

Analiza morskog teretnog brodarstva na području Republike Hrvatske

Petric, Renato

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:637728>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-18**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

Renato Petric

**ANALIZA MORSKOG TERETNOG BRODARSTVA
NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**ANALIZA MORSKOG TERETNOG BRODARSTVA
NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE**

**ANALYSIS OF MARITIME FREIGHT SHIPPING
IN REPUBLIC OF CROATIA**

Mentor: dr. sc. Vlatka Stupalo

Student: Renato Petric
JMBAG: 0135213504

Zagreb, rujan 2018.

ANALIZA MORSKOG TERETNOG BRODARSTVA NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

SAŽETAK

U radu je nabrojena i objašnjena struktura morskog teretnog brodarstva, kao i sami počeci razvoja hrvatskog teretnog brodarstva. Analizirana je Hrvatska udruga brodara Mare Nostrum, njezine članice i napravljena je kvantitativna analiza stanja flote prema dostupnim statističkim podacima preuzetih sa službene stranice udruge Mare Nostrum. Analizirana je i *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine*. Cjelokupni pregled najvažnijih spoznaja analiziranih u radu napisan je u zaključku. Na kraju rada navedena je literatura, popis slika, popis tablica i popis grafikona te je uvezani i popunjen obrazac *Izjava o akademskoj čestitosti i suglasnosti* preuzet s mrežne stranice Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

KLJUČNE RIJEČI

Brodarstvo, brodar, struktura, razvitak, flota, teret, analiza, teretni brod

SUMMARY

The paper describes and explains the structure of maritime freight transport as well as the beginning of the development of Croatian freight transport. In the final thesis Croatian shipping association Mare Nostrum is analysed, its members and quantitative analysis was made. Statistical data from the official website of the association Mare Nostrum were used to perform the analysis. Also, *Maritime development and integrated maritime policy strategy of the Republic of Croatia for the period from 2014 to 2020* was analysed. The overall review of the most significant findings in the final thesis is written in the conclusion. At the end of the paper, literature references, images, table graph lists are embedded within the paper along with the academic declaration of integrity taken from the official web page of the Faculty of transport and traffic sciences of University of Zagreb.

KEY WORDS

shipping industry, shipowner, structure, development, fleet, cargo, analysis, cargo ship

SADRŽAJ

SAŽETAK	<i>i</i>
KLJUČNE RIJEČI	<i>i</i>
SUMMARY	<i>i</i>
KEY WORDS	<i>i</i>
SADRŽAJ	<i>ii</i>
1. UVOD	1
2. STRUKTURA SUSTAVA MORSKOG TERETNOG BRODARSTVA	3
2.1 Linijsko teretno brodarstvo	3
2.2 Slobodno teretno brodarstvo	5
2.3 Tankersko teretno brodarstvo	5
3. POČECI RAZVOJA HRVATSKOG TERETNOG BRODARSTVA	8
4. HRVATSKA UDRUGA BRODARA MARE NOSTRUM	10
4.1. Članice udruge	10
4.1.1 Atlantska plovidba d.d., Dubrovnik	10
4.1.2 Brodospas d.d., Split	12
4.1.3 Brodosplit- Plovidba d.o.o., Split	13
4.1.4 Jadranski pomorski servis d.d., Rijeka	13
4.1.5 Jadrolinija, Rijeka	14
4.1.6 Jadroplov d.d., Split	16
4.1.7 Rapska plovidba d.d., Rab	17
4.1.8 Tankerska plovidba d.d., Zadar	17
4.1.9 Uljanik plovidba d.d., Pula	18
4.1.10 Hrvatski registar brodova, Split	19
4.2 Kvantitativna analiza stanja flote	19
5. STRATEGIJA POMORSKOG RAZVITKA I INTEGRALNE POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2014. DO 2020. GODINE	25
6. ZAKLJUČAK	28
LITERATURA	30
POPIS SLIKA	31
POPIS TABLICA	31
POPIS GRAFIKONA	31

1. UVOD

Pomorski prijevoz, odnosno morsko brodarstvo posluje u skladu s nacionalnim i međunarodnim pravnim aktima. Morsko brodarstvo može biti javno, za vlastite potrebe, nacionalno i međunarodno, teretno i putničko. Njegova se podjela temelji na obilježjima kao što su geografska udaljenost između proizvodnje i potrošnje, učestalost održavanja plovidbenih putova, vrsta tereta koji se prevozi, kemijska svojstva tereta, vrsta jediničnih prijevoznih kapaciteta te organizacija poslovanja trgovačkog društva na tržištu.

Svrha istraživanja je prikaz teretnog brodarstva na području Republike Hrvatske kroz kvantitativnu analizu stanja flote i analizu udruge brodara Mare Nostrum. Svrha navedenih analiza je upoznavanje s teretnim brodarstvom u Republici Hrvatskoj.

Analiza udruge Mare Nostrum daje nam uvid u brodare koji obavljaju sve vrste prijevoza i potrebnih servisa za nesmetano brodarenje.

Cilj istraživanja je analizom utvrditi smjernice i opravdanost razvojne strategije Republike Hrvatske.

Rad će dati odgovore na sljedeća pitanja:

- Kako izgleda struktura morskog teretnog brodarstva?
- Koja članica udruge Mare Nostrum najviše sudjeluje u prijevozu tereta?
- Koji su ukupni kapaciteti flote?
- Koji brodar ima najviše brodova u posjedu?
- Koje su smjernice Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine?

Podaci korišteni prilikom pisanja završnog rada prikupljeni su iz stručnih knjiga, znanstvenih časopisa i statističkih baza podataka koja prate definiranu tematiku.

Rad se sastoji od pet poglavlja. U *Uvodu*, koji predstavlja prvo poglavlje, formulirani su problemi i predmet istraživanja, postavljeni su svrha i cilj istraživanja, navedene su znanstvene metode koje su korištene pri istraživanju, analizi i prezentaciji rezultata te je obrazložena struktura završnog rada.

U drugom poglavlju pod nazivom *Struktura sustava morskog teretnog brodarstva* nabrojene su i objašnjene grane morskog teretnog brodarstva (linijsko, slobodno i tankersko brodarstvo).

U trećem poglavlju pod nazivom *Počeci razvoja Hrvatskog teretnog brodarstva* napravljen je osvrt na početke teretnog brodarstva u Hrvatskoj, napredak kroz ratno vrijeme i poteškoće na koje je teretno brodarstvo nailazilo.

U četvrtom poglavlju pod nazivom *Hrvatska udruga brodara Mare Nostrum* nabrojane su i analizirane članice udruge. Navedene su osnovne činjenice i zanimljivost svake članice te je napravljena kvantitativna analiza stanja flote da bi se pobliže prikazalo stvarno stanje i kapacitet flote.

U petom poglavlju pod nazivom *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine* izvedene su najvažnije novine i napredak u pomorskom sektoru kao i plan i politika samog razvitka za navedeno razdoblje.

Sustavan i cjelovit prikaz najvažnijih rezultata i spoznaja dobivenih ovim

istraživanjem definiran je u zadnjem šestom poglavlju, pod naslovom *Zaključak*.

Pored formalne strukture završnog rada, na kraju rada nalaze se popisi citirane literature, slika, tablica i grafikona. Nakon navedenih popisa nalazi se popunjen obrazac *Izjava o akademskoj čestitosti i suglasnost* preuzet s mrežne stranice Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

2. STRUKTURA SUSTAVA MORSKOG TERETNOG BRODARSTVA

Pojam morsko brodarstvo se odnosi na organizirani prijevoz ljudi i robe morem, uz sudjelovanje posebno kvalificiranih ljudi u plovidbi brodovima.

Iz ovoga proizlazi da su glavni elementi pomorskog prijevoza: more kao prometni put, brodovi kao prijevozna sredstva morem, pomorci i ostali kvalificirani radnici, osobe (putnici) i/ili stvari (roba) kao osnovni predmet pomorskog prijevoza.¹ Sustav morskog teretnog brodarstva prema organizaciji i uvjetima poslovanja dijeli se na linijsko teretno brodarstvo, slobodno teretno brodarstvo i tankersko teretno brodarstvo. Svaki ovaj podsustav detaljnije je objašnjena u sljedećim potpoglavljima.

2.1 Linijsko teretno brodarstvo

Linijsko brodarstvo uključuje brodove jednoga broдача koji pruža točno utvrđeni servis po točno utvrđenim redovitim vremenskim intervalima između određenih luka te nudi prijevoz robe na tim relacijama po unaprijed utvrđenom redu plovidbe.² Osim plovidbe prema unaprijed utvrđenom redu plovidbe, važno obilježje linijskoga brodarstva jest i predmet prijevoza.

U određenoj luci ukrcaja linijski brod ne nudi cjelokupni brodski kapacitet, već samo dio toga kapaciteta.³ U određenoj se luci ukrcaja najčešće krca više različitih vrsta tereta od više krcatelja, što isto vrijedi i za iskrcaj tereta u određenoj luci iskrcaja. Linijski brod u određenom razdoblju na određenom plovidbenom pravcu redovito povezuje više luka ukrcaja i iskrcaja. Na određenom linijskom plovidbenom pravcu linijski brod povezuje određene luke ukrcaja i iskrcaja po određenom plovidbenom redu, koji je unaprijed objavljen te poznat korisnicima prijevoza. Linijski brodar s organiziranom skupinom brodova najčešće održava određeni linijski plovidbeni pravac. Linijsko se putovanje broda redovito planira i obračunava u polaznom i povratnom smjeru kao kružno putovanje, pa se važnije luke iskrcaja polaznoga smjera pojavljuju kao važnije luke ukrcaja u povratnome smjeru.

Linijsko brodarstvo karakterizira stalnost i stabilnost te prijevoz predmeta prometovanja na određenim plovidbenim pravcima, pa su u skladu s time linijski brodovi manje fleksibilni u prilagođavanju promjenama potražnje na tržištu brodskeg prostora u odnosu na slobodno brodarstvo. Odnosi ponude i potražnje brodskeg prostora i promjene u tim odnosima nemaju u linijskome brodarstvu izrazito jak i izravan utjecaj na visinu vozaških stavova kao što je to u slobodnom brodarstvu. Vozaški stavovi u linijskome se brodarstvu ne ugovaraju za svaki prijevoz pojedinačno, već su određeni tarifama koje se primjenjuju u određenom razdoblju bez obzira na kratkoročne promjene u količini i vrsti tereta koji treba prevesti na određenom linijskom pravcu. Na visinu vozarine u linijskom brodarstvu ne utječu odnosi ponude i potražnje. Na nju izravno utječe povećanje troškova poslovanja. Stavovi vozača u linijskom brodarstvu su razrađeni u obliku tarifa. U linijskome

¹ Rudić D, Rudić B. Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva. Rijeka: Zbornik Veleučilišta u Rijeci; 2018.; p. 313-334.

² Mrkonjić A. Dužničko financiranje razvoja brodarskih poduzeća putem bankovnih kredita. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci; 2015., p. 4.

³ Zelenika R. Prometni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci; 2001.

brodarstvu brodari za svoj račun sklapaju vozarske ugovore o prijevozu pojedinih stvari. Generalni teret zahtijeva okrupnjavanje kako bi se olakšala iskoristivost prostora i ubrzao ukrcaj i iskrcaj istoga. Brodovi koji se koriste kod obavljanja ove vrste prijevoza moraju imati odgovarajuće tehničke karakteristike jer je generalni teret najčešće različitih veličina, oblika i vrijednosti te je većinom pakiran u standardnim ili nestandardnim jedinicama.

U linijskome brodarstvu vrijede linijski uvjeti prijevoza, odnosno brodar snosi troškove ukrcaja i iskrcaja tereta, koji su uključeni u pomorsku vozarinu. Tipični tereti u linijskome brodarstvu su većinom poluproizvodi i/ili gotovi proizvodi koji se nazivaju generalnim ili linijskim teretima.⁴ Pakiraju se u sanduke, vreće, kartone, okrupljene manipulacijskoprijevozne jedinice (palete, kontejnere) te različite željezne konstrukcije, automobile, lokomotive, vagone, životinje i dr. Predmeti prometovanja u ovoj vrsti pomorskog brodarstva nisu samo stvari, roba ili teret, već i putnici. Uzimajući u obzir predmet prijevoza, linijsko brodarstvo može biti teretno i putničko brodarstvo. Generalni tereti prevoze se u mnogobrojne svjetske luke, stoga potražnja na tržištu linijskog brodarstva proizlazi iz potrebe pomorskoprijevozne usluge velikog broja krcatelja.⁵ Linijski se brodovi u mnogim osobitostima razlikuju od onih u slobodnom brodarstvu i brodova kontejnerske plovidbe.⁶

Moguće ih je podijeliti na:⁷

- klasične linijske brodove (u konvencionalnom sustavu prijevoza linijskog tereta)
- specijalizirane linijske brodove (za prijevoz zaleđenog tereta, tropskog voća, drvene građe, automobila)
- suvremene linijske brodove (za prijevoz kontejnera, paleta, mauna, barži, teglenica).

U počecima razvoja linijskoga brodarstva, linijski su brodovi imali više namjena te su se nazivali brodovima za generalni teret, dok uže specijalizacije brodova za prijevoz pojedinih tereta nije bilo tako da su se ti brodovi prilagođavali onome što su prevozili.⁸ Kasnije su postajali sve veći i skuplji, kako su se povećavali prihodi i količine tereta. Međutim, s povećanjem kapaciteta brodova, pojavili su se novi problemi, odnosno povećalo se i vrijeme boravka broda u luci. Osim toga, s povećanjem kapaciteta, povećao se i manevarski prostor, što se riješilo standardizacijom jedinice tereta u obliku kontejnera, koji su omogućili brzo rukovanje s teretom te integrirali linijsko brodarstvo u logistički sustav više razine.

S obzirom na to da se linijsko brodarstvo najčešće razvija zbog potreba vanjskotrgovinske razmjene neke zemlje, utvrđuje se da je to tržište u geografskom smislu regionalno tržište s gledišta linije, zbroj nekoliko regionalnih tržišta s gledišta linijskog brodarstva te svjetsko tržište s gledišta cjelokupnog brodarstva neke zemlje.⁹ S obzirom na to da tržište linijskoga brodarstva karakterizira specifičnost ponude u okviru konferencijskog sustava, tržište je monopolističkog karaktera. Konkurencija na tržištu linijskoga brodarstva uključuje odnos brodarstva unutar konferencijskoga sustava čime se negira konkurentski

⁴ Zelenika R. Prometni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci; 2001

⁵ Mencer I, Frančišković V. Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva. Ekonomski pregled. 2000., p. 51.

⁶ Zelenika R. op.cit.

⁷ Perkov E, Usporedba morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj i svijetu. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu; 2016., p 21-22.

⁸ Mrkonjić A. op.cit.

⁹ Mencer, op.cit., p. 51.

odnos, posljednjih se dvadesetak godina mijenja stupanj konkurentnosti na tome tržištu zbog utjecaja ne konferencijskih brodara i utjecaja zračnog prometa. Konkurencija na tržištu linijskoga brodarstva suzbija se dogovorom o zajedničkoj vozarini, dok članovi konferencije zajednički utvrđuju način suzbijanja konkurencije brodara koji nisu njezini članovi.

2.2 Slobodno teretno brodarstvo

Slobodno teretno brodarstvo je osnovna i najstarija vrsta morskog brodarstva. Posebnosti ove grane brodarstva se odnose na tehnologiju, ekonomiju i pravne odnose i vrste organizacije pomorskog prijevoza. Posebnosti teretnog brodarstva su način korištenja brodova, djelovanje tržišta na visinu vozarina, vrste tereta, tipovi brodova, organizacija i poslovanje trgovačkog društva. Redovno se iskorištavaju puni prijevozni kapaciteti za jedno ili više putovanja (engl. *Voyage Charter and Consecutive Voyage Charter*) ili za određeno vrijeme (engl. *Time Charter*). Klauzula brodarskog ugovora prema kojoj troškove ukrcaja snosi krcatelj, a troškove iskrcaja primatelj. Rizik ukrcaja, odnosno iskrcaja snosi brodar. (engl. *F.I.O. free in and out*)

U novije vrijeme se koriste opći brodarski ugovori o prijevozu tereta (engl. *contracts or quantity contracts*). Putovanje broda nije unaprijed vezano za određene pravce plovidbe što omogućuje prilagođavanje potrebama potrošnje te povećava fleksibilnost i mnogostranost. Kod korištenja brodova prisutna je pojava nekorisne plovidbe (plovidba u balastu), to je gubitak u korištenju vremenskog kapaciteta broda (posljedica fleksibilnosti). Visina vozarina ovisi o kvantitativnim odnosima ponude i potražnje brodskog prostora. Vozarina se ugovara za svaki ugovor o korištenju broda (za putovanje ili vrijeme), a ovisi o trenutnim tržišnim uvjetima.

Potražnja brodskog prostora izvedena je iz potražnje određene robe koja je prostorno udaljena od mjesta proizvodnje i ponude, odnosno potražnje. Potražnja brodskog prostora gotovo je neelastična u odnosu prema promjenama vozarina. Osnovni činilac koji djeluje na visinu vozarina je potražnja za vrstama roba (iz toga je izvedena potražnja brodskog prostora). Osnovni teret je masovni suhi sipki teret (bulk cargo) dok glavni tereti su: Fe ruda (Simbol Fe dolazi od *ferrum*, latinskog naziva za željezo), ugljen, žitarice, fosfat i boksit.

Tipovi brodova prema vrsti tereta i relaciji plovidbe:¹⁰

- klasični tramper
- novi liberty brod
- višenamjenski brod (engl. *all and multy purpose ship*) veličina 10 000 do 15 000 Dwt i brzina 12-14 ČV
- bulk brodovi (engl. *bulk carriers*) nosivost 20 000 do 150 000 DWT, brzina oko 15 čv, najveći za Fe rudu.

2.3 Tankersko teretno brodarstvo

Tankersko teretno brodarstvo se razvilo u novije vrijeme, jasne je tipološke oznake

¹⁰ Glavan B. Ekonomika morskog brodarstva. Zagreb: Školska knjiga; 1992., p 62.

dobilo nakon Drugoga svjetskog rata, zbog porasta potražnje za naftom i naftnim derivatima. Obzirom na to da ima određene sličnosti sa slobodnim brodarstvom u formiranju vozarina, tankersko se brodarstvo izučavalo u sklopu problematike slobodnog brodarstva.¹¹ S obzirom na stalnost plovidbenih pravaca, tržište tankerskog brodarstva karakteriziraju regionalna tržišta, a pomorskoprijevoznu uslugu ovog oblika brodarstva karakterizira većinom izravna povezanost luka ukrcaja i iskrcaja, a realizacija prijevoza ovisi o potrebama krcatelja.¹²

Zbog iskorištavanja sirove nafte i derivata te raširenosti pomorskoprijevozne usluge tankerskog brodarstva to tržište ima karakter isključivo svjetskog tržišta. U tankerskom se brodarstvu tankeri iskorištavaju u punom kapacitetu za jedno ili više putovanja, odnosno u određenom razdoblju.¹³

Plovidbeni pravci u prijevozima nafte su određeni između zemalja proizvođača na Bliskom i Srednjem istoku, na Karibima, u istočnoj Europi te u zemljama glavnih potrošača. S obzirom na to da se nova velika nalazišta nafte ne pojavljuju često, luke ukrcaja sirove nafte poznata su polazišta tankerskih brodova, no s rafinerijama nafte nije isti slučaj jer povećana potražnja za naftnim derivatima nameće potrebu za izgradnjom novih rafinerija nafte.

Tankersko brodarstvo ima sličnosti s linijskim u pogledu plovidbenih pravaca. Dok su linijski plovidbeni pravci raznovrsniji i imaju više luka ukrcaja i iskrcaja, odnosno razlikuju se međusobno po svojim kapacitetima, u broju luka za pristajanje ili skraćivanju plovidbenih pravaca u skladu s promjenama mjesta ponude i potražnje različitih roba u različitim područjima svijeta, tankerski plovidbeni pravci najčešće su jednosmjerni, stoga tankeri u obrnutom smjeru redovito plove bez tereta, što nije istovjetno u linijskom i slobodnom brodarstvu. Iako mnogi smatraju da ne postoji razlika između tankerskog i slobodnog brodarstva, razlike se javljaju u djelovanju ponude i potražnje brodskog tereta na visinu vozačkih stavova. Potražnja brodarskog prostora na tankerskom tržištu izvodi se iz potražnje samo jednog tereta, odnosno nafte.

Nekoliko je jakih grupacija prerađivača nafte u svijetu, koje se javljaju na strani potražnje brodskog prostora, što znači da tankerski brodovi kao proizvođači specifične prijevozne usluge posluju na oligopsonom tržištu.¹⁴ Oligopol prerađivača nafte ima izravan utjecaj na ponudu brodskog prostora.¹⁵ Obzirom na jaku povezanost tankerskog brodarstva s prerađivačima nafte, računanje i prikazivanje vozačkih indeksa jest specifično. U ovome se slučaju vozački stavovi više promatraju sa stajališta korisnika prijevoznih usluga, nego sa stajališta tankerskih brodara kao prijevoznika. Stoga se vozarine u tankerskom brodarstvu tretiraju kao troškovi prijevoza, a ne kao prodajne cijene prijevozne usluge te je način računanja vozačkih indeksa u ovoj vrsti morskog brodarstva bitno različit od onog u linijskom i slobodnom brodarstvu.

Obzirom na to da se brodovima tankerskog brodarstva prevoze tri vrste tereta:

¹¹ Cerović Lj, Bašić H. Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskoga tankerskog brodarstva. Rijeka: Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci; 2008., p 32.

¹² Mencer I, Frančišković V. Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva. Ekonomski pregled. 2000., p 433-451.

¹³ Zelenika R. op.cit.

¹⁴ Oligopson je tržišna situacija u kojoj nekoliko kupaca vlada tržištem određene robe Izvor: Proleksis enciklopedija. Preuzeto sa: <http://proleksis.lzmk.hr/39682/> pristupljeno 7. 9. 2018.

¹⁵ Oligopol je tržište na kojemu mali broj proizvođača međusobno konkurira proizvodeći ista ili slična dobra Izvor: Poslovni dnevnik. Preuzeto sa: <http://www.poslovni.hr/leksikon/oligopol-928> pristupljeno 7. 9. 2018.

sirova nafta, naftni proizvodi i tekući plin, zaključuje se da je tankersko brodarstvo najuže specijalizirana vrsta brodarske djelatnosti.¹⁶ Specifični su tereti nametnuli potrebu izgradnje i iskorištavanja specijalnih tipova brodova tankerskog brodarstva. Specijalizirani brodovi tankerskog brodarstva dijele se na: brodove za prijevoz sirove nafte, brodove za prijevoz naftnih proizvoda te na brodove za prijevoz tekućeg plina. Važnost imaju i kombinirani brodovi koji mogu prevoziti i suhe i tekuće terete. Brodovi tankerskog brodarstva su mnogo većih kapaciteta nego ostali tipovi morskih brodova, posebice oni kojima se prevozi sirova nafta koji imaju kapacitet veći od 350 000,00 dwt.

¹⁶Zelenika R. op.cit.

3. POČECI RAZVOJA HRVATSKOG TERETNOG BRODARSTVA

Hrvatska razvija svoju trgovačku mornaricu još od prije Prvog svjetskog rata, a 1939. godine imala je tonažu od 450 000 BRT, koja sve više raste i 1990. godine dostiže 2, 48 milijuna BRT.¹⁷ Država je u počecima poticala i pomagala tom razvoju tako što je stimulirala njezin devizni priljev, pružala povoljne kredite i regrese pri gradnji brodova u domaćim brodogradilištima i stvaranjem nekoliko većih brodarskih trgovačkih društva u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku. Međutim, od 1970. do 1990. godine država više nije stimulirala nabavu brodova u domaćim brodogradilištima, već su umjesto toga izgrađena dva programa izgradnje brodova, Piranski i Splitski sporazum, uz polovično rješenje problema financiranja.¹⁸ Iz toga su razloga brodari uvozili nove i polovne brodove.

Brodarstvo se nije pravilno tretiralo, stoga su njegovi kapaciteti sporije rasli, te se ono orijentiralo većinom na prijevoz tereta između stranih luka, a domaći teret uvoza i izvoza i većinski dio tranzita prevozili su strani brodovi uz povećani odljev deviza. Nakon osamostaljenja, zbog rata i tranzicije, hrvatsko je brodarstvo nailazilo na sve veće poteškoće te je od 1995. godine bilo u krizu i bilježilo znatne gubitke. Nabava brodova se smanjila pretvorbom i privatizacijom brodarskih trgovačkih društva, a velik se dio brodova, zbog sigurnosti, prebacio pod zastave zemalja otvorenog registra. Smanjio se vanjskotrgovinski, lučki i tranzitni promet, a povećala se zaduženost brodarskih trgovačkih društva i njihovi gubici. U razdoblju od 1996. do 1999. znatno se smanjuju vozarine na svjetskom pomorskom tržištu, ukinute su državne subvencije brodarima, a zadržale su se samo subvencije Jadroliniji koja je održavala prijevoz putnika uzduž obale i između otoka i kopna. Zbog takve situacije brodarska trgovačkih društva pristupaju racionalizaciji i reorganizaciji poslovanja radi zadržavanja smanjenih kapaciteta. Onima koji su bili u teškoj situaciji država 1998. godine pruža financijsku podršku iz raznih fondova i daje jamstvo za zaduženje u stranim bankama. Pojedina su trgovačka društva tražila i reprogramiranje kreditnih obveza naslijeđenih iz prethodnog razdoblja privatizacija, no ni to nije bilo dovoljno da se sva brodarska trgovačka društva izvuku iz krize pa su Dalmatinska plovidba, Slobodna plovidba Šibenik i Croatia Line Rijeka pokrenule stečaj.

Lošinjska plovidba 1998. godine uspostavlja liniju od Rijeke do prekrcajnih centara u talijanskoj luci Gioia Tauro i na Malti uz ticanje luka Ploča i Bar. U prve dvije godine ta je linija domaćim trgovačkim društvima stvarala gubitke koje je djelomično pokrivala država u interesu hrvatskih izvoznika i uvoznika. Kapacitet domaće teretne mornarice smanjio se s 2,5 milijuna BRT 1990. na manje od 2 milijuna BRT 1998. godine. Dva su se najveća brodarska trgovačka društva, Tankerska plovidba Zadar i Atlantska plovidba Dubrovnik postupno konsolidirala, a osnovano je i novo trgovačko društvo Uljanik plovidba u Puli i Jadranski pomorski servis u Rijeci koji je obavljao obalni prijevoz naftnih derivata. Tijekom 2000. godine dolazi do porasta cijene nafte što loše utječe na poslovanje svjetskih, ali i hrvatskih brodara.

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

¹⁷Žuvela I. Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske. Rijeka: Pomorski zbornik; 2000., p 38.

¹⁸Žuvela I. op.cit. p 28.

neka broderska poduzeća.

Broj i kapacitet putničkih brodova, uključujući i ro-ro putničke brodove nije se značajnije mijenjao 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 33303 putničkih mjesta. To znači da su neki brodovi manjeg kapaciteta u međuvremenu rashodovani, a nabavljeni su brodovi većeg kapaciteta po putničkim mjestima.¹⁹

¹⁹Rudić D, Rudić B. Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva. Rijeka: Zbornik Veleučilišta u Rijeci; 2018., p 313-334.

4. HRVATSKA UDRUGA BRODARA MARE NOSTRUM

Hrvatska udruga Mare Nostrum osnovana je 1991. godine. Mare Nostrum okuplja deset članica - najznačajnije hrvatske brodare koji upravljaju sa 138 brodova s ukupno 1 650 173 GT. Cilj Udruge je promovirati interese brodarstva, zalagati se za povoljne i konkurentne uvjete poslovanja brodara, te promicati sigurno, pouzdano i kvalitetno brodarstvo. Kao udruga poslodavaca, sa ostalim socijalnim partnerima sudjeluje u socijalnom dijalogu, te je potpisnica *Nacionalnog kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce*. Pridruženi član Udruge je Hrvatski registar brodova. Mare Nostrum djeluje kroz skupštinu, nadzorni odbor, radna tijela (komisije) i ravnateljstvo. Cilj Udruge je stvaranje povoljnih uvjeta poslovanja i promicanje interesa hrvatskih brodara pred nadležnim državnim tijelima, te u suradnji sa srodnim udruženjima, pred tijelima Europske unije. Udruga sudjeluje u izradi nacionalnog zakonodavstva u području pomorstva, te donošenju međunarodnih standarda posebno u okrilju Međunarodne pomorske organizacije IMO (engl. *International Maritime Organization*) i Međunarodne organizacije rada ILO (engl. *International Labour Organization*).²⁰



Slika 1. Logo udruge Mare Nostrum

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Mare Nostrum kao udruga poslodavaca je odgovoran socijalni partner u pregovorima sa sindikatima i nadležnim državnim tijelima.

4.1. Članice udruge

Trenutno udruga Mare Nostrum broji 10 članica, devet brodara i jednog pridruženog člana. Pridruženi član je Hrvatski registar brodova. Brodari koji su članovi, po abecedi su: Atlantska plovidba d.d., Brodospas d.d., Brodosplit- Plovidba d.o.o., Jadranski pomorski servis d.d., Jadrolinija, Jadroplov d.d., Rapska plovidba d.d., Tankerska plovidba d.d., Uljanik Plovidba d.d. U nastavku su analizirane članice udruge.



4.1.1 Atlantska plovidba d.d., Dubrovnik

Slika 2. Logo brodara Atlantska plovidba

Izvor: Atlantska Plovidba. Preuzeto sa: <http://www.atlant.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018

²⁰ Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/>, pristupljeno 5. 9. 2018

Atlantska plovidba d.d. nastavlja se na višestoljetnu pomorsku dubrovačku tradiciju, a djeluje od 1955. godine. Cijenjena je i ustrojena prema svjetskim kriterijima, a osnovna joj je djelatnost pomorski prijevoz rasutih tereta, no uspješno se bavi i turizmom. Nastoji održati neovisan položaj na tržištima rasutih i teških tereta te ispunjavati potrebe domaćih i međunarodnih klijenata. Navedeno postiže opredjeljivanjem za visoke norme upravljanja uz osobiti naglasak na pomorsku sigurnost, provođenje sigurnog poslovanja, kao i zaštitu pomorskog okoliša. Društvo upravlja s 13 brodova za rasute terete, dva broda za teške terete, ukupne tonaže 488 503,00 GT i 872 985,00 DWT.



Slika 3. Brod AP Držić brodara Atlantska plovidba

Izvor: Atlantska plovidba. Preuzeto sa: http://www.atlant.hr/4ap_drzic.php, pristupljeno 10. 9. 2018.

Tablica 1. Prikaz flote brodara Atlantska plovidba d.d.

Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava broda
1.	AP Argosy	za rasute terete	43 717	79 335	2012.	HR
2.	AP Jadran	za rasute terete	43 717	79 222	2012.	HR
3.	AP Astarea	za rasute terete	31 598	57 552	2012.	MO
4.	AP Slano	za rasute terete	31 598	57 494	2012.	MO
5.	AP Ston	za rasute terete	31 598	57 480	2012.	MO
6.	AP Drzic * "	za rasute terete	32 578	53 414	2009.	MO
7.	AP Sveti Vlaho * "	za rasute terete	32 578	53 529	2009.	MO
8.	AP Revelin	za rasute terete	25 494	38 795	2016.	MO
9.	City Of Dubrovnik *	za rasute terete	39 422	75 132	1995.	HR
10.	Miho Pracat	za rasute terete	43 717	79 964	2008.	HR
11.	Orsula *	za rasute terete	20 837	34 168	1996.	MO
12.	Zagreb	za rasute terete	43 717	79 898	2008.	HR
13.	AP Dubrava	za rasute terete	25 494	38 703	2015.	MO
UKUPNO			446 065	784 686		

Objašnjenje kratica i napomena:

HR – Hrvatska Republika

MO – Maršalski otoci

* Bareboat Charter

** Komercijalno upravljanje (tehničko upravljanje strana kompanija)

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 1. prikazano je stanje flote broдача Atlantska plovidba d.d. imena i tipovi brodova, njihova zapremnina, godina izgradnje te zastava pod kojom plove.



4.1.2 Brodospas d.d., Split

Slika 4. Logo broдача Brodospas

Izvor Brodospas. Preuzeto sa: <http://www.brodospas.net/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Brodospas d.d., profesionalni je spašavatelj na Jadranu, osnovan 1947. godine radi osiguravanja sigurne plovidbe morem te čišćenja puteva, brodogradilišta i luka. Pruža pomorsko-tehničke usluge kao što su tegljenje, opskrba bušačih platformi te rad na sidrima platformi nalazišta nafte i plina iz podzemlja mora te prijevoz ljudi i tereta i opskrba plinskih/naftnih instalacija na moru. Društvo upravlja sa sedam snabdjevača platformi, deset tegljača, dvije teglenice, dva broda za opskrbu i jedan brod za prijevoz posade, ukupne tonaže 17 746 00 GT i 17 868 00 DWT.

Tablica 2. Prikaz flote broдача Brodospas d.d.

Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava broda
1.	Brodospas Moon	snabdjevač, platformi	1 632	1 350	1986.	MT
2.	Brodospas Alfa	snabdjevač, platformi	2 486	1 913	2009.	MT
3.	Brodospas Beta	snabdjevač, platformi	2 486	1 913	2009.	MT
4.	Jaki	tegljač	353		1990.	HR
5.	Smjeli	tegljač	353		1990.	HR
6.	Altair	tegljač	230		1982.	HR
7.	Kastor	tegljač	182		1989.	HR
8.	Rigel	tegljač	182		1989.	HR
9.	Antares	tegljač	185		1980.	HR
10.	Delta	tegljač	185		1980.	HR
11.	Argus	tegljač	185		1978.	HR
12.	Alkaid	tegljač	220		1990.	HR
13.	Reful	za pr. posade	162	60	1979.	HR
14.	Junak	za opskrbu	168	96	2009.	HR
15.	Transporter III	tegljenica	1 717	4 480	1993.	HR
16.	Transporter VI	tegljenica	738	1 500	1977.	HR
UKUPNO			11 464	11 312		

Objašnjenje kratica:

HR – Hrvatska Republika

MT – Malta

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 2. prikazano je stanje flote broдача Brodospas d.d. imena i tipovi brodova, njihova zapremnina, godina izgradnje te zastava pod kojom plove.

4.1.3 Brodosplit- Plovidba d.o.o., Split

Društvo je osnovano 2013. godine. i na dan 31.12.2017. društvo upravlja s jednom komercijalnom jahtom ukupne tonaže 1 212 GT, 232 DWT.

Tablica 3. Prikaz flote brodara Brodosplit- Plovidba d.o.o.

Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava broda
1.	Katina	komercijalna jahta	1 212	232	2015.	MO
UKUPNO:			1 212	232		

Objašnjenje kratica:

MO – Maršalski otoci

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 3. prikazano je stanje flote brodara Atlantska plovidba d.d. imena i tipovi brodova, njihova zapremnina, godina izgradnje te zastava pod kojom plove.

4.1.4 Jadranski pomorski servis d.d., Rijeka

Započinje sa radom 1956. godine, a dioničkim društvom postaje 1994. godine. Pruža usluge tegljenja, spašavanja, dizanja teških tereta pontonskom dizalicom, prijevoza nafte i naftnih derivata, a među osnovnim djelatnostima nalazi se i ekološka zaštita mora. Važan je čimbenik sigurnosti plovidbe na području sjevernog Jadrana, a najčešće intervenira pri odsukavanju nasukanih plovila, gašenju požara na brodovima i tegljenju onesposobljenih plovila do luka. Upravlja sa 11 tegljača, tri teglenice te jednom pontonskom dizalicom, ukupne tonaže 4907 GT i 3178 DWT.



Slika 5. Tegljač Gea brodara Jadranski pomorski servis

Izvor: Jadranski pomorski servis. Preuzeto sa: <http://www.jps.hr/tegljaci.html>, pristupljeno 10. 9. 2018.

Tablica 4. Prikaz flote brodara Jadranski pomorski servis d.d.

Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava broda
1.	Champion	tegljač	484		2010.	PAN
2.	Daviš Prvi	tegljač	394		2002.	VEN
3.	Venut	tegljač	195		1988.	HR
4.	Pulu	tegljač	195		1984.	HR
5.	Arišem	tegljač	208		1977.	HR
6.	Omišalj	tegljač	291		1992.	HR
7.	Bakar	tegljač	289		1993.	HR
8.	Pluton	tegljač	223		1968.	HR

9.	Beli Kamik	tegljač	324		1978.	HR
10.	Rijavec	tegljač	324		1978.	HR
11.	Mak	tegljač	140		2006.	HR
12.	Lukas	tegljač	176		2009.	HR
13.	Dobra	pontonska dizalica	701		1957.	HR
14.	Teg-29 Fiumanka	tegljenica	1 097	2 520	2009.	HR
15.	Teg 10	tegljenica	143	250	1983.	HR
16.	Teg 12	tegljenica	143	408	1981.	HR
UKUPNO:			5 327	3 178		

Objašnjenje kratica:

VEN – Venezuela

PAN – Panama

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 4. prikazano je stanje flote broдача Jadranski pomorski servis d.d. imena i tipovi brodova, njihova zapremina, godina izgradnje te zastava pod kojom plove.

4.1.5 Jadrolinija, Rijeka

Jadrolinija u Rijeci nasljednica je različitih udruživanja malih broдача obalne plovidbe do 1872. godine, a osnovana je 1947. godine u Rijeci. Bavi se linijskim pomorskim prijevozom putnika i tereta, povezivanjem otoka s kopnom te održavanjem duž obalne i međunarodne linije. Najveći je nacionalni putnički brođer, a posjeduje 49 brodova (37 ro-ro putničkih brodova, tri putnička brođa i devet katamarana), ukupne tonaže 103 802 00 GT.

Tablica 5. Prikaz flote broдача Jadrolinija, Rijeka

Redni broj	Ime brođa	GT	Godina izgradnje	Zastava brođa
<i>Ro-ro putnički brođovi za međunarodne linije</i>				
1.	Dubrovnik	9 795	1978.	HR
2.	Marko Polo	10 154	1973.	HR
3.	Zadar	9 487	1993.	HR
<i>Ostali ro-ro putnički brođovi</i>				
1.	Korčula	5 218	2007.	HR
2.	Brač	3 827	2014.	HR
3.	Kornati	3 827	2014.	HR
4.	Mljet	3 827	2014.	HR
5.	Krk	3 827	2014.	HR
6.	Hrvat	3 193	2007.	HR
7.	Juraj Dalmatinac	3 193	2007.	HR
8.	Biokovo	3 193	2009.	HR
9.	Bartol Kašić	2 296	1989.	HR
10.	Brestova	2 315	1985.	HR
11.	Cres	2 438	2005.	HR
12.	Bol	2 330	2005.	HR
13.	Hanibal Lucić	1 387	1994.	HR

14.	Kijevo	478	1997.	HR
15.	Lastovo	1 114	1970.	HR
16.	Laslovo	478	1997.	HR
17.	Lošinjanka	410	1969.	HR
18.	Lubenice	2 425	1982.	HR
19.	Mate Balota	1 500	1988.	HR
20.	Marjan	3 193	2005.	HR
21.	Pelješćanka	426	1971.	HR
22.	Petar Hektorović	6 721	1989.	HR
23.	Prizna	354	1970.	HR
24.	Sis	1 858	1972.	HR
25.	Ston	478	1997.	HR
26.	Sveti Juraj	759	1981.	HR
27.	Šoltanka	426	1971.	HR
28.	Valun	3 078	1983.	HR
29.	Vladimir Nazor	1 686	1986.	HR
30.	Tin Ujević	4 113	2002.	HR
31.	Ilovik	1 335	2006.	HR
32.	Supetar	2 438	2004.	HR
33.	Sveti Krševan	2 438	2004.	HR
34.	Jadran	3 193	2010.	HR
<i>Putnički brodovi</i>				
1.	Postira	335	1963.	HR
2.	Premuda	347	1957.	HR
3.	Tijat	191	1955.	HR
4.	Lara (Hidrobus)	229	1988.	HR
<i>Katamarani</i>				
1.	Adriana	478	1992.	HR
2.	Dubravka	458	1991.	HR
3.	Dora	345	1989.	HR
4.	Judita	458	1991.	HR
5.	Olea	211	1981.	HR
6.	Silba	363	1990.	HR
7.	Karolina	458	1990.	HR
8.	Novalja	458	1990.	HR
9.	Vida	486	2011.	HR
UKUPNO		114 025		

Objašnjenje kratica:

HR – Hrvatska Republika

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.



Slika 6. Katamaran Dubravka brodara Jadrolinija

Izvor: Jadrolinija. Preuzeto sa: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/katamarani/dubravka>, pristupljeno 10. 9. 2018.

4.1.6 Jadroplov d.d., Split

Jadroplov d.d. osnovan je 1947. godine sa sjedištem u Rijeci, koje se nakon 1956. godine prenosi u Split. Bavi se međunarodnim pomorskim prijevozom robe, a upravlja s osam brodova za rasute terete, ukupne tonaže 217 468 00 GT i 378 101 00 DWT.



Slika 7. Brod za rasuti teret M.B. Trogir brodara Jadroplov

Izvor: Jadroplov. Preuzeto sa: <http://www.jadroplov.hr/hr-hr/flota/mbtrogir.aspx>, pristupljeno 10. 9. 2018.

Tablica 6. Prikaz flote brodara Jadroplov d.d., Split

Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava broda
1.	Peristil	za rasute terete	30 092	52 113	2010.	HR
2.	Sveti Dujam	za rasute terete	30 092	52 096	2010.	HR
3.	Bene	za rasute terete	27 993	50 212	2001.	HR
4.	Trogir	za rasute terete	25 600	44 383	2001.	HR
5.	Split	za rasute terete	24 533	42 584	1998.	HR
6.	Solin	za rasute terete	30 092	51 545	2012.	HR
UKUPNO:			168 402	292 933		

Objašnjenje kratica:

HR – Hrvatska Republika

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 6. prikazano je stanje flote broдача Jаdroploѵ d.d., Split imena i tipovi brođova, njihova zapremnina, godina izgradnje te zastava pod kojom ploѵe.

4.1.7 Rapska ploѵidba d.d., Rab

Osnovana je 1963. godine, a bavi se linijskim pomorskim prijevozom putnika i tereta te odrđava linijski servis na liniji Stinica-Mišnjak s četiri ro-ro putnička brođa te na putničkoj liniji Rab-Lun na otoku Pagu s brođicom Maslina. Posjeđuje četiri ro-ro putnička brođa i jednu brođicu, ukupne tonađe 2 128 GT.

Tablica 7. Prikaz flote broдача Rapska ploѵidba d.d., Rab

Redni broj	Ime brođa	Tip brođa	GT	Godina izgradnje	Zastava brođa
1.	Barbat	Ro-ro putnički brođ	837	2007.	HR
2.	Sveti Marin	Ro-ro putnički brođ	496	2005.	HR
3.	Sveti Kristofor	Ro-ro putnički brođ	427	2003.	HR
4.	Rab, I	Ro-ro putnički brođ	358	1993.	HR
5.	Maslina	Ro-ro putnički brođ	10	2001.	HR
UKUPNO			2 128		

Objašnjenje kratica:

HR – Hrvatska Republika

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 7. prikazano je stanje flote broдача Rapska ploѵidba d.d., Rab imena i tipovi brođova, njihova zapremnina, godina izgradnje te zastava pod kojom ploѵe.

4.1.8 Tankerska ploѵidba d.d., Zadar

Osnovana je 1955. godine, a bavi se prijevozom tekućeg tereta morem, ali upravlja i brođovima za prijevoz rasutih tereta.

Tablica 8. Prikaz flote broдача Tankerska ploѵidba d.d., Zadar

Redni broj	Ime brođa	Tip brođa	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava brođa
1.	Obrovac	za rasute terete	23 400	34 440	2010.	BAH
2.	Privlaka	za rasute terete	16 408	27 112	2005.	HR
3.	Nin	za rasute terete	17 928	28 373	2000.	HR
4.	Molat	za rasute terete	17 928	28 355	2000.	HR
5.	Ravni Kotari	za rasute terete	23 400	34 373	2010.	BAH
6.	Ugljan	za rasute terete	24 099	37 755	2010.	BAH
7.	Biograd	za rasute terete	24 099	37 755	2010.	BAH
8.	Donat	tanker za sirovu naftu	84 315	166 188	2007.	HR
9.	Dugi Otok	tanker za sirovu naftu	59 315	108 414	2008.	HR
10.	Olib	tanker za sirovu naftu	59 315	108 433	2009.	HR

11.	Velebit	za naftne prerađevine	30 638	52 554	2011.	HR
12.	Vinjerac	za naftne prerađevine	30 638	51 935	2011.	HR
13.	Zoilo	tanker za sirovu naftu	29 785	49 990	2015.	HR
14.	Dalmacija	tanker za sirovu naftu	29 678	49 990	2015.	HR
15.	Pag	tanker za sirovu naftu	29 735	49 990	2015.	HR
16.	Vukovar	tanker za sirovu naftu	29 785	49 990	2015.	HR
17.	Frankopan	tanker za sirovu naftu	63 802	114 305	2017.	HR
18.	Rava	tanker za sirovu naftu	63 802	114 385	2017.	HR
UKUPNO			658 070	1 144 337		

Objašnjenje kratica:

HR – Hrvatska Republika

BAH - Bahami

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Društvo upravlja vodeći se dugoročnom perspektivom, stabilnošću, kvalitetom, poštivanju poslovnih partnera, brizi o zaposlenicima, dugoročnim investicijama te brigom o okolišu. Posjeduje sedam brodova za rasute terete i sedam tankera, ukupne tonaže 579 283 00 GT i 1 060 869 00 WT. Tablicom 8. prikazano je stanje flote brodarka Tankerska plovidba d.d., Zadar imena i tipovi brodova, njihova zapremnina, godina izgradnje te zastava pod kojom plove.

4.1.9 Uljanik plovidba d.d., Pula

Društvo je osnovano 1986. godine u Puli kao dio grupe brodogradilišta Uljanik, a iz iste izlazi 1998. godine i postaje neovisnim. Dionice Društva danas kotiraju na Službenom tržištu Zagrebačke burze d.d., na najvišem rangu kotacije u koji vrijednosni papir može biti uvršten. Bavi se međunarodnim pomorskim prijevozom rasutih tereta te naftnih produkata i kemikalija visokokvalitetnim suvremenim brodovima na kojima hrvatski pomorci plove. Društvo teži postati modernom i stabilnom tvrtkom koja se orijentira prema svjetskom tržištu te vodi brigu o svojim zaposlenicima te kvalitetno i sigurno udovoljava zahtjevima tržišta, klijenata i međunarodnih ekoloških standarda. Posjeduje pet brodova za rasute terete, pet tankera prosječne ukupne starosti manje od pet godina, a ukupne tonaže 332 229 00 GT i 575 163 00 DWT.

Tablica 9. Prikaz flote brodarka Uljanik plovidba d.d., Pula

Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	dwt	Godina izgradnje	Zastava broda
1.	Levan	za rasute terete	31 198	53 688	2006.	BAH
2.	Veruda	za rasute terete	30 092	51 886	2011.	HR
3.	Stoja	za rasute terete	30 092	51 888	2012.	BAH
4.	Punta	za rasute terete	30 092	51 890	2013.	HR
5.	Valovine	za rasute terete	30 092	51 962	2016.	HR
6.	Pomer	za naftne prerađevine	30 638	52 725	2011.	HR
7.	Kastav	za naftne prerađevine	30 638	52 610	2009.	HR
8.	Verige	za naftne prerađevine	30 638	52 725	2010.	HR
UKUPNO			243 480	419 374		

Objašnjenje kratica:
HR – Hrvatska Republika
BAH - Bahami

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.

Tablicom 9. prikazano je stanje flote brodara Uljanik plovidba d.d., Pula imena i tipovi brodova, njihova zapremina, godina izgradnje te zastava pod kojom plove.



Slika 8. Tanker Kastav brodara Uljanik plovidba

Izvor: Uljanik plovidba. Preuzeto sa <http://www.uljaniksm.com/pages/flota/tankeri.php>, pristupljeno 10. 9. 2018.

4.1.10 Hrvatski registar brodova, Split

Hrvatski registar brodova predstavlja neovisnu i neprofitabilnu javnu ustanovu, članicu IACS-a²¹ i EU priznatu organizaciju, koja se bavi klasifikacijom brodova, statutarnom certifikacijom brodova, pomorske opreme i plovila za razonodu, te certifikacijom sustava za upravljanje kvalitetom.

4.2 Kvantitativna analiza stanja flote

Kvantitativnom analizom je pobliže istraženo stanje flote, vrste brodova, godina njihove izgradnje, nosivost te zastave pod kojima plove. Korišteni su statistički podaci dostupni na mrežnoj stranici udruge Mare Nostrum. Glavni cilj analize je provjera stanja flote i prosječne starosti brodova.

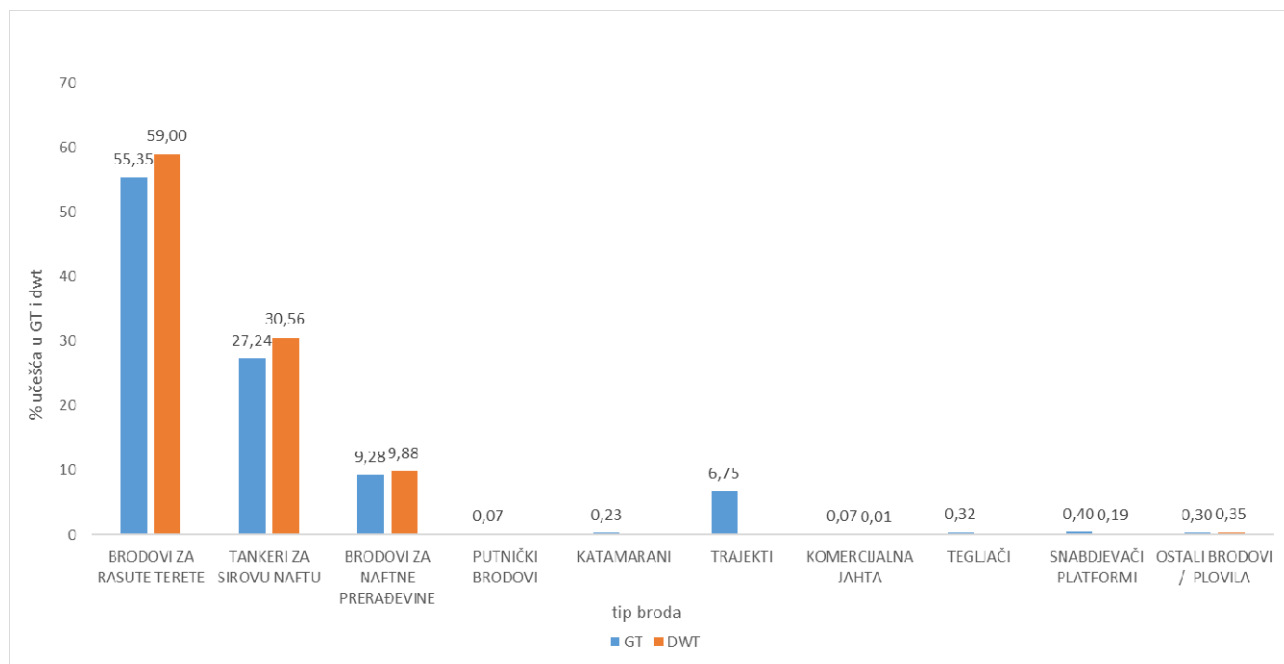
Grafikonom 1. je prikazan postotak učešća korisne nosivosti broda (dwt)²² i bruto registarske tone (BRT²³ ili GT²⁴) u odnosu na ukupan postotak učešća flotečlanica HUB

²¹Međunarodno udruženje klasifikacijskih društava (IACS - engl. *International Association of Classification Societies*)

²²„dwt ili DWT (prema engl. *deadweight tonnage*), znak za mjernu jedinicu mase tona kada se njome navodi korisna nosivost broda. To može značiti tonu od 1000 kg, ali i UK ton ili US longton, koji iznose 1016,05 kg.“ Izvor: Hrvatska enciklopedija. Preuzeto sa: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=16821>, pristupljeno 16. 8. 2018.

²³Bruto i neto-registarska tona označavaju obujam ukupnog zatvorenog brodskeg prostora (BRT) i obujam zatvorenog brodskeg prostora (NRT). *Međunarodna pomorska organizacija*(IMO) prihvatila je 1969. god. *Međunarodni dogovor o mjerenju tonaže brodova*, po kojem se od 1982. tonaža broda izražava korigiranim obujmom brodskeg prostora u kubnim metrima, posebno za *bruto tonažu*, a posebno za *neto tonažu*, te se izražava *čistim brojem* bez naznake mjerne jedinice. Bruto-tonaža brodova može biti mjerilo: za približnu kalkulaciju cijene pri gradnji pojedinih tipova brodova, za uspoređivanje kupoprodajnih i najamnih cijena brodova na svjetskom tržištu, za naplaćivanje boravka broda u doku, za uspoređivanje trgovačkih mornarica raznih nacija i slično. Izvor: 1) Hrvatska enciklopedija. Preuzeto sa:

Mare Nostrum po tipu broda. Najviši postotak učešća u GT-u i dwt-u imaju brodovi za rasute terete, zatim slijedom tankeri za sirovu naftu, brodovi za naftne prerađevine. Postotak učešća u GT-u i dwt-u manji od 1 % imaju komercijalne jahte, snabdjevači platformi te tipovi brodova unutar grupe ostali brodovi/plovila. Definiran postotak učešća samo u GT imaju putnički brodovi, katamarani, ro-ro putnički brodovi i tegljači. Od prethodno navedenih tipova brodova najviši postotak učešća imaju ro-ro putnički brodovi, zatim slijedom tegljači, katamarani i putnički brodovi.



Grafikon 1. Struktura kapaciteta flote

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrum.hr/hr/statistika/>, pristupljeno 16. 8. 2018.

U tablici 10. je prikazan zbirni kapacitet članica Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum. Iz podataka je vidljivo da najveći broj brodova ima Jadrolinija njih 50, prati ju tankerska plovidba sa 18 brodova te Brodospas i Jadranski pomorski servis sa 16 brodova. Kod kapaciteta broja putnika prednjači Jadrolinija sa 27 799 putnika, a prati ju Rapska plovidba sa 1092 putnika. Udruga sa danom 31. 12. 2017. broji 133 broda sa 1 650 173 GT i 2 656 052 DWT.

Strategijom pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine definirani su ciljevi u sektoru brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu. Jedan od ciljeva je povećanje hrvatske flote za 60% bruto tonaže (GT) u 2020. godini u odnosu na 2014. (tablica 14.). Osim ciljane vrijednosti bruto tonaže hrvatske flote u 2020. godini definirane su i ciljane vrijednosti i za 2017. godinu, koja je za 250 173 GT manja od ostvarene vrijednosti GT u 2017. (tablica 10.)

U tablici 11. prikazana je promjena kapaciteta flote hrvatske udruge brodara Mare Nostrum u 2017. godini. Uspoređujući stanje flote na 31. prosinac 2017. godine sa stanjem na 31. prosinac 2016 godine vidljiva je negativna promjena kapaciteta flote, odnosno

<http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=52258> pristupljeno 16. 8. 2018.; 2) Belamarić I. Brodska tonaža. *Naše More*. 2005.; Vol.52 No.3-4.p.114.

²⁴ GT – prema engl. *Gross Tonnage*. 1 Nakon 18.7.1994. izostavlja se pridjev "registarska", pa ostaje kraće, tj. GT i NT (engl. GT \neq Gross Tonnage, i NT \neq Net Tonnage). – izvor *ibid.*p. 114.

smanjenje ukupnog broja brodova, što sa sobom nosi i manje vrijednosti GT kao i dwt.

Tablica 10. Zbirni prikaz kapaciteta članica Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum

Rb.	Naziv brodara	Broj brodova	GT	dwt	Zapr. Žita u m3	Boj vozila	Broj putnika	kw	% u GT	% u dwt
1	Tankerska plovidba	18	658 070	1 144 337	307 202			165 471	39,88	43,08
2	Atlantska plovidba	13	446 065	784 686	953 069			125 470	27,03	29,54
3	Uljanik plovidba	8	243 480	419 374	325 680			72 830	14,75	15,79
4	Jadroplov	6	168 402	292 933	364 114	3824	27799	48 200	10,21	11,03
5	Jadrolinija	50	114 025				116	152 161	6,91	
6	Brodospas	16	11 464	11 312				41 432	0,69	0,43
7	Jadranski pomorski servis	16	5 327	3 178		166	1092	28 330	0,32	0,12
8	Rapska plovidba	5	2 128				12	5 284	0,13	
9	Brodosplit plovidba	1	1 212	232					0,07	0,07
10	Hrvatski registar brodova	0								
UKUPNO NA DAN 31.12.2017.		133	1 650 173	2 656 052	1 950 065	3990	29019	639 178	100	100

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/hr/statistika/>, pristupljeno 18.7.2018.

Konkretni iznosi smanjenja flote u 2017. u odnosu na 2016. navedeni su u nastavku²⁵:

- iznos GT je u 2017. godini iznosio 91 761 manje u odnosu na isto razdoblje 2016. godine.
- iznos dwt je u 2017. godini iznosio 178 488 manje u odnosu na isto razdoblje 2016. godine.
- broj brodova se u 2017. godini smanjio za 5 brodova u odnosu na isto razdoblje 2016. godine.

²⁵ Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/>, pristupljeno 5. 9. 2018.

Tablica 11. Promjene kapaciteta flote u 2017. godini

A) povećanje flote											
	Naziv broдача	Ime broда	Tip broда	GT	Dwt	Zapremn. žita u m3	Broj vozila	Broj putnika	Tone dizanja	Kw	Godina izgradnje
1.	Tankerska plovidba	Frankopan	Oil tanker	63.802	114.305					12.205	2017.
2.	Tankerska plovidba	Rava	Oil tanker	63.802	114.385					12.205	2017.
3.	Jadranski pomorski servis	Omišalj	Tegljač	291						2.740	1992.
4.	Jadranski pomorski servis	Bakar	Tegljač	289						2.740	1993.
	Ukupno:			128.184	228.690					29.890	
B) smanjenje flote											
	Naziv broдача	Ime broда	Tip broда	Gt	Dwt	Zapremn. žita u m3	Broj vozila	Broj putnika	Tone dizanja	Kw	Godina izgradnje
1.	Tankerska plovidba	Hrvatska	Oil tanker	84.315	166.447					16.780	2005.
2.	Atlantska plovidba	Imperial	Brod za rasute terete	40.914	75.527	84.326				10.060	2007.
3.	Atlantska plovidba	Libertas	Brod za rasute terete	40.914	75.510	84.326				10.060	2007.
4.	Atlantska plovidba	Oluja * "	Brod za rasute terete	24.610	42.584	51.125			4x30	7.150	1996.
5.	Atlantska plovidba	Sveti nikola i * "	Brod za rasute terete	25.600	44.314	54.771			4x30	8.580	1997.
6.	Brodospas	Brodospas star	Snabdjevač platformi	1.632	1.350			12		6.360	1985.
7.	Brodospas	Brodospas sun	Snabdjevač platformi	1.632	1.350			12		6.360	1986.
8.	Brodospas	Silni	Brod za opskrbu	168	96			30		3.132	2006.
9.	Jadranski pomorski servis	Gea	Tegljač	160						1.472	1972.
	Ukupno:			219.945	407.178	274.548		54		69.954	

** komercijalno upravljanje (tehničko upravljanje strana kompanija)

*** komercijalno i tehničko upravljanje (vlasnik treća strana)

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostum.hr/hr/statistika/>, pristupljeno 11. 9. 2018.

Tablica 12. Analiza zastava brodova članica Mare Nostrum u 2017. godini

Rd. br.	Brodar	Država zastave broda						Ukupno
		Hrvatska	Malta	St. Vincent	Venezuela	Bahami	Maršal. Otoci	
1.	Atlantska plovidba - Dubrovnik	5					8	13
2.	Brodospas - Split	13	3					16
3.	Brodosplit plovidba						1	1
4.	Jadranski pomorski servis - Rijeka	14			1			16
5.	Jadrolinija - Rijeka	50						50
6.	Jadroplov - Split	6						6
7.	Rapska plovidba - Rab	5						5
8.	Tankerska plovidba - Zadar	14				4		18
9.	Uljanik plovidba - Pula	6				2		8
10.	Hrvatski registar brodova	0						
UKUPNO:		113	3	0	1	6	9	133

Izvor: Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/hr/statistika/>, pristupljeno 11. 9. 2018.

U tablici 12. analizirane su zastave brodova članica hrvatske udruge brodara Mare Nostrum. Iz podataka navedenih u tablici vidljivo je da pojedini brodari imaju isključivo brodove koji plove pod Hrvatskim zastavama, dok neki brodari imaju sve brodove koji plove pod stranim zastavama.

Brodar Jadrolinija prednjači sa brojem brodova njih 50 i svi plove pod Hrvatskom zastavom, što znači da je 100 % flote registrirano u Republici Hrvatskoj. Još dva brodarka imaju 100 % flote registrirano pod Hrvatskom zastavom, a to su Jadroplov Split s šest (6) brodova i Rapska plovidba s pet (5) brodova. Jedini brodar koji ima 100 % flote registrirano pod stranim zastavama je Brodosplit plovidba čiji jedini brod koji posjeduju plove pod zastavom Maršalskih otoka.

Preostali brodari imaju flote registrirane u različitim omjerima, tako da:

- Atlantska plovidba ima 38 % flote pod Hrvatskom zastavom dok preostalih 62 % plove pod stranom zastavom u njihovom slučaju to je zastava Maršalskih otoka.
- Brodospas Split ima 81,9 % flote pod Hrvatskom zastavom a preostalih 18,1 % plove pod zastavom Malte.
- Jadranski pomorski servis ima 87,5 % flote pod Hrvatskom zastavom dok preostalih 12,5 % plove pod zastavama Venezuele i Paname.
- Tankerska plovidba Zadar ima 78 % flote pod Hrvatskom zastavom dok preostalih 22 % plove pod zastavom Bahama.
- Uljanik plovidba Pula ima 75 % flote pod Hrvatskom zastavom dok preostalih 25 % plove pod zastavom Bahama.

5. STRATEGIJA POMORSKOG RAZVITKA I INTEGRALNE POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2014. DO 2020. GODINE

Vlada Republike Hrvatske donijela je Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine u daljnjem tekstu: Strategija, koja se nastavlja na opća načela sadržana u strateškim smjernicama Vlade Republike Hrvatske, sektorskim strategijama, te strateškim smjernicama Europske unije u području pomorstva. Razlog donošenja Strategije bilo je jasnije definiranje pravaca razvoja pomorstva kao jedne od najznačajnijih gospodarskih grana Republike Hrvatske, u cilju povećanja bruto domaćeg proizvoda, definiranja razvoja na načelima održivosti, promicanja kulture, sigurnosti i zaštite morskog okoliša.²⁶

Tablica 13 Vizija, misija i opći ciljevi Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine

Vizija	Hrvatska- razvijena i prepoznatljiva pomorska država
Misija	O snažiti ulogu pomorstva u razvoju i konkurentnosti Republike Hrvatske kroz politike i inicijative održivog rasta gospodarske aktivnosti na moru i u priobalju, jačanja utjecaja hrvatskog pomorskog sektora na europskom i svjetskom tržištu, vrednovanja iznimnog geografskog položaja Jadranskog mora i njegovih ekoloških značajki, kao i razvoja visokih tehnologija i usluga u pomorstvu na temeljima tradicionalnih znanja i usvojenih sposobnosti, vodeći osobitu brigu o visokoj dostupnosti učinkovitih i modernih javnih usluga u pomorstvu, zaštiti morskog okoliša i sigurnosti plovidbe.
Opći cilj strategije	Razvijeno i konkurentno pomorstvo Republike Hrvatske Strateški ciljevi su: Održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva u području: brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu, lučke infrastrukture i lučkih usluga, obrazovanja, životnih i radnih uvjeta pomoraca. Siguran i ekološki održiv pomorski promet, pomorska infrastruktura i pomorski prostor Republike Hrvatske

Izvor: Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14), p.4.

Brodarstvo je analizirano većinom u poglavlju 2.1 Strategije pod nazivom *Brodarstvo i usluge u pomorskom prijevozu*. U ovom poglavlju dan je naglasak na Hrvatsku flotu koja na dan 31. 12. 2017. broji 1245 brodova 1 274 833,36 GT od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi. Većina brodova plovi pod hrvatskom zastavom, dok mali broj (27 brodova) plovi pod stranim zastavama i to zastavama Malte, Maršalovih Otoka i St. Vincenta.²⁷

Dotaknuta je i starost brodova članica Mare Nostrum-a koja je u 2011. godini iznosila 9,33 godine, a u 2012. godini 10,2 godine. Nasuprot tome prosječna starost flote u nacionalnoj plovidbi je visokih 46,2 godine, zbog čega ukupna prosječna starost hrvatske flote je 45,1 godina. Valja napomenuti da na prosječnu starost brodova u nacionalnoj plovidbi utječe visoka starost brodova tradicionalne drvene brodogradnje.²⁸

Strategijom su definirani sljedeći ciljevi u sektoru brodarstva.²⁹

²⁶ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14), p. 4.

²⁷ Ibid. p.7.

²⁸ Ibid. p.7.

²⁹ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14), p. 7-8.

1. povećanje Hrvatske flote za 60 % bruto tonaže
2. podizanje udjela pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa
3. podizanje razine kvalitete brodarstva i osiguranje dugoročne konkurentnosti.

Definirane ciljne vrijednosti za ostvarenje ovih ciljeva navedene su u tablici 14. Osim konačne ciljne vrijednosti u 2020. definirane su i ciljne vrijednosti koje se očekuju dostići u 2015. i u 2017.

Tablica 14. Ciljevi u sektoru brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu

Cilj	Pokazatelj rezultata za navedeni cilj (<i>output</i>)	Jedinica	Polazna vrijednost (2012.)	Izvor	Ciljana vrijednost (2015.)	Ciljana vrijednost (2017.)	Ciljana vrijednost (2020.)
1.	Povećanje hrvatske flote za 60% bruto tonaže	GT	1.27 mil. GT	MPPI	1.27 mil. GT	1.40 mil. GT	2 mil. GT
2.	Udio pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa	%	22*	DZS/HGK	22	23	24
3.	Ukupna prosječna starost hrvatske flote	broj godina	45,1	MPPI	44	40	37

Objašnjenje kratica:

MPPI - Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

DZS - Državni zavod za statistiku

HGK - Hrvatska gospodarska komora

*Polazna vrijednost udjela pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa dobivena je na način da je od ukupne vrijednosti tereta izračunat postotak udjela tereta u morskim lukama – Izvor podataka državni zavod za statistiku (Statistički ljetopis za 2013. g)

Izvor: Izradio autor prema Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14)

U svrhu ostvarenja gore navedenih ciljeva Strategijom su predložene sljedeće mjere:³⁰

1. mjere kojima se nastoji povećati hrvatsku flotu za 60 % bruto težine su:
 - 1.1. provoditi stimulativnu poreznu politiku - sustav oporezivanja prema tonaži za brodare i potpuno oslobađanje od plaćanja poreza na dohodak za pomorce u međunarodnoj plovidbi uz smanjenje troškova vezanih uz posadu za brodare u nacionalnoj plovidbi
 - 1.2. osnivati stabilizacijski fond za brodarstvo u cilju kreditiranja brodara u nepovoljnim uvjetima tržišnog poslovanja.
 - 1.3. motivirati financijski sektor za uključivanje u financiranje brodara
 - 1.4. financirati troškove ukrcaja vježbenika
 - 1.5. educirati i pomagati krajnje korisnike projekata u pripremi projekata za financiranje iz fondova EU.
2. mjere kojima se nastoji podići udio pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa su:
 - 2.1. poticati duž obalnu i priobalnu plovidbu za teretni promet uključujući ro-ro promet (razvoz naftnih derivata, plina i drugih opasnih tereta)

³⁰ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14), p.p. 7-8.

- 2.2. poticati linijsko povezivanje luka Jadranskog i Jonskog bazena kroz mjere tarifne politike u lukama, te promicati sudjelovanje u programima Unije koji potiču smanjenje učešća cestovnog prometa u korist pomorskog prometa.
3. mjere kojima se nastoji podići razina kvalitete brodarstva i osigurati dugoročnu konkurentnost su:
 - 3.1. potaknuti inovacije u brodarstvu
 - 3.2. potaknuti klstersko povezivanje znanosti, brodograđevne industrije i brodarstva
 - 3.3. razviti energetske učinkovito eko- brodarstvo poticanjem nabavke ili gradnje novih eko brodova i prilagodbom postojećih brodova najvišim ekološkim standardima ugrađivanjem tehnologija za pročišćavanje balastnih voda, ispušnih plinova i sl.

Oko 80% svjetske trgovine po volumenu i 70% po vrijednosti odvija se morem. Ovaj udio u svjetskoj trgovini čak je i veći kod najrazvijenijih zemalja. Međutim, brodarstvo je i najkonkurentnija privredna grana jer za međunarodne prijevoze mogu konkurirati svi brodari svijeta bez ograničenja, pa i oni koji vode poslovanje iz najpogodnijih sjedišta i plove pod tkz. „zastavama pogodnosti“.³¹

Europska Unija je stoga prepoznala strateški značaj brodarstva i njegovu izloženost konkurenciji te je odlučila dodijeliti mu poseban status. Ista je donijela niz mjera za privlačenje brodarstva pod zastave država članica, stvarajući pretpostavku povoljnijih uvjeta poslovanja kakve imaju brodari pod najkonkurentnijim zastavama. Stvaranje stimulatnog poslovnog okruženja koje bi omogućilo konkurentno poslovanje i privlačenje ulagačkog kapitala uključuje i porezne povlastice. Tako po smjernicama Europske unije brodari imaju mogućnost plaćati paušalni „porez po tonaži“, a pomorci mogu biti potpuno oslobođeni poreza na dohodak i socijalna davanja.³²

Prepoznavši navedeno stanje i trendove na svjetskom tržištu, ova Strategija definira ciljeve i osmišljava mjere za opstanak i modernizaciju hrvatske flote kako bi ona bila konkurentna na svjetskom tržištu i kako Republike Hrvatska ne bi izgubila gospodarsku granu u kojoj zbog tradicije, te znanja i vještina (*know-how*) ima preduvjete za uspjeh. Svjetska će trgovina rasti, pa brodarstvo koje se prilagodi novim trendovima ima perspektivu.³³

³¹ Pod pojmom zastave pogodnosti podrazumijeva se da se brodaru pruža mogućnost registracije broda u državama u kojima im se nudi jeftinija registracija i niži porezi odnosno gdje uopće nema poreza. Te države, uz to, omogućuju brodarima da zapošljavaju jeftinu radnu snagu, smanje troškove nižim standardima života i rada članova posada. Izvor: Ibid. p.5.

³² Izvor: Ibid. p.6.

³³ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14), p.p. 5-7.

6. ZAKLJUČAK

Morsko brodarstvo se odnosi na organizirani prijevoz ljudi i robe morem, uz sudjelovanje posebno kvalificiranih ljudi u plovidbi brodovima.

Iz ovoga proizlazi da su glavni elementi pomorskog prijevoza: more kao prometni put, brodovi kao prijevozna sredstva morem, pomorci i ostali kvalificirani radnici, osobe (putnici) i/ili stvari (roba) kao osnovni predmet pomorskog prijevoza. Sustav morskog teretnog brodarstva prema organizaciji i uvjetima poslovanja dijeli se na linijsko teretno brodarstvo, slobodno teretno brodarstvo i tankersko teretno brodarstvo.

Linijsko brodarstvo uključuje brodove jednoga broдача koji pruža usluge po točno utvrđenim redovitim vremenskim intervalima prema unaprijed utvrđenom redu plovidbe. Slobodno teretno brodarstvo je osnovna i najstarija vrsta morskog brodarstva. Posebnosti teretnog brodarstva očituju se u načinu korištenja brodova, djelovanju tržišta na visinu vozarina, vrste tereta, tipovi brodova, organizacija i poslovanje trgovačkog društva.

Tankersko teretno brodarstvo se razvilo u novije vrijeme, jasne je tipološke oznake dobilo nakon Drugoga svjetskog rata, zbog porasta potražnje za naftom i naftnim derivatima. Tankersko se brodarstvo izučavalo u sklopu problematike slobodnog brodarstva.

Hrvatska je razvijala svoju trgovačku mornaricu još od prije Prvog svjetskog rata, a 1939. godine imala je tonažu od 450 000 BRT, koja sve više raste i 1990. godine dostiže

2, 8 milijuna BRT, uslijed stimuliranja države stvara se nekoliko većih brodarskih trgovačkih društva u Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu i Dubrovniku.

Analiziranjem stanja 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.

Broj i kapacitet putničkih brodova, uključujući i ro-ro putničke brodove nije se značajnije promijenio 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. Time zaključujemo da su neki brodovi manjeg kapaciteta u međuvremenu rashodovani, a nabavljeni su brodovi većeg kapaciteta po putničkim mjestima.

Sve brodare okuplja udruga broдача Mare Nostrum koja broji 10 članica od kojih je 9 broдача i jedan pridruženi član a to je Hrvatski registar brodova koji je neovisna, neprofitabilna javna ustanova koja obavlja klasifikaciju brodova, statutarnu certifikaciju brodova, pomorske opreme i plovila za razonodu, te certifikaciju sustava za upravljanje kvalitetom. HRB je članica IACS-a, te EU priznata organizacija.

Brodari se mogu generalno podijeliti na one koji obavljaju većinom prijevoz tereta i druga skupina broдача koji obavljaju samo prijevoz putnika, tako je naj jači broдар za prijevoz tereta Tankerska plovidba sa 18 brodova koji ukupno imaju 658 070 GT i 1 144 337 dwt, brodare koji obavljaju prijevoz putnika predvodi Jadrolinija sa 49 brodova i kapacitetom od 27 799 putnika a prati ju Rapska plovidba sa 1092 putnika.

Uspoređivanjem stanja flote promatrajući 2017. i 2016. godinu vidljiva je negativna promjena kapaciteta flote, odnosno smanjenje ukupnog broja brodova, što sa sobom nosi i manje vrijednosti GT kao i dwt.

Analiziranjem zastava pod kojima brodovi plove vidljivo je da pojedini broдарi imaju isključivo brodove pod Hrvatskim zastavama, dok neki broдарi imaju sve brodove pod

stranim zastavama, tako Jadrolinija, Jadroplov, i Rapska plovidba imaju sve brodove registrirane u Republici Hrvatskoj dok Brodosplit plovidba ima 100 % flote pod stranim zastavama, točnije zastavom Maršalskih otoka.

Vlada Republike Hrvatske donijela je Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine kojom nastoji ostvariti tri po njima najvažnija cilja, a to su povećati hrvatsku flotu za 60 % bruto težine, zatim podizanje udjela pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa i na kraju zadnji ali jednako bitan kao i ostali podizanje razine kvalitete brodarstva i osiguranje dugoročne konkurentnosti

Mjere kojima nastoje ostvariti zadane ciljeve su provođenje stimulativne porezne politike, kreditiranje brodara u nepovoljnim uvjetima tržišnog poslovanja, motiviranje financijskog sektora za uključivanje u financiranje brodara, poticanje duž obalne i priobalne plovidbe za teretni promet, poticanje linijskog povezivanja luka Jadranskog i Jonskog bazena, poticanje inovacija u brodarstvu, poticanje povezivanja u klastere znanosti, brodograđevne industrije i brodarstva, razvijanje energetski učinkovitog eko- brodarstva poticanjem nabavke ili gradnje novih eko brodova i prilagodbom postojećih brodova najvišim ekološkim standardima ugrađivanjem tehnologija za pročišćavanje balastnih voda, ispušnih plinova i sl.

Prepoznavši stanje i trendove na svjetskom tržištu, Vlada Republike Hrvatske ovom Strategijom definira ciljeve i osmišljava mjere za opstanak i modernizaciju hrvatske flote kako bi ona bila konkurentna na svjetskom tržištu i kako Republike Hrvatska ne bi izgubila gospodarsku granu u kojoj zbog tradicije, te znanja i vještina (know-how) ima preduvjete za uspjeh. Svjetska će trgovina rasti, pa brodarstvo koje se prilagodi novim trendovima ima perspektivu.

LITERATURA

1. Belamarić I. Brodska tonaža. *Naše More*. 2005.; Vol.52No.3-4.
2. Cerović Lj, Bašić H. Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskoga tankerskog brodarstva. Rijeka, 2008.
3. Domijan Armeri I. Poslovanje u morskom brodarstvu. Split: Redak, 2014.
4. Dundović Č, Rudić D. Morske luke i morsko brodarstvo Primorsko-goranske županije postojeće stanje i razvojne koncepcije. *Naše More*. 2005.; Vol.52No.3-4.
5. Glavan B. Ekonomika morskog brodarstva. Zagreb, 1992.
6. Mencer I, Frančišković V. Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva. *Ekonomski pregled*. 2000.; Vol.4 No.5-6.
7. Mrkonjić A. Dužničko financiranje razvoja brodarskih poduzeća putem bankovnih kredita. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, 2015.
8. Perkov E. Usporedba morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj i svijetu. Diplomski rad. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu; 2016.
9. Rudić D, Rudić B. Kapaciteti i tehnološka struktura hrvatskoga morskog brodarstva. Rijeka Zbornik Veleučilišta u Rijeci, 2018.
10. Rudić D. Povezanost suvremenih tehnologija prijevoza na području Podunavlje-Jadran. *Promet*. 2000; Vol 13-19.
11. Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine (NN 93/14)
12. Zelenika R, Mrvčić A, Pavlić Skender H. Analiza i ocjena stupnja uspješnosti u poslovanju teretnih morskih luka u Republici Hrvatskoj. *Naše more*. 2000; Vol.58 No.1-2.
13. Zelenika R, Rudić D, Pupavac D. Logistika pomorskog gospodarstva – čimbenik afirmacije hrvatskog prometnog i gospodarskog sustava. *Naše more*. 2002; 49: 5-6.
14. Zelenika R. Prometni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.
15. Atlantska Plovidba. Preuzeto sa: <http://www.atlant.hr/>, pristupljeno 6. 7. 2018.
16. Brodospas. Preuzeto sa: <http://www.brodospas.net/>, pristupljeno 6. 7. 2018.
17. Brodosplit. Preuzeto sa: <https://www.brodosplit.hr/>, pristupljeno 10. 9. 2018.
18. Hrvatska enciklopedija. Preuzeto sa: <http://www.enciklopedija.hr/natnica.aspx?id=16821>, pristupljeno 16. 8. 2018.
19. Hrvatska enciklopedija. Preuzeto sa: <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=52258>, pristupljeno 16. 8. 2018
20. Jadranski pomorski servis. Preuzeto sa: <http://www.jps.hr/>, pristupljeno 10. 9. 2018.
21. Jadrolinija. Preuzeto sa: <https://www.jadrolinija.hr/>, pristupljeno 10. 9. 2018.
22. Jadroplov. Preuzeto sa: <http://www.jadroplov.hr/>, pristupljeno 10. 9. 2018.
23. Mare Nostrum. Preuzeto sa: <http://www.csamarenostrom.hr/>, pristupljeno 5. 9. 2018.
24. Poslovni dnevnik. Preuzeto sa: <http://www.poslovni.hr/leksikon/oligopol-928> pristupljeno 7. 9. 2018.
25. Proleksis enciklopedija. Preuzeto sa: <http://proleksis.lzmk.hr/39682/> pristupljeno 7. 9. 2018.
26. Rapska plovidba. Preuzeto sa: <http://www.rapska-plovidba.hr/>, pristupljeno 10. 9. 2018.
27. Tankerska plovidba. Preuzeto sa: <https://www.tankerska.hr/hr>, pristupljeno 10. 9. 2018.
28. Uljanik plovidba. Preuzeto sa: <http://www.uljaniksm.com/>, pristupljeno 10. 9. 2018.

POPIS SLIKA

Slika 1. Logo udruge Mare Nostrum	10
Slika 2. Logo broдача Atlantska plovidba	10
Slika 3. Brod AP Držić broдача Atlantska plovidba	11
Slika 4. Logo broдача Brodospas	12
Slika 5. Tegljač Gea broдача Jadranski pomorski servis	13
Slika 6. Katamaran Dubravka broдача Jadrolinija	16
Slika 7. Brod za rasuti teret M. B. Trogir broдача Jadroplov	16
Slika 8. Tanker Kastav broдача Uljanik plovidba	19

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prikaz flote broдача Atlantska plovidba d.d.	11
Tablica 2. Prikaz flote broдача Brodospas d.d.	12
Tablica 3. Prikaz flote broдача Brodosplit- Plovidba d.o.o.	13
Tablica 4. Prikaz flote broдача Jadranski pomorski servis d.d.	13
Tablica 5. Prikaz flote broдача Jadrolinija, Rijeka	14
Tablica 6. Prikaz flote broдача Jadroplov d.d., Split	16
Tablica 7. Prikaz flote broдача Rapska plovidba d.d., Rab	17
Tablica 8. Prikaz flote broдача Tankerska plovidba d.d., Zadar	17
Tablica 9. Prikaz flote broдача Uljanik plovidba d.d., Pula	18
Tablica 10. Zbirni prikaz kapaciteta članica Hrvatske udruge broдача Mare Nostrum	22
Tablica 11. Promjene kapaciteta flote u 2017. godini	23
Tablica 12. Analiza zastava brodova članica Mare Nostrum u 2017. godini	24
Tablica 13 Vizija, misija i opći ciljevi Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine	25
Tablica 14. Ciljevi u sektoru brodarstva i usluga u pomorskom prijevozu	26

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Struktura kapaciteta flote	20
--	----