	2.050	2.364
Turska	14	1981	56.079	14.786	1.805	1.652	2.094
Hrvatska	15	1977	55.555	10.459	1.660	1.585	2.825
Tunis	2	1989	48.466	3.358	2.768	1.016	1.676
Libija	4	1973	45.321	3.385	2.199	924	760
Gibraltar	1	1977	8.457	320	40	240	550
Mediteran	373	1981	4.456.156	453.766	128.372	113.135	254.675
Svijet	1.150	1982	11.422.893	1.156.907	304.326	262.871	672.834

\*Uključeni samo trajekti iznad 1000 gt

Izvor: Drnjević, 2002

Broj hrvatskih putničkih brodova stagnira od 1996 godine, te se ne može govoriti o obnovi flote ni po kvantiteti ni kvaliteti. Tablica 6. daje uvid u kretanje broja putničkih mjesta od 1992.-2001. u hrvatskoj putničkoj floti. Može se uočiti da broj mjesta gotovo stagnira, te da se nabavljaju brodovi većeg kapaciteta. Godine 1995. i 1996., zbog

<sup>18</sup> Stanje flote članica Mare nostrum 2002. godine, Mare nostrum, 2003., str. 5 i 6.



prinova u floti, broj putničkih mjesta je u blagome porastu, a 2001. iako je broj brodova u apsolutnom iznosu niži za 9, broj putničkih mjesta je porastao za 1068.

Tablica 6.

Plovni park u pomorskom i obalnom prijevozu Hrvatske (1992.-2001.)

Godina	Putnički brodovi				KW
	Broj brodova		Putnička mjesta		
	Iznos	Verižni indeks	Iznos	Veriž. indeks	
1992.	61	-	19.575	-	75.142
1993.	64	105	20.836	106	80.402
1994.	58	91	20.709	99	83.066
1995.	74	128	22.265	108	113.976
1996.	84	114	23.319	105	134.795
1997.	85	101	23.518	100	135.054
1998.	86	101	24.597	95	138.111
1999.	85	99	24.329	99	138.647
2000.	88	104	24.443	101	139.289
2001.	79	89	25.511	101	138.426

Izvor: Statistički ljetopis 2002. , i izračuni autora

1)Uključeni su trajekti.

2) Od 1998. volumen brodova iskazan je u bruto tonama (GT).

Ako se usporedi ove podatke s podacima o prijevozu putnika pomorskim i obalnim prijevozom iz tablice 3., uočava se da intenzivan porast prijevoza putnika 2000.i 2001. godine ( 20,5% i 12,5% , respektivno) nije ni približno pratio porast kapaciteta putničkih brodova, što je rezultiralo velikim opterećenjem (na rubu izdržljivosti), brodova i posada. To je nastavljeno u sljedećim godinama.

U današnje vrijeme u prednosti su prometna sredstva koja mogu prevoziti putnike i automobile. Postoje velike oscilacije u tržišnim kretanjima, te putnički brodari moraju nastojati ublažiti ta sezonska kolebanja, umanjujući vršnu potražnju na sljedeći način:

- nižim cijenama prijevoza u mjesecima izvan vršne potražnje,
- češćim isplovljavanjem u mjesecima vršne potražnje,
- najmom brodova drugih brodara u mjesecima vršne potražnje,
- sklapanjem ugovora s drugim brodarima koji održavaju zajedničku liniju,
- sklapanjem ugovora s turističkim agencijama o brodskom prijevozu koristeći se manje opterećenim linijama i u mjesecima smanjene turističke potražnje.

Da bi putničko morsko brodarstvo moglo prevoziti putnike do turističkih destinacija, brodari moraju osigurati kvalitetnu prijevoznu uslugu, organizirati obavijesnu službu o polascima brodova, te rezervaciju i prodaju prijevoznih karata na što većem broju mjesta. Naglašava se da red plovidbe mora biti precizno napisan tako da ga većina

putnika može razumjeti, što sada kod «Jadrolinije» nije uopće slučaj<sup>19</sup>. Uz to, nigdje na jednom mjestu ne postoji cjelovit raspored jadranskih linija svih putničkih brodara<sup>20</sup>. Isto tako, cjelovite internetske informacije o prijevozu te internetski booking nisu raspoloživi na hrvatskim stranicama, čime se gubi jedan dio prometa.

Rezervacija i prodaja prijevoznih karata mora biti razdijeljena na što veći broj prodajnih mjesta. Ta prodaja, osim u samim putničkim lukama, mora biti organizirana od samog prelaska preko granice, uzduž prometnih komunikacija prema moru, pa i u inozemstvu. Sve mora biti dio jedinstvenog informacijskog sustava kako ne bi bilo problema u razmjeni podataka među pojedinim prodajnim mjestima. Prijevoz putnika mogao bi se unaprijediti «paketom prijevoznih karata» od mjesta boravišta do mjesta odredišta (ili izdavanjem jedinstvene prijevozne isprave koja bi vrijedila za sve dionice prijevoza).

### **3. Perspektiva hrvatskog linijskog putničkog brodarstva**

More je najjeftiniji putnički prijevozni put. Ipak, nužne su investicije u infrastrukturu kao što su putničke luke na obali i na otocima, te svjetionici, signalni uređaji i sl. Meteorološki uvjeti, procijenjeni broj putnika i automobila i udaljenost od obale određuju veličinu i tip putničkog broda.

Jadransko more je dio Sredozemnog mora i duboko je uvučeno u europski kontinent prema sredini, dugo je 870 km, a prosječno široko 159,3 km. Hrvatska država raspolaže najvećim dijelom jadranskog priobalja. Hrvatska obala Jadrana obiluje otocima, poluotocima, zaljevima i razvedenom obalom s pristupnim obalama i povoljnim dubinama mora za plovidbu svih vrsta putničkih brodova<sup>21</sup>.

Hrvatske putničke morske luke i brodovi nemaju problema s ledenim santama, velikim razlikama između plime i oseke, nedovoljnom dubinom mora za plovidbu većih putničkih brodova, prejakim morskim strujama koji zajedno ili pojedinačno djeluju u područjima mnogih oceana i mora u svijetu<sup>22</sup>.

Hrvatska svoje more treba koristiti aktivirajući ga kao prometni plovibeni put kojim se najlakše i najjeftinije mogu kretati osobe i dobra i na kojem se praktično ne mogu postaviti nikakvi količinski limiti. Jadransko more treba više koristiti kao medij kojim se Hrvatska povezuje sa svjetskim tržištima<sup>23</sup>.

Razvojne perspektive linijskog putničkog brodarstva su značajne jer je hrvatska obala druga najrazvedenija obala na Mediteranu, odmah iza Grčke. Problem su ipak velike

---

<sup>19</sup> O važnosti prometa za turizam vidjeti: Mrnjavac, E., *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2000.

<sup>20</sup> Jedino na otocima sjevernog Jadrana nema novih brodova, *Novi list*, 8.06.2003.

<sup>21</sup> Opširnije: Jurčević, M., Budor, Z., *Povezanosti prometnog sustava i turističkih potencijala RH*, kao okosnica svekolikog razvitka države, *Suvremeni promet*, br.1-2/1999.stra. 88-93.

<sup>22</sup> Opširnije: Glavan, B., *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992.,str.18.

<sup>23</sup> Delibašić, T., 2003., *Neke od gospodarskih značajki pomorskog prometa u hrvatskim lukama*, *Suvremeni promet*, br.5. str. 352.

oscilacije tijekom godine, pa su i brodovi neujednačeno iskorišteni. Ugovorima o poslovnoj suradnji s putničkim brogarskim tvrtkama iz južne hemisfere i taj bi se problem mogao riješiti. U svijetu se već uhodala praksa najma putničkih brodova od kompanija iz južne hemisfere, gdje vlada «mrtva sezona» u razdoblju godine kada je u sjevernoj hemisferi vršna potražnja<sup>24</sup>.

Moguće je da se u Hrvatskoj koriste brodovi kompanija iz južne hemisfere u obliku najma ljeti, a da ti brodari koriste hrvatske brodove zimi, kad je u Hrvatskoj mrtva sezona. Potrebno je uz to poraditi i na produženju sezone. Ovaj problem može se riješiti i klasičnim najmom putničkih brodova u inozemstvu u vrijeme vršne potražnje, slično kao u civilnom zrakoplovstvu. Za takav način poslovanja trebala bi biti daleko bolja organizacija «Jadrolinije», iako je vidljiv pozitivan pomak u zadnjim godinama.

Inače, 99,2% turista koji se evidentiraju diljem Hrvatske, svoj odmor provode na jadranskoj obali<sup>25</sup>. Može se očekivati da će se takav razvoj nastaviti i u budućim godinama.

Vezano za posjet inozemnih turista, zapaža se njihova usmjerenost na linije hrvatskih putničkih brodara a to su:

1. linije između obale i otoka (treba ih intenzivirati),
2. uzduž obalne linije (treba ih intenzivirati naročito dok se potpuno ne izgradi moderna uzdužjadranska cesta),
3. prekojadranske linije (treba ih također intenzivirati).

Trenutno ne zadovoljavaju postojeće putničke brodske linije između samih otoka, a ima ih dosta koje tek treba uspostaviti. Posebnu pažnju treba obratiti razvitku prekojadranskih linija, jer one znače za Hrvatsku izravno povezivanje talijanskog emitivnog i hrvatskog receptivnog područja. Povećanje prometa zahtijevat će i značajnije investicije. Tako se za povećanje prometa između obale i otoka, te između otoka traži oblikovanje mreže putničkih terminala, te investiranje u prikladnu flotu brzih brodova i trajekata za prekojadranske pravce<sup>26</sup>.

Da bi se osigurale dobre perspektive hrvatskog linijskog putničkog brodarstva, država bi trebala hitno osigurati financijska sredstva, organizirati rashodovanje skoro svih brodova starijih od 30 godina, te ih zamijeniti novogradnjama iz domaćih brodogradilišta. Tako bi se uposlila domaća brodogradilišta u izgradnji domaće putničke flote, a ona bi trebala preuzimati povećanje prometa motoriziranih turista koje će uslijediti završetkom izgradnje hrvatskih autocesta. Jer hrvatska putnička flota u današnjim uvjetima, prema mišljenju odgovornih djelatnika u «Jadroliniji», krajnjim naporima zadovoljava potrebe putnika u ljetnim mjesecima.

Trebalo bi se svakako zapitati: Što o takvom prijevozu misle turisti premoreni ljetnim gužvama na našim cestama i u trajektnim lukama? Oni se često voze presporim (kao u

---

<sup>24</sup> Mrnjavac, E., 2000, Linijski pomorski putnički promet, *Suvremeni promet*, br.5. str. 365.

<sup>25</sup> Hrvatski turizam u brojkama.2000, Ministarstvo turizma, 2001.

<sup>26</sup> Mrnjavac, E., Linijski pomorski putnički promet u povezivanje mjesta boravišta i turističkog odredišta, 2000, 5.

doba brodova na pogon strojeva ugljenom), prebučnim, vibrirajućim brodovima, s malim salonima bez ventilacije ili u skućenim salonima za nepušače. Saloni za nepušače često uopće nisu ničim odvojeni od onih za pušače, jer je trajekt premalen za dva salona, a vrlo često se daje prednost pušačima, za razliku od načina ponašanja u zemljama iz kojih dolaze gosti. U nekim trajektima dok pada kiša mora se u salonima upotrijebiti kišobran jer su gornje palube od korozije doslovno probijene (»Lastovo«, npr.).

Sve to dovoljno svjedoči o razlozima zbog kojih se ne može ostvariti turistički promet prije Domovinskog rata. Od tada su se mnoge putničke flote bitno obnavljale, posebice turističkih velesila kao što su: Francuska, Italija, Španjolska, Grčka, pa i Turska, Tunis, i Alžir kojima je danas putnička flota mlađa od hrvatske<sup>27</sup>.

Očito je da hitno treba promijeniti odnos prema nacionalnoj putničkoj floti, krupnim koracima krenuti u njezinu obnovu sa znatnim investicijama, slično procesu koji se trenutno odvija u cestovnom i željezničkom prijevozu.

Vlada je doduše donijela odluku o minimalnom broju od tri dnevne brodske veze do svih većih naseljenih otoka, od kojih barem dvije brze brodske veze. Međutim, sada se dnevno teško održava i jedna, što dovoljno govori da je Hrvatska još daleko od svoje jadranske orijentacije. Kod razvijenih država u svijetu najveća je gustoća stanovništva u obalnom pojasu uslijed razvijenog prometa. To je područje s najvećim gospodarskim mogućnostima. U Hrvatskoj se događa suprotno. Pučanstvo uglavnom napušta svoje otoke, kao što su činili i njihovi preci.

Ugovorena gradnja tri nova trajekta kapaciteta po 100 vozila i 600 putnika, planirana buduća gradnja još jednog trajekta istih karakteristika te kupnja polovnog trajekta »Tin Ujević« starog godinu dana, kapaciteta 200 vozila i 1000 putnika, nikako ne mogu biti razlogom za preveliko zadovoljstvo<sup>28</sup>. Sve skupa to je nedovoljno, a osobito ne budu li rashodovani ili prodani putnički brodovi i trajekti stariji od 30 godina. Ne priliči da takva plovila prevoze putnike u 21. st. kada u svijetu prevladavaju luksuzna i komforna prometna sredstva.

Postoji međuovisnost između turističke industrije i obalne putničke plovidbe, morskog brodarstva koje dovodi korisnike turističke usluge na obale Jadrana i jadranske otoke.<sup>29</sup> Razvitak brodarstva treba pratiti razvitak turizma kako bi se moglo osigurati dolazak turista na priobalne i otočke destinacije. Profitabilnost brodarstva zasigurno bi bila veća kada bi se osiguralo kvalitetnije prometno spajanje i povezivanje područja atraktivnih za turiste. No za to je potrebno prilagođavanje poslovne i investicijske politike potrebama i zahtjevima turista i planovima razvitka i jačanja turističkih destinacija.

Velika ulaganja bit će potrebna u sferi transportnih i turističkih usluga, kao, uostalom, i u drugim tranzicijskim zemljama. To onda znači da je potrebna liberalizacija inozemnih ulaganja u transportne tvrtke, luke, infrastrukturne sadržaje, hotele,

---

<sup>27</sup> Drnjević, O, Analiza pomorskog prometa i lučkih aktivnosti u Splitu za razdoblje do 2015.godine, Mimeo, Split, travnja 2002.

<sup>28</sup> Utrka »škerova« za izgradnju četiri nova trajekta Jadrolinije, Novi list. 19.10.2002.

<sup>29</sup> Jurić, B, 1963, Integracija pomorstva i turizma, Pomorstvo, Rijeka, br.3.

restorane i zemljišta, te promišljanje održivog razvoja transporta u kontekstu razvoja turističke ponude<sup>30</sup>.

Naravno, potrebe razvoja ne iscrpljuju se na ovim djelatnostima, već traže podršku razvitka i sprječavanje depopulacije otoka. Polazeći od ovih odrednica jasno je da je potreban cjelovit pristup planiranju razvitka priobalja i otoka uz poštivanje njihovih osobitosti i potencijala. U tom smislu se mogu promatrati i zahtjevi za globalizacijom razvoja hrvatske jadranske obale i strateško usmjeravanje turizma i pomorske plovidbe, kao temeljnog pokretača i preduvjeta turističkog prometa uopće, uz određivanje i planiranje kvantitativnih i kvalitativnih razvojnih veličina<sup>31</sup>.

#### 4. Zaključak

Republika Hrvatska je do sada subvencionirala nerentabilne brodske pruge te se smatra da bi to trebala raditi i ubuduće. Također bi trebala do svih otoka omogućiti više dnevnih brzih i lokalnih trajektnih veza. Hrvatski otoci, stjecajem okolnosti očuvani, ugodne su klime, s blagim zimama i osvježavajućim ljetnim maestralom, uz povijesne gradove i naselja, s prijaznim i dobroćudnim stanovnicima, što sve osigurava i jamči isplativost državnih investicija na duži rok. Međutim, potrebno je osigurati primjenu koncepta održivog turizma, kako se ne bi ugrozile otočke zajednice i prirodni resursi.

Postoji međuovisnost razvitka turizma i morskog putničkog brodarstva. Iako je Hrvatska sezonska receptivna turistička zemlja ne smije se dogoditi da putnički linijski brodovi ne plove zimi, ponekad samo zbog loših vremenskih uvjeta. Jer zbog nedovoljnog broja putnika, brodari nalaze razlog za neisplovljavanje u lošim vremenskim uvjetima. Treba kupiti ili izgraditi brodove koji će moći u svim vremenskim prilikama svakodnevno održavati putničke linije prema plovidbenom redu, bez obzira na trenutni broj putnika, a država bi trebala na takvim linijama snositi eventualne gubitke putničkih brodara.

Razvojni potencijal modernih i brzih autocesta, koje se upravo grade s namjerom povezivanja kontinentalnog i primorskog dijela Hrvatske, neće se ostvariti za otoke, otočane i njihove posjetitelje, dokle god su u plovidbi ovako stari, neudobni putnički brodovi, često bez mogućnosti da se fizički odvoje saloni za putnike pušače, i one koji to nisu, sa samo jednom ukrcajnom rampom za automobile, gdje vozači moraju izlaziti vozeći automobile unatrag preko uske rampe i gdje brodovi voze brzinama nižim od 12 Nm/h. Ti brodovi jesu i bit će prilog negativnoj reputaciji hrvatskoga putničkog brodarstva, turizma i hrvatske države, kao i smetnja punoj valorizaciji jadranske razvojne okosnice.

Kada se izgrade autoceste još će se više zaoštriti već prisutni problemi nedostatka brodskih i neodgovarajućih smještajnih kapaciteta. Razvojem turizma na otocima,

---

<sup>30</sup> Zelenika, R., Pupovac, D., Ogorelc, A., (2001), Model međusektorske analize-čimbenik strukturalnog usklađivanja transportnih i turističkih usluga, *Suvremeni promet*, 1 / 2., str. 46.

<sup>31</sup> Blažević, B., *Ograničenosti prostornih i kadrovskih resursa i turizam, Zbornik radova "Hoteli i turizam 2002"*, Opatija, 2002.

radna snaga će trebati svakodnevno dolaziti na otoke zbog nedostatka radne snage potrebnih kvalifikacija. To će sve zajedno tražiti barem tri brze veze otoka s kopnom dnevno i to do svih većih i naseljenijih otoka. Takav putnički pomorski promet je već i sad obveza po odluci Hrvatskog sabora iz 1999. godine, te Zakona o hrvatskim otocima iz 2001. godine, ali se teško održava i jedna brza brodska veza dnevno, a do nekih otoka (po ranije spomenutom kriteriju) nema još uvijek ni jedne.

Da bi se povećala duljina trajanja vršne potražnje za putničkim brodovima, hrvatske turističke tvrtke trebale bi maksimalne napore uložiti u obradu skandinavskog, engleskog i francuskog tržišta, čija je klijentela sklona dolasku u turističke destinacije izvan sezone.

Kompleksan pristup planiranju razvitka priobalnog i otočnog gospodarstva otvara perspektivu razvitka otočkog gospodarstva primjerenog ograničenim i specifičnim prirodnim resursima, napose razvitku turizma i pratećih djelatnosti. Oživljavanje razvitka i sprječavanje depopulacije na otocima povezano je s razvitkom putničkog morskog brodarstva. Uz ulaganja u modernizaciju i obnavljanje flote te uz ulaganja u prateću infrastrukturu, morsko putničko brodarstvo bit će faktor poticanja razvitka priobalja i otoka, ali i cijele Hrvatske.

### Litaratura

1. Blažević, B., Vuković, T., 2002, Mogućnosti turizma u rješavanju problema nezaposlenosti, *Tourism and Hospitality management*, Wien-Opatija, April, str.31.
2. Blažević, B., Ograničenosti prostornih i kadrovskih resursa i turizam, *Zbornik radova "Hoteli i turizam 2002"*, Opatija, 2002.
3. Delibašić, T., 2003. Neke od gospodarskih značajki pomorskog prometa u hrvatskim lukama, *Suvremeni promet*, br.5.
4. Drnjević, O, Analiza pomorskog prometa i lučkih aktivnosti u Splitu za razdoblje do 2015.godine, *Mimeo*, Split, travnja 2002.
5. Dulčić, A, Petrić, L., *Upravljanje razvitkom turizma*, Mate, Zagreb, 2002
6. Filipić, P., Šimunović, I.1993, O ekonomiji obalnih područja - planiranje i upravljanje, *Ekonomski fakultet Split*
7. Glavan, B., *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
8. Howard, M.W. , 2001, Održivi turizam na otocima Old Providence, and Santa Catalina: Analiza prihvatnog kapaciteta, *Turizam*, br.4, str.352.
9. Jurčević, M., Budor. Z., Povezanosti prometnog sustava i turističkih potencijala RH, kao okosnica svekolikog razvitka države, *Suvremeni promet*, 1999, 1/2 .
10. Jurić, B, 1963, Integracija pomorstva i turizma, *Pomorstvo*, Rijeka, br.3.
11. Kunst, I., 1996, Konceptija razvitka turizma na hrvatskim otocima, *Turizam*, br.9-10.str.213.

12. Mrnjavac, E., Linijski pomorski putnički promet u povezivanje mjesta boravišta i turističkog odredišta, 2000, *Suvremeni promet*, br. 5.
13. Mrnjavac, E., *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2000.
14. Pašalić, Ž., *Razvojna međuovisnost i konfliktnost prometa i turizma*, *Suvremeni promet*, 2001, 3 / 4.
15. Petrić, L., 2000., *The network partnership system as a prerequisite for strengthening the synergy effects and efficient management of the national system of tourism*, International conference: *Tourism and Transition*, Dubrovnik, November, 22-24.
16. Šimičić, V., 2003., *Studija prometnih i gospodarskih osnova povezanosti otoka s kopnom i otoka međusobno*, Zagreb, mimeo
17. Šimulčuk, D., Perše, S., *Prometna infrastruktura- čimbenik valorizacije turističkih potencijala Hrvatske*, *Suvremeni promet*, 2001, 3 / 4.
18. Šimulčuk, D., *Prometna infrastruktura u funkciji održivoga gospodarskog razvitka Republike hrvatske*, *Suvremeni promet*, 2000, 1 / 2.
19. Zelenika, R., Jakomin, I., *Relevantni činitelji organizacije prometnog poduzeća*, *Suvremeni promet*, 1997, 3 / 4.
20. Zelenika, R., Pupovac, D., Ogorelc, A., *Model međusektorske analize-čimbenik strukturalnog usklađivanja transportnih i turističkih usluga*, *Suvremeni promet*, 2001, 1 / 2.
21. *Statistički ljetopis Hrvatske za 2002*, DZS, 2003.
22. xxx, 2001, *Hrvatski turizam u brojkama*, Ministarstvo turizma, 2001.
23. xxx, 2002, *Utrka «škverova» za izgradnju četiri nova trajekta Jadrolinije*, *Novi list*. 19.10.2002.
24. xxx, 2003, *Jedino na otocima sjevernog Jadrana nema novih brodova*, *Novi list*, 8.lipnja
25. xxx, 2003, *Stanje flote članica Mare nostrum 2002. godine*, *Mare nostrum*
26. xxx, 2003, *Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2010. godine*, Ministarstvo turizma



*Tatjana Delibašić*<sup>1</sup>  
*Vinko Vidučić*<sup>2</sup>

## THE INTERRELATION OF MARITIME PASSENGER SHIPPING AND TOURISM IN CROATIA

### *ABSTRACT*

*This paper analyses the current state of maritime shipping and its role in the Croatian economy. The interrelation of tourism and maritime passenger shipping is investigated. The prospective of Croatian passenger shipping is analysed in the light of tourism and coastal development.*

**Key words:** *maritime shipping, tourism, passenger fleet*

---

---

<sup>1</sup> Lecturer, Split College of Maritime Studies University of Split

<sup>2</sup> B. Engr., PhD student, Member of the Tourism Council of Podstrana municipality