

KAPACITETI I TEHNOLOŠKA STRUKTURA HRVATSKOGA MORSKOG BRODARSTVA³

SAŽETAK

Aktualna pitanja hrvatskoga morskog brodarstva vezana su za postojeće kapacitete, vrstu brodova i stanje svjetskog pomorskog tržišta te nacionalnih potreba po pitanju putničkog linijskog brodarstva. U radu je prikazan pregled stanja brodova po brodarskim društvima te posebice tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva koja bitno određuje fleksibilnost i uspješnost poslovanja na tržištu. Prema Statističkom ljetopisu i analizama stanja kapaciteta putničkih brodova u linijskoj i obalnoj plovidbi može se konstatirati stagnacija kapaciteta putničkih brodova. No, zbog povećanja i modernizacije znatno je povećan broj ukupno prevezenih putnika, zbog povećanja kapaciteta i modernizacije nekih putničkih brodova. Broj brodova u teretnom brodarstvu u promatranom razdoblju, posljednjih deset godina, znatno je smanjen. U radu su analizirani tehnološka struktura i vrste brodova hrvatskoga morskog brodarstva. Kod analize mogućnosti razvoja morskog brodarstva poseban naglasak stavljen je na prijevoz putnika. Zaključeno je kako postoje realne mogućnosti razvoja po kapacitetima i vrstama brodova. Posebni naglasak stavljen je na razvoj putničkih brodova u funkciji povezivanja hrvatskih otoka i razvoja turizma. Naglašena je mogućnost razvoja suvremenih brodskih kapaciteta koji bi vodili računa o planiranom razvoju suvremenog terminala za ukapljeni plin te je još jednom naglašeno pitanje mogućnosti dugoročne suradnje hrvatskog brodarstva i hrvatske brodogradnje.

Ključne riječi: morsko brodarstvo, kapaciteti, tehnološka struktura, putnički brodovi, nosivost broda

1. UVOD

Zbog značenja morskog brodarstva za razvoj i odvijanje međunarodne robne razmjene u svijetu, aktualna pitanja odvijanja morskog brodarstva i posebice hrvatskoga morskog brodarstva zaslužuju stalno praćenje te pozornost stručnjaka i znanstvenika iz tog područja. Aktualna pitanja i problemi morskog brodarstva proizlaze iz stalnog napretka tehnologija prijevoza te kretanja na tržištu pomorskog prijevoza. Stalni porast međunarodne robne razmjene traži određene kapacitete koji prate ponudu i potražnju roba na tržištu. Kapaciteti hrvatskoga morskog brodarstva zaslužuju posebnu pozornost i zbog stagnacije kapaciteta te prilagođavanja isključivo tržišnim uvjetima. U ovom radu potrebno je analizirati ukupne kapacitete hrvatskoga morskog brodarstva te stanje pojedinih hrvatskih brodarskih društava. Tehnološka struktura hrvatskog brodarstva bitno utječe na uspješnost poslovanja brodarstva i prilagođavanje tržištu pomorskog prijevoza. Mogućnost razvoja hrvatskoga morskog brodarstva, planovi razvoja te osiguranje sredstava za gradnju novih brodova zaslužuju daljnju

¹ Dr. sc., prof. v. š., Veleučilište u Rijeci, Vukovarska 58, 51 000 Rijeka, Hrvatska. E-mail: dusan.rudic@veleri.hr

² Mag. oec., v. pred., Veleučilište u Rijeci, Vukovarska 58, 51 000 Rijeka, Hrvatska. E-mail: barbara.rudic@veleri.hr

³ Datum primitka rada: 15. 1. 2018.; datum prihvaćanja rada: 1. 3. 2018.

pozornost. Pitanje stanja i razvoja linijskog putničkog prijevoza zaslužuje posebne analize i definiranje kapaciteta.

2. AKTUALNA PITANJA HRVATSKOGA MORSKOG BRODARSTVA

Pod utjecajem znanstveno-tehnološke revolucije svjetsko gospodarstvo posljednjih desetljeća doživljava snažne tehničke, tehnološke i organizacijske promjene. Novi oblici proizvodnje koji podrazumijevaju specijalizaciju, automatizaciju te informacijske tehnologije bitno su obilježili gospodarske tokove u cijelom svijetu.

Suvremeni procesi proizvodnje i potražnje podrazumijevaju suvremene prometne tehnologije i specijalizaciju koje postaju glavni integrirajući faktori. Naime, danas u svijetu nije problem imati bogate resurse i visoke tehnologije proizvodnje, ako se ima razvijeni pomorski i kopneni promet koji integriraju mjesta proizvodnje i potrošnje.

Suvremeni sustavi proizvodnje u svijetu imaju posebnu ulogu, jer povezati proizvodnju i potrošnju na udaljenim mjestima diljem svijeta znači koristiti komparativne prednosti tržišta i omogućiti globalni razvoj svjetskog tržišta i pojedinih zemalja.

Pomorske zemlje, među koje ide i Republika Hrvatska, imaju posebnu ulogu po pitanju razvoja svjetske međunarodne razmjene i trgovine. Pomorske zemlje osim sudjelovanja u razmjeni imaju svojim lukama i prometnim sustavom ulogu regulatora i ubrzanja međunarodnih robnih tokova.

Brojne svjetske luke doživljavaju sve veći porast kontejnerskog i Ro-Ro prometa. Osim toga razvijaju se moderni i sve veći terminali za rasute i tekuće terete. Terminali za specijalne terete privlače posebnu pozornost.

Zbog pravilnog razumijevanja trendova razvoja suvremenih tehnologija prijevoza u morskome brodarstvu potrebno je pratiti stanje i razvoj trgovačke mornarice najznačajnijih pomorskih zemalja. Kod analize stanja i pravaca razvoja treba imati na umu veličinu i vrste brodova te stanje i planove razvoja modernih lučkih i kopnenih terminala.

Imajući na umu glavna aktualna pitanja i probleme razvoja morskog brodarstva u svijetu, moguće je sagledati i definirati aktualna pitanja morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj, zemlji koja ima svoj važan pomorski položaj u svijetu.

Analizirajući aktualna pitanja razvoja morskog brodarstva u svijetu mora se voditi računa o glavnim elementima na kojima počiva suvremeno morsko brodarstvo i pojedine vrste plovidbe. Ne ulazeći u točne definicije pojedinih vrsta brodarstva, možemo reći da linijsko brodarstvo u novije vrijeme počiva na nekim elementima kao što su:

- specijalni linijski brodovi (kontejnerski i Ro-Ro)
- specijalni lučki i kopneni terminali
- specijalizirana oprema na terminalima
- stanje sustava kontejnera po broju i vrstama

- standardizacija prijevoznih sredstava i opreme.

Suvremeno slobodno i tankersko brodarstvo počivaju na:

- velikim kapacitetima i specijalizaciji brodova za pojedine vrste tereta
- specijalizaciji lučkih terminala
- velikim prekrcajnim kapacitetima za pojedine vrste tereta.

Svi nabrojani osnovni elementi podrazumijevaju visoku razinu standardizacije koja osigurava brzinu, sigurnost, racionalnost prijevoza te velike prijevozne i prekrcajne kapacitete.

3. KAPACITETI HRVATSKOGA MORSKOG BRODARSTVA

Zbog aktualnosti značenja morskog brodarstva za svaku pomorsku zemlju potrebno je voditi računa o definiciji i sadržaju morskog brodarstva.

Prema leksikografskom definiranju, pojam morsko brodarstvo je gospodarska djelatnost prijevoza robe i putnika brodovima morem. Pridjevi morski i morsko često se u literaturi i govoru zamjenjuju s pridjevima pomorski, pomorsko, pomorska, što, u pravilu, nije pogrešno (Zelenika, 2001:42). Polazeći od navedene definicije, hrvatsko morsko brodarstvo može se definirati kao gospodarska djelatnost pomorskog prijevoza robe i putnika brodovima hrvatskih morskih brodara.

Imajući na umu sve navedeno, podsustav morskog brodarstva mora se izučavati ne samo s obzirom na vrstu brodova i prisutan trend „specijalizacije“, već i s obzirom na način iskorištavanja brodova, zemljopisni prostor na kojem brodovi plove i obavljaju plovdbenu djelatnost (Dundović, 2003:71).

Postoje velike razlike u organizaciji i tehnologiji prijevoza, pa je zbog toga potrebno odvojeno razmatranje brodara i trgovačkih društava za prijevoz putnika od brodara koji isključivo prevoze teret.

Prije nego se analiziraju postojeći kapaciteti hrvatskoga morskog brodarstva potrebno je prikazati rast međunarodne pomorske trgovine u određenim godinama.

Tablica 1. Rast međunarodne pomorske trgovine u izabranim godinama (u milijunima tona)

Godina	Nafta i plin	Glavni rasuti tereti	Ostali suhi tereti	Ukupno (svi tereti)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 785
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 829	2 923	3 762	9 514
2014	2 825	2 985	4 033	9 843
2015	2 932	3 121	3 971	10 023
2016	3 055	3 172	4 059	10 287

Izvor: Review of maritime transport, 2017., str. 20

Stalni rast međunarodne pomorske trgovine koji je prikazan u tablici 1 povlači za sobom i stalni rast ukupnih brodskih kapaciteta te tehnološke strukture pomorskih brodova. Sve navedeno govori o velikom značenju pomorske trgovine za ukupnu međunarodnu razmjenu roba u svijetu.

Zbog odgovora na rast i iznos pomorske trgovine u radu se daje i stanje svjetske trgovačke flote po vrstama brodova u 2016. i 2017. godini kao što je to prikazano u tablici 2.

Tablica 2. Svjetska pomorska flota po glavnim vrstama brodova, 2016. i 2017. godine (u tisućama tona nosivosti)

Vrsta brodova	2016.	2017.
Tankeri	505 736	534 855
Brodovi za rasute terete	779 289	765 581
Brodovi za generalne terete	74 992	74 823
Kontejnerski brodovi	244 339	245 609
Ostali brodovi	200 923	209 984
UKUPNO	1 805 279	1 861 852

Izvor: Review of maritime transport, 2017., str. 39

Pokazatelji svjetske pomorske flote u tablici 2. predstavljaju odgovor na ponudu i potražnju roba na svjetskom pomorskom tržištu. Sve to bitno utječe na kretanje vozarina na svjetskom pomorskom tržištu, te se odražava na stanje brodograđevne industrije u svijetu.

Govoreći o specifičnostima hrvatskoga morskog brodarstva u odnosu na svjetsko morsko brodarstvo spomenimo da su one posljednjih desetljeća proizlazile iz tradicije, oblika vlasništva, tretmana pomorske orijentacije te postojećih subvencija koje su pratile hrvatsko brodarstvo prije dvadeset i trideset godina.

Danas hrvatsko morsko brodarstvo počiva na isključivo tržišnim osnovama, brodarska poduzeća imaju svoje vlasnike i dijele sudbinu ostalih brodarskih kompanija i uvjete poslovanja na svjetskom tržištu. Proces pretvorbe i privatizacije poduzeća hrvatskoga morskog brodarstva te ostali faktori koji utječu na stanje brodara a vezani su za situaciju na svjetskom pomorskom tržištu doveli su do smanjenja kapaciteta te izmjene tehnološke strukture izražene vrstom brodova.

Ukupno hrvatsko morsko brodarstvo može se podijeliti na različite vrste plovidbe na temelju određenih kriterija koji određuju osnovnu strukturu brodarstva u svijetu.

U gospodarskom i organizacijskom smislu osnovna podjela brodarstva vrši se obzirom na različitost formiranja cijene prijevoza, različitost djelovanja tržišta te različitost organizacije poslovanja i prijevoza tereta i putnika. Temeljem navedenih kriterija brodarstvo se dijeli na hrvatsko linijsko brodarstvo, slobodno brodarstvo, tankersko brodarstvo i putničko brodarstvo.

Zbog preglednosti i pojašnjenja kapaciteti hrvatskoga morskog brodarstva daju se u tablici 3.

Tablica 3. Zbirni prikaz kapaciteta hrvatskog brodarstva (članica Hrvatske udruge brodara „Mare nostrum“ Zagreb, na dan 31. 12. 2017.

Naziv brodara	Broj brodova	Bruto tonaža	Ukupna nosivost	Broj vozila	Broj putnika
TANKERSKA PLOVIDBA	18	658.070	1.144.337		
ATLANTSKA PLOVIDBA	13	446.065	784.686		
ULJANIK PLOVIDBA	8	243.480	419.374		
JADROPLOV	6	168.402	292.933		
JADROLINIJA	50	114.025		3.824	27.799
BRODOSPAS	16	11.464	11.312		116
JADRANSKI POMORSKI SERVIS	16	5.327	3.178		
RAPSKA PLOVIDBA	5	2.128		166	1.092
BRODOSPLIT PLOVIDBA	1	1.212	232		12
UKUPNO NA DAN 31.12.2017.	133	1.650.173	2.656.052	3.990	29.019

Izvor: Statistički podaci Hrvatske udruge brodara „Mare nostrum“, 31. 12. 2017.

Kao što je vidljivo iz tablice 3, ukupni kapaciteti hrvatskog morskog brodarstva članica „Mare nostrum“, Zagreb 31. 12. 2017. godine, iznosili su 133 broda i 2,7 milijuna DWT-a⁴, dok su ukupni kapaciteti godinu dana prije na dan 31. 12. 2016. iznosili 138 brodova i 2,8 milijuna DWT-a. U tablici su prikazani svi brodovi brodarara pod hrvatskom i pod stranom zastavom. Udruga hrvatskih brodarara „Mare nostrum“ Zagreb okuplja sve veće i značajnije hrvatske brodarare te prati stanje kapaciteta i poslovanje brodarara.

Analizirajući stanje ukupnih kapaciteta hrvatskoga morskog brodarstva članica udruge „Mare nostrum“ posljednjih dvadeset pet godina može se zaključiti da je u tom razdoblju došlo do značajnog pada ukupnih kapaciteta za prijevoz tereta te da su i nestala neka brodararska poduzeća.

Mali hrvatski brodarari i brodovi za prijevoz putnika, turista i tereta uredno su registrirani i upisani u upisnike brodova, neki od njih udruženi su u Udrugu malih brodarara. Ti brodovi predstavljaju posebnu problematiku koja se prati odvojeno od velikih brodarara te zahtijevaju posebno istraživanje i analizu.

Osim praćenja stanja kapaciteta hrvatskoga morskog brodarstva u sklopu Hrvatske udruge brodarara, kao što je to prikazano u tablici 3, potrebno je istaknuti da i Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske vodi statističke podatke hrvatskih brodarara po određenoj metodologiji, koji se prezentiraju u Statističkom ljetopisu Republike Hrvatske, kao što je to navedeno u tablici 4.

Tablica 4. Plovni park (kapaciteti brodova hrvatskoga morskog brodarstva) u pomorskoj i obalnom prijevozu od 2006. do 2015. godine

godina	Putnički brodovi			Teretni brodovi			
	broj brodova	putnička mjesta	kw	broj brodova	GT ¹ , 000	DWT, 000	kw, 000
2006.	86	31 116	208 299	69	1 425	2 398	447
2007.	91	34 730	223 878	67	1 502	2 564	448
2008.	88	34 025	225 324	68	1 586	2 740	466
2009.	88	34 261	218 437	64	1 561	2 707	449
2010.	85	33 568	211 065	68	1 631	2 845	458
2011.	80	32 498	201 297	67	1 656	2 862	491
2012.	91	32 685	200 539	64	1 612	2 791	482
2013.	85	32 416	198 477	46	1 225	2 143	371
2014.	84	33 830	198 076	45	1 212	2 078	365
2015.	84	33 303	195 994	43	1 286	1 669	386

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske, Zagreb, prosinac, 2016., str. 370.

⁴ DWT je ukupna nosivost broda u težinskim tonama

Analizirajući broj i kapacitete putničkih brodova, uključujući i trajekte, može se zaključiti da se nije značajnije mijenjao broj putničkih brodova u razdoblju od 2006. do 2015. godine. No, povećan je ukupni broj putničkih mjesta koji je 2006. godine iznosio 31.116, dok je 2015. godine iznosio 33.303 putničkih mjesta. To znači da su neki brodovi manjeg kapaciteta u međuvremenu rashodovani, a nabavljeni su brodovi većeg kapaciteta po putničkim mjestima. Analizirajući ukupne kapacitete teretnih brodova po broju teretnih brodova i ukupnom DWT-u može se zaključiti znatan pad broja brodova i ukupnog DWT-a. Tako je prema tablici 4 broj brodova 2006. godine iznosio 69 brodova i 2.398.000 DWT-a, a 2015. godine 43 broda i 1.669.000 DWT-a.

4. TEHNOLOŠKA STRUKTURA I ZAHTJEVI POMORSKOG TRŽIŠTA

Tehnološka struktura i vrsta brodova imaju veliko značenje za prilagođavanje i uspješnost poslovanja hrvatskih teretnih brodara na svjetskom pomorskom tržištu. Tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva, pored ukupnih kapaciteta, predstavlja značajno pitanje aktualnog razvojnog trenutka morskog brodarstva neke zemlje. Isto tako prosječna starost flote bitno se odražava na konkurentnost i uspješnost poslovanja na svjetskom pomorskom tržištu (Rudić, 1998:15). Organizacija i uspješnost poslovanja putničkih brodara u međunarodnoj i obalnoj plovidbi Republike Hrvatske predstavlja rastući trend posljednjih godina.

Organizacija pomorskog prijevoza putnika i robe stalno se unaprjeđuje i zahtijeva nove brodove i nove oblike prijevoza sukladno najnovijim dostignućima na pomorskom tržištu. Značenje pomorskog putničkog prijevoza za svaku pomorsku zemlju ima svoje specifičnosti sukladno razvedenosti obale i turizma te razvijenosti trgovačke mornarice u međunarodnoj plovidbi.

U tablici 5 prikazan je prijevoz putnika i robe hrvatskih morskih brodara u pomorskom i obalnom prijevozu.

Tablica 5. Prijevoz putnika i robe hrvatskih morskih brodara u pomorskom i obalnom prijevozu

	Prevezeni putnici, 000	Putničke milje, mil.	Prevezena roba, 000 t		Tonske milj ² , mil.	
			ukupno	u međunarodnom prijevozu	ukupno	u međunarodnom prijevozu
2006.	12 079	245	31 423	30 150	73 971	73 843
2007.	12 723	265	32 420	31 120	74 230	74 074
2008.	12 861	265	30 768	29 592	77 199	77 065
2009.	12 550	263	31 371	30 578	74 160	74 044
2010.	12 506	266	31 948	31 151	87 878	87 765
2011.	12 926	315	30 348	29 571	83 929	83 812
2012.	12 474	325	25 636	24 860	67 861	67 741
2013.	12 770	331	24 744	24 021	68 727	68 613
2014.	13 029	335	20 335	19 629	58 158	58 048
2015.	13 082	337	21 376	20 635	65 995	65 878

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske, Zagreb, prosinac, 2016., str. 371.

Analizom tablice 5 zaključuje se da ukupno prevezeni putnici u razdoblju od 2006. do 2015. godine ne pokazuju značajnije promjene te iznose između 12 i 13 milijuna putnika ukupno po godini. Što se tiče prijevoza robe u razdoblju od 2006. do 2015. godine evidentan je znatan pad izražen u težinskim tonama. Tako je 2006. godine bilo prevezeno ukupno 31.423.000 tona robe, dok je 2015. godine prevezeno ukupno 21.376.000 tona. Sve je to posljedica već prije rečenog smanjenja broja brodova i ukupne nosivosti.

Promatrajući prijevoz putnika i robe u hrvatskom morskome brodarstvu može se zaključiti da se posljednjih 10 godina pomiče težište prijevoza prema putničkom linijskome prometu, što treba imati na umu kod definiranja i analize pomorske politike u budućnosti. U hrvatskom brodarstvu prevladava putnički linijski promet koji objedinjuje putničke brodove, katamarane, trajekte i izletničke brodove. Osim Jadrolinije Rijeka koja predstavlja najznačajnijega putničkoga linijskog brodaru u pomorskoj i obalnoj plovidbi, posljednjih godina pojavljuju se i neki drugi putnički brodari koji traže svoje mjesto na području prijevoza putnika i turista.

5. MOGUĆNOSTI RAZVOJA HRVATSKOGA MORSKOG BRODARSTVA

Imajući na umu razvoj hrvatskoga morskog brodarstva posljednjih pedeset godina te pretvorbu i privatizaciju posljednjih 25 godina može se zaključiti kako su se razvijali broj brodova i ukupni kapaciteti. Posljednjih desetljeća tijekom pretvorbe i privatizacije te prilagođavanja svjetskom i nacionalnom tržištu brodari su stekli znanja i iskustvo o tome kako formirati optimalne kapacitete.

Što se tiče slobodnog brodarstva, brodari žele održati neovisan položaj na tržištu rasutih tereta te mogućnost povećanja kapaciteta sukladno kretanjima vozarina na svjetskom tržištu. Uz te osnovne trendove, hrvatski brodari moraju voditi računa o sigurnosti i zaštiti pomorskog okoliša.

Brodovi i društva za prijevoz nafte planiraju nakon privatizacije dugoročni razvoj, stabilnost, kvalitetu, povezivanje s poslovnim partnerima, uspješno poslovanje i dugoročne investicije u brodove i zaštitu okoliša sukladno najnovijim kretanjima na tržištu morskog brodarstva.

Imajući na umu stalni razvoj i modernizaciju flote u funkciji hrvatskog gospodarstva potrebno je razmišljati o planovima razvoja oko LNG terminala na Krku koji uključuje izgradnju kapaciteta kao što su tankeri i tankeri za plin te ostali prateći plovni objekti u funkciji rada terminala. Ako se ima u vidu i hrvatska brodogradnja koja može graditi brodove najsloženijih tehnologija, takva razmišljanja zaslužuju posebnu pozornost i suradnju između hrvatskih brodaru i hrvatske brodogradnje.

Razvoj putničkog brodarstva u Republici Hrvatskoj bitno počiva na razvoju i poslovanju javnog poduzeća Jadrolinija Rijeka kao glavnog društva za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta, sve to temeljem Zakona o Jadroliniji Rijeka („Narodne novine“ br. 11/96).

Sukladno Zakonu o Jadroliniji Rijeka, prema članku 3., stavak 1. „Osnovna zadaća Društva je osigurati trajno i nesmetano obavljanje linijskog (redovnog) pomorskog prijevoza putnika i tereta u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskome vodama te provedba politike razvoja linijskog pomorskog prijevoza, kojeg kao dio strategije i politike gospodarskog razvoja Republike Hrvatske utvrđuje Sabor Republike Hrvatske“.

Osim Jadrolinije Rijeka, vrlo značajnu ulogu u linijskom pomorskom prometu Republike Hrvatske ima Agencija za obalni linijski pomorski promet (AOLPP)⁵. Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. listopada 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu koji je Sabor Republike Hrvatske donio 10. ožujka 2006. godine.

Prijevoz putnika i tereta u putničkom linijskom brodarstvu zahtijeva poseban status u svim operativnim i strateškim dokumentima koji reguliraju tu problematiku. U Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.)⁶, osim analize postojećeg stanja, daju se određene mjere i ciljevi koji bi trebali dovesti do više razine pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Posebne mjere odnose se na poboljšanje dostupnosti otoka i razvoj luka te na stratešku i pomorsku definiciju (Mjera 6. str. 225 i Mjera 18. str. 228.)^{***}. Osim mjera Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.) donosi i popis ciljeva u pomorskom prometu, posebice onih koji se odnose na linijski pomorski prijevoz putnika i tereta te na raspodjelu putnika, utjecaj na okoliš i razvoj luka. Za ostvarenje ciljeva Strategije razvoja veliku odgovornost imaju sva tijela gospodarskog i društvenog života Republike Hrvatske.

Što se tiče razvoja ostalih brodova za tegljenje i obavljanje ostalih uslužnih i lučkih djelatnosti, razvoj kapaciteta razvijat će se kao sastavni dio područja pomorskog i lučkog prometa.

6. ZAKLJUČAK

Analizirajući sve istraženo i analizirano u ovome radu može se zaključiti da aktualna pitanja hrvatskoga morskog brodarstva zaslužuju stalne analize i praćenje novih tehnologija na tom području gospodarstva. Sustavno praćenje i stvaranje okvira za razvoj suvremenih tehnologija na području pomorstva i morskog brodarstva zaslužuju veliku pozornost svake pomorske zemlje. Sustavni pristup podrazumijeva posebice praćenje putničkog linijskog prometa te posebice prometa u obalnoj plovidbi kao i morskih luka otvorenih za međunarodni promet, a i onih s posebnom namjenom. Isto tako, može se zaključiti da postoji stalan rast svjetske pomorske trgovine u posljednjih deset godina, u tom razdoblju postoji stalan rast svih strateških roba na svjetskom pomorskom tržištu kao što su nafta i plin, glavni rasuti tereti te ostali suhi tereti i kontejneri. Kao što je vidljivo iz podataka u radu, svjetska pomorska trgovina ukupno posljednjih deset godina iznosi oko 10 milijardi tona. Rast svjetske pomorske trgovine povlači za sobom i povećane kapacitete pomorske trgovačke flote. Tako su 2016. godine ukupni brodski kapaciteti u svijetu iznosili 1.805.279.000 tona ukupne nosivosti, te 2017. godine 1.861.852.000 tona ukupne nosivosti. Hrvatsko morsko brodarstvo formira svoj broj brodova i kapacitete za prijevoz tereta sukladno mogućnostima i kretanju vozarina na svjetskom pomorskom tržištu.

Za prijevoz putnika u pomorskom i obalnom prijevozu u Republici Hrvatskoj broj putničkih brodova je uglavnom isti posljednjih desetak godina, međutim, zbog povlačenja starih brodova u vozni park ulaze novi veći brodovi, pa se ukupni kapaciteti za putnike posljednjih

⁵ Agencija za obalni linijski pomorski promet koja regulira prijevoz putnika u linijskom obalnom prometu

⁶ Strategija prometnog razvoja RH (2017. - 2030.), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017. godina

godina povećavaju. Tako se može naglasiti da je plovni park hrvatskoga morskog putničkog brodarstva 2015. godine iznosio 84 broda i 33.303 putničkih mjesta.

Što se tiče prijevoza putnika i robe u pomorskom i putničkom obalnom prijevozu, broj prevezenih putnika stalno raste, te je 2010. godine prevezeno 12.506.000 putnika, a 2015. godine ukupno 13.082.000 putnika.

Analizom se zaključuje da su teretni brodovi hrvatskoga morskog brodarstva prevezli 2010. godine 31.948.000 tona tereta, a 2015. godine 21.376.000 tona tereta, što znači da je znatno pao ukupni prijevoz tereta za više od trideset posto.

Kada su u pitanju mogućnosti razvoja kapaciteta hrvatskoga morskog brodarstva, posebno su naglašene mogućnosti razvoja teretnog brodarstva koje je vezano pretežito za međunarodni prijevoz tereta te mogućnost razvoja kapaciteta za prijevoz specijalnog tereta u funkciji razvoja hrvatskog gospodarstva.

Razvoj putničkoga brodarstva u Republici Hrvatskoj bitno počiva na razvoju i poslovanju javnog poduzeća Jadrolinija Rijeka kao glavnog društva za linijski prijevoz putnika i tereta. Pored Jadrolinije u radu je naglašeno i značenje Agencije za obalni linijski pomorski promet kao samostalne pravne osobe. Dugoročni razvoj putničkog linijskog brodarstva u Republici Hrvatskoj definiran je u strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030. godine).

LITERATURA

- Dundović, Č. (2003) Pomorski sustav i pomorska politika, Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, Glosa d. o. o.
- Dundović, Č., Rudić, D. (2005) Morske luke i morsko brodarstvo Primorsko-goranske županije - Postojeće stanje i razvojne koncepcije, Naše more 52 (3-4)/2005.
- Hlača, B. (2016) Lučka logistika, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka
- Rudić, D. (1998) Hrvatsko morsko brodarstvo, Rijeka: Pomorski zbornik, Knjiga 1/1998.
- Zelenika, R. (2001) Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka
- Review of Maritime Transport (2017.) UNCTAD/RMT /2017., United Nations Publication
- Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2016., www.dzs.hr, 9. veljače 2018.
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.) Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske
- Agencija za obalni linijski pomorski promet (AOLPP), www.agencija-zolpp.hr, 12. veljače 2018.
- Statistički podaci Hrvatske udruge brodara „Mare nostrum“, Zagreb, www.csamarenostrom.hr, 7. veljače 2018.

CAPACITY AND TECHNOLOGICAL STRUCTURE OF CROATIAN MARITIME SHIPPING³

ABSTRACT

The current issues of Croatian maritime shipping are connected to existing capacity, ship types and the status of the world maritime market, as well as national needs in terms of passenger shipping lines. A total capacity was reduced in the last thirty years. At the end of 2017 a total capacity amounted to 133 ships and 2.7 million DWT. This paper gives an overview of the status of ships in shipping companies, especially in relation to the technological structure of Croatian maritime shipping, which determines the flexibility and success of conducting business in the market. According to Statistical Yearbook and analyses of the state of passenger ships capacity in line and coastal shipping, it could be stated that there is stagnation in the capacity of passenger ships. In the observed period in the last ten years the number of ships, in cargo shipping, decreased. The paper analyzes the technological structure and types of ships in Croatian maritime shipping. The analysis of possibilities of the development of maritime shipping places a special emphasis on passenger transport. It is concluded that there are real possibilities of development according to capacity and types of ships. A special emphasis is put on the development of passenger ships with the aim of connecting Croatian islands with tourism development. The possibility of developing contemporary shipping capacities is highlighted, which would take care of the planned development of a modern Liquefied Gas Terminal, and once again the question of the possibility of long-term cooperation with Croatian shipping and Croatian shipping is emphasized.

Key words: maritime shipping, capacity, technological structure, passenger ships, DWT

¹ PhD, College Professor, Polytechnic of Rijeka, Vukovarska 58, 51 000 Rijeka, Croatia. E-mail: dusan.rudic@veleri.hr

² M Econ, Senior Lecturer, Polytechnic of Rijeka, Vukovarska 58, 51 000 Rijeka, Croatia. E-mail: barbara.rudic@veleri.hr

³ Received: 15 January 2018; Accepted: 1 March 2018

