

Linijski pomorski promet u kriznim vremenima s posebnim osvrtom na Republiku Hrvatsku

Valjak, Lucija

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:806919>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



**Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij
Poslovna ekonomija –smjer Trgovina i međunarodno poslovanje**

**LINIJSKI POMORSKI PROMET U KRIZNIM VREMENIMA S
POSEBNIM OSVRTOM NA REPUBLIKU HRVATSKU**

Diplomski rad

Lucija Valjak

Zagreb, siječanj, 2023.

**Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij
Poslovna ekonomija –smjer Trgovina i međunarodno poslovanje**

**LINIJSKI POMORSKI PROMET U KRIZNIM VREMENIMA S
POSEBNIM OSVRTOM NA REPUBLIKU HRVATSKU
LINE MARINE TRAFFIC IN TIMES OF CRISIS WITH
SPECIAL REFERENCE TO THE REPUBLIC OF CROATIA**

Diplomski rad

Lucija Valjak, JMBAG: 0067554289

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Dora Naletina

Zagreb, siječanj 2023.



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

ZAGREB 23.1.2023.
(mjesto i datum)

Lucija Vafak
(vlastoručni potpis studenta)

SAŽETAK

Od početka čovjekova postojanja, postoji i potreba za plovidbom, kako bi se svladale prepreke koje predstavlja more. Pomorski promet možemo najkraće opisati kao prijevoz ljudi i dobara morem. Tržište linijskog pomorskog prometa pod utjecajem je brojnih vanjskih čimbenika poput financijske krize 2008 i pandemije Covid-19 na koje ne može utjecati. Zato se brodarska poduzeća trebaju kontinuirano razvijati i prilagođavati. Izbijanje pandemije Covid-19 predstavljalo je potpuno nove okolnosti za pomorski promet i globalne opskrbe lance. S obzirom na međusobnu povezanost brodarskih tržišta, kriza u pomorskom opskrbnom lancu ima i šire učinke poput kašnjenja u isporuci roba, zakrčenosti luka itd... Pandemija je ukazala na sustavne pogreške u pomorskom prometu, ali i na njegov potencijal i potrebu za promjenama. Republika Hrvatska pomorska je zemlja, te je linijski pomorski promet važan za turizam, trgovinu i održivi razvoj otoka. Linijski pomorski putnički promet odvija se između otoka i obalnog dijela prema unaprijed utvrđenom rasporedu kao regulirana usluga. Najveći putnički brodar u Republici Hrvatskoj je Jadrolinija. Od velike važnosti za pomorski promet su pomorske luke čiji se gospodarski potencijal temelji na povoljnom geografskom položaju. Republika Hrvatska ima šest luka od međunarodnog gospodarskog interesa, to su luke: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Svjetska financijska kriza koja je započela u SAD-u 2007. godine dovela je do značajnog pada globalne aktivnosti. Pomorska industrija također je bila pogođena krizom, s obzirom da je potražnja za globalnom trgovinom pala, došlo je do pada potražnje i za prijevozom. Financijska kriza došla je i do Republike Hrvatske, te su u tom razdoblju rashodi pomorske industrije rasli brže nego prihodi. Nakon financijske krize sljedeća kriza koja je obuhvatila linijski pomorski promet bila je kriza izazvana pandemijom Covid-19, kada je pomorska industrija također zabilježila smanjen obujam poslovanja. Kako bi se ublažio negativan utjecaj pandemije kontinuirano su vršene prilagodbe u svim segmentima poslovanja Jadrolinije.

Ključne riječi: *linijski pomorski promet, pandemija covid-19, financijska kriza, pomorske luke*

SUMMARY

From the beginning of man's existence, there is also a need for a voyage to overcome the obstacles that the sea poses. Maritime traffic can be described by the shortest as transportation of people and goods by sea. Regular shipping is shared between passenger and freight. The trip of the liner is defined in advance, i.e. the pre-known ports of call as well as the timetable. In regular shipping, freight rates are formed as tariffs. The regular shipping market is affected by a number of external factors such as the financial crisis in 2008 and the Covid-19 pandemic that cannot be affected. Therefore, the shipping companies need to develop and adapt continuously. The outbreak of pandemic Covid-19 represented entirely new circumstances on maritime transport and global supply chains. Given the interlinkages between the shipping markets, the maritime supply chain crisis has and wider impacts such as delays in the delivery of goods, congestion of ports, etc. The pandemic pointed to systemic errors in maritime transport, but also to its potential and the need for change. The Republic of Croatia is a maritime country, and regular shipping is important for the tourism, trade and sustainable development of the island. Liner shipping takes place between islands and the coastal part according to a predefined schedule as a regulated service. The largest passenger ship in the Republic of Croatia is Jadrolinija. Maritime ports are of great importance for maritime transport, the economic potential of which is based on a favourable geographical location. The Republic of Croatia has six ports of international economic interest, namely ports: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče and Dubrovnik. The global financial crisis that started in the US in 2007 has led to a significant decline in global activity. The maritime industry was also hit by the crisis, as the demand for global trade fell, there was a drop in demand and for transport. The financial crisis also came to the Republic of Croatia, and in this period the expenditure of the maritime industry grew faster than revenues. Following the financial crisis, the following crisis covering regular shipping was a crisis caused by the Covid-19 pandemic, when the maritime industry also recorded reduced business volumes. In order to mitigate the negative impact of the pandemic, adjustments in all segments of the Jadrolinija business are continuously improved.

Keywords: *line maritime transport, pandemic covid-19, financial crisis, maritime ports*

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Predmet i cilj rada.....	1
1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka.....	1
1.3. Sadržaj i struktura rada	1
2. POJMOVNO ODREĐENJE I KARAKTERISTIKE LINIJSKOG POMORSKOG PROMETA	3
2.1. Općenito o linijskom pomorskom prometu.....	3
2.2. Povijesni razvoj linijskog pomorskog prometa.....	6
2.3. Tržište linijskog pomorskog prometa u Europi.....	8
2.4. Organizacija linijskog pomorskog prometa za vrijeme pandemije Covid-19	11
3. LINIJSKI POMORSKI PROMET U KRIZNIM VREMENIMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	16
3.1. Značaj linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj.....	16
3.2. Infrastruktura linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj	20
3.3. Linijski pomorski promet za vrijeme financijske krize u Republici Hrvatskoj.....	24
3.4. Linijski pomorski promet za vrijeme pandemije Covid 19 u Republici Hrvatskoj	26
4. ISTRAŽIVANJE STAVOVA KORISNIKA O LINIJSKOM POMORSKOM PROMETU U REPUBLICI HRVATSKOJ U KRIZNIM VREMENIMA.....	29
4.1. Pregled postojećih istraživanja	29
4.2. Metodologija istraživanja.....	32
4.3. Rezultati istraživanja	33
4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja.....	40
5. ZAKLJUČAK.....	41
POPIS SLIKA.....	47
POPIS GRAFIKONA.....	47
POPIS PRILOGA.....	48
Prilog 1. Popratno pismo uz anketni upitnik	48
Prilog 2. Anketni upitnik.....	49
ŽIVOTOPIS.....	53

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet ovog diplomskog rada je analiza utjecaja kriznih situacija poput financijske krize iz 2008. godine i pandemije Covid-19 na linijski pomorski promet s posebnim osvrtom na Republiku Hrvatsku. Kroz rad će se analizirati do kakvih je promjena u linijskom pomorskom prometu došlo uslijed financijske krize 2008. godine i u vrijeme pandemije uzrokovane Covid-19 virusom. Također će se i analizirati prilagodba linijskog pomorskog prometa takvim krizama i posljedice takvih kriza na isti. Cilj rada je na temelju iscrpnog pregleda literature kao i rezultata provedenog primarnog istraživanja utvrditi kako se linijski pomorski promet suočava s izazovima koji mu se nameću u kriznim vremenima s posebnim osvrtom na Republiku Hrvatsku, bez obzira da li je riječ o financijskoj krizi ili krizi do koje je došlo zbog pojave pandemije. Cilj je također prikazati i aktualno stanje linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

U svrhu ostvarivanja cilja rada korišteni su primarni i sekundarni podaci. Sekundarni podaci prikupljeni su iz stručnih i znanstvenih članaka, službenih stranica i publikacija, knjiga te web stranica vezanih za proučavanu temu. U svrhu ostvarenja cilja, provedeno je primarno istraživanje kako bi se prikupili primarni podaci. Istraživanje se temeljilo na metodi prikupljanja podataka putem interneta, točnije Facebooka. U ovom radu korištene su metode analize, sinteze, komparacije i deskripcije.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je strukturiran u pet poglavlja.

U uvodu se objašnjava predmet i cilj rada, izvori i metode prikupljanja podataka, te sadržaj i struktura rada.

U drugom poglavlju nalaze se općenite informacije o linijskom pomorskom prometu, karakteristike linijskog pomorskog prometa i povijesni razvoj linijskog pomorskog prometa. Također drugo poglavlje govori o tržištu linijskog pomorskog prometa u Europi i o organizaciji linijskog pomorskog prometa za vrijeme pandemije Covid-19.

U sklopu trećeg poglavlja prezentirane su informacije vezane za linijski pomorski promet u Republici Hrvatskoj. Tako se u trećem poglavlju govori o značaju i infrastrukturi linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj te o linijskom pomorskom prometu za vrijeme financijske krize 2008. godine i za vrijeme pandemije Covid-19.

Četvrto poglavlje posvećeno je istraživanju stavova korisnika o linijskom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj u kriznim vremenima.

U petom poglavlju nalazi se zaključak.

2. POJMOVNO ODREĐENJE I KARAKTERISTIKE LINIJSKOG POMORSKOG PROMETA

2.1. Općenito o linijskom pomorskom prometu

Promet se definira kao kretanje ili prijevoz (transport) osoba i dobara (roba, tereta) te prijenos podataka i informacija (teksta, zvuka, slike) od polazišta do odredišta (Leksikografski zavod Miroslava Krlež, 2021). Pomorski promet se najkraće može opisati kao prijevoz ljudi i dobara morem. Tako se linijski pomorski promet dijeli na putnički i teretni. Pomorski promet najekonomičniji je oblik prometa, a 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 pogodnost” (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2014).

Važnu ulogu u pomorskom prometu imaju brodari. Pomorski zakonik opisuje brodarka kao: *„fizičku ili pravnu osobu koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodarka osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda.“* (Pomorski zakonik, 2020). Općenito linijsko brodarstvo definira se kao: *„organizirana djelatnost prijevoza robe morskim i vodenim putem jednim ili s više brodova opremljenih za siguran ukrcaj, prijevoz i iskrcaj roba namijenjenih pomorskom prijevozu, dijelom ili cijelim kapacitetom, između luka opremljenih za ukrcaj i iskrcaj takvih roba, najkraćim sigurnim plovnim putem prema unaprijed objavljenom redu plovidbe“* (Bukša i Bukša, 2013).

Obalno linijsko brodarstvo definira se kao: *„organizirana djelatnost prijevoza robe morskim i vodenim putem koja nisu preoceanska putovanja jednim ili s više brodova opremljenih za siguran ukrcaj, prijevoz i iskrcaj roba namijenjenih pomorskom prijevozu, dijelom kapaciteta ili cijelim kapacitetom, između luka opremljenih za ukrcaj i iskrcaj takvih roba, najkraćim sigurnim plovnim putem, prema unaprijed objavljenom redu plovidbe“* (Bukša i Bukša, 2013).

Brod kao prijevozno sredstvo u pomorskom prometu sastoji se od (Bukša i Bukša, 2013):

- *brod* – određen veličinom, namjenom, starošću, vrstom gradnje i vrstom trupa,
- *posada* – zapovjednik, časnici, njihova školovanost, iskustvo, osposobljenost, uvježbanost i posebnost,

- *način upravljanja* – integriranost brodskih sustava, vrsta pogona, opremljenost, razina tehnologije.

Kao što se linijski pomorski promet dijeli na putnički i teretni tako se i brodovi dijele na putničke i teretne. Putnički brod je brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, a teretni brod je brod namijenjen za prijevoz tereta s mehaničkim porivom ili bez njega (Narodne Novine, 19/22).

Javni linijski pomorski promet je obalni linijski pomorski promet kojim se redovito povezuju naseljeni otoci s kopnom i naseljeni otoci međusobno. Obalni linijski pomorski promet od velike je važnosti za kvalitetu života, gospodarski razvoj i ostanak stanovništva na priobalju i otocima.

Linija s obvezom javne usluge je linija od općega gospodarskog interesa na kojoj je nametnuta obveza javne usluge. Linije s obvezom javne usluge razvrstavaju se prema značaju pravca, vrsti prijevoza i profitabilnosti linije. Prema značaju pravca linije s obvezom javne usluge razvrstavaju se na (Narodne Novine, 19/22):

- Državne linije su linije od općega gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku na kojima postoji obveza javne usluge i na kojima je prosječni godišnji promet putnika manji, jednak ili veći od 300.000 putnika u razdoblju od dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je povjereno obavljanje javne usluge.
- Županijske i međužupanijske linije su linije od općega gospodarskog interesa za jednu ili više jedinica područne (regionalne) samouprave na kojima postoji obveza javne usluge i na kojima prosječni godišnji promet ne prelazi 300.000 putnika u razdoblju od dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je povjereno obavljanje javne usluge od općega gospodarskog interesa.
- Lokalne linije su linije od općega gospodarskog interesa za jednu ili više jedinica lokalne samouprave na području iste županije, na kojima postoji obveza javne usluge i na kojima prosječni godišnji promet ne prelazi 300.000 putnika u razdoblju od dvije financijske godine koje prethode godini u kojoj je povjereno obavljanje javne usluge od općega gospodarskog interesa.

Prema vrsti prijevoza, linije s obvezom javne usluge razvrstavaju se na (Narodne Novine, 19/22):

- Trajektne linije obavljaju se ro-ro putničkim brodovima.
- Brzobrodске linije obavljaju se brzim putničkim plovilima.
- Brodske linije obavljaju se putničkim brodovima.

Prema profitabilnosti, linije s obvezom javne usluge razvrstavaju se na profitabilne i neprofitabilne linije. Linija bez obveze javne usluge je linija koja nema opći gospodarski interes i na kojoj nema obveze javne usluge (Narodne Novine, 19/22).

Prema Roškar i Švetak (2007), klasični linijski prijevoz temelji se na sljedećim pretpostavkama:

- Putovanje linijskog broda je unaprijed određeno, tj. unaprijed su poznate luke pristajanja, kao i vozni red. Linijski brodovi razlikuju se od brodova za rasuti teret po konstrukciji i opremi.
- Linijski brodovi općenito ne nude cijeli tovarni prostor već samo njegov dio u luci otpreme. Teret utovaren u luci otpreme obično je drugačiji. Ista ruta uglavnom zapošljava nekoliko linijskih brodova.
- Skladišta tereta su rijetko 100% iskorištena i teret se ukrcava i iskrcava u istim lukama.
- Odnos između ponude i potražnje teretnog prostora i oscilacije tog odnosa nemaju toliki utjecaj na vozarine kao što je to slučaj u slobodnoj plovidbi.
- Više od odnosa između ponude i potražnje teretnog prostora, linijski je prijevoz osjetljiv na promjene u troškovima linijskog pomorskog prometa. Organizacija linijskih brodara složena je i skuplja od organizacije brodara u slobodnoj plovidbi.

U linijskom pomorskom prometu vozarine se formiraju kao tarife, a postoje dvije vrste tarifa: klasna tarifa, određena za pojedine grupe tereta, i robna tarifa, određena za svaku vrstu tereta zasebno (Naletina i sur., 2018).

Kada je riječ o teretnom linijskom prometu linijski brodari većinom prevoze generalne terete koji se razlikuju po težini, svojstvu, obujmu, obliku i prirodi tereta. Neki generalni tereti se kontejniziraju, neki paletiziraju što sprječava štete i povećava brzinu manipulacije teretom.

Kontejnerski brodovi prevoze kontejniziran teret dok se drugi generalni tereti prevoze klasičnim linijskim brodovima s više paluba, višenamjenskim brodovima ili ro-ro brodovima. Brodar koji prevozi generalni teret držat će se unaprijed utvrđenog i objavljenog reda plovidbe, dakle imat će više ukrcajnih i iskrcajnih luka, puno pošiljatelja i primatelja tereta, špeditera, velik broj agenata i vjerojatno nikad prazan brod. Broj i karakteristike brodova kojim će se održavati linije ovise o količini tereta, dužini putovanja, strukturi tereta i luka u koje brod pristaje tijekom puta. S obzirom na heterogenost tereta u linijskoj plovidbi potrebno je složiti plan slaganja tereta. Plan slaganja tereta radi se prije samog ukrcaja tereta. U planu slaganja tereta ucrtani su položaji tereta i upisani su određeni podaci. Plan slaganja radi se kako bi se optimalno rasporedio teret i organizirao njegov ukrcaj. Zaključeni plan slaganja služi za optimalni iskrcaj tereta. Plan slaganja tereta jedan je od ključnih čimbenika sigurnosti plovidbe (Zelenika i Zanne, 2008).

2.2. Povijesni razvoj linijskog pomorskog prometa

Još u najranijem razdoblju čovjekova postojanja, postoji i potreba za plovidbom. Početci pomorskog prijevoza sežu u razdoblje kada su se pojavile potrebe da se prevladaju prepreke koje predstavlja more. Početak je bio s deblima i splavima, nakon toga s brodovima na vesla i jedra. Egipćani su već imali više tipova brodova (ribarski, ratni, trgovački), a radi razvoja trgovine izgradili su kanal između Nila i Crvenoga mora. Tijekom starog vijeka podignuti su i prvi svjetionici. Feničani su bili sjajni pomorci starog vijeka, prvi su oplovili Afriku, došli do Baltika, razvili trgovinu s istočnom Indijom te osnovali jake kolonije u Sredozemlju (npr. Kartagu). Grci su usavršili pomorstvo preuzeto od Feničana. Oni su počeli graditi brodove s više redova vesala. Trgovački brodovi služili su se jedrima ponajprije radi uštede na prostoru i uštede troškova održavanja posade. Korbite (corbite) su bili grčki trgovački teretni brodovi, to su bili brodovi najveće nosivosti i za dulju plovidbu. Sigurnost morskih puteva čuvale su bireme (plovila s dva reda vesala) i trireme (ratni brodovi s tri reda vesala). U očuvanju pomorskog umijeća važnu je ulogu nakon propasti Zapadnog Rimskog Carstva imala Bizantska mornarica. Nakon toga znatan poticaj brodogradnji i pomorstvu dali su Križarski ratovi.

Do provale Osmanlija i otkrića novih pomorskih puteva najznačajnije pomorske sile bili su Mlečani i Genova. Nakon otkrića Novoga svijeta i razvoja kartografije, pomorstvo se počelo ubrzano razvijati. Glavnina prometa odvijala se između Europe i Novoga svijeta te oko Rta dobre nade. Novo poglavlje povijesti pomorstva započelo je primjenom parnoga stroja i

otvaranjem Sueskoga kanala (1869.). Jedrenjaci su potisnuti iz trgovačkih mornarica. Potkraj XIX. st. u brodove su se počele ugrađivati prve parne turbine. Diesellovi motori su se počeli primjenjivati kao glavni brodski strojevi prije I. svjetskog rata. Nuklearni pogon pojavio se u trgovačkoj mornarici. Međutim nuklearni brodovi u trgovačkoj mornarici pokazali su se preskupima (i opasnima zbog radijacije) pa ih danas više nema u uporabi. S ubrzanim razvojem tehnologije i tehnike grade se sve veći i moderniji brodovi, specijalizirani za prijevoz velikih količina pojedinih vrsta tereta, za prijevoz velikoga broja putnika, te za obavljanje drugih plovidbenih poslova.

U Europskoj uniji strateški razvoj pomorstva određen je dokumentom The New European Maritime Policy (Green Paper), u kojem je objavljena ideja objedinjavanja pomorskog sektora. Prometna politika EU teži preusmjeravanju cestovnoga prometa na jeftinije i ekološki prihvatljivije oblike prometa, kao što su pomorski promet i promet unutarnjim plovnim putevima (Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021).

U današnje vrijeme zbog velike konkurencije zračnog prijevoza koji je na dužim putovanjima brži i djelotvorniji prekomorski linijski prijevoz putnika se smanjuje. Zbog toga su rijetki brodari specijalizirani za isključivo prekomorski linijski prijevoz putnika.

Prema Jugović, Kesić i Jakomin (2007) pomorsko-prijevozne usluge putnika u linijskom prometu obilježene su ovim procesima:

- intenzivan porast potražnje,
- koncentracija brodskih linija na manji broj luka,
- uvođenje raznovrsnih usluga namijenjenih putnicima,
- porast kvalitete usluga namijenjenih putnicima,
- smanjenje broja brodara na nekoliko velikih (pojedini brodari tijekom pedesetih godina toliko su se ekonomski razvili da su imali snagu i moć odrediti pravce kretanja dobara i ljudi),
- izgradnja suvremenih putničkih luka (prema uzoru na zračne luke),
- proširenje sadržaja i organizacija dodatnih aktivnosti u luci i izvan nje.

Suvremeni putnički brodari koji sudjeluju u prekomorskom linijskom prijevozu putnika upotpunjuju takvo sudjelovanje drugim oblicima i vrstama morskog brodarstva, proširujući ga

i na prijevoz putnika u kabotaži i organizaciju turističkih putovanja. U sljedećim godinama očekuje se pojava većih i bolje opremljenih putničkih prostora posebno u odnosu na postojeće manje ro-ro putničke brodove koji su se proteklih godina uobičajeno sretali na jadranskom moru od obale prema otocima. Budući razvoj linijskog prometa ovisit će o inovacijama i tehnološkom razvoju luka i brodova (Jugović, Kesić i Jakomin, 2007).

2.3. Tržište linijskog pomorskog prometa u Europi

Situacija na globalnom tržištu snažno utječe i na tržište linijskog pomorskog prometa u Europi. Promjene u potražnji te konkurencija čine tržište linijskog pomorskog prometa dinamičnim i nepredvidivim, također tržište linijskog pomorskog prometa pod utjecajem je brojnih vanjskih čimbenika na koje ne može utjecati, zbog toga se broderska poduzeća moraju kontinuirano razvijati i prilagođavati (Zelenika i Zanne, 2008).

Europa je jedno od najgušćih lučkih područja u svijetu. Lučki sektor u Europi vrlo je heterogen i karakterizira ga velika raznolikost u vrstama i organizaciji. Većina zemalja Europe članice su Europske Unije koju karakterizira jedinstveno, zajedničko tržište kojim je omogućeno slobodno kretanje robe, usluga i kapitala. U propisima EU-a o pomorskom prometu težište je na primjeni načela slobodnog kretanja usluga i ispravnoj primjeni pravila tržišnog natjecanja, pri čemu se jamče visoka razina sigurnosti, dobri radni uvjeti i okolišne norme (Debyser, 2022).

Jedinstveno tržište je izvor zajedničkog europskog blagostanja i ključno je za neposredan i trajan odgovor na pandemiju Covid-19. Pandemija Covid-19 donijela je nove izazove što se tiče slobode kretanja robe, te je imala značajan utjecaj na slobodno kretanje na unutarnjem tržištu. Zbog početnog zatvaranja granica i drugih mjera došlo je do smanjivanja slobode kretanja osoba, robe i usluga. U Rezoluciji Europskog parlamenta o suzbijanju nedarinskih i neporeznih prepreka na jedinstvenom tržištu, navodi se kako bi se na najučinkovitiji mogući način trebao provesti gospodarski oporavak od pandemije bolesti COVID-19 da bi se ublažili negativni učinci na slobodu pružanja usluga (Ratcliff, Martinello, Litos, 2022).

Morske luke koriste pomorski promet kao alternativu zasićenim kopnenim prometnim rutama i kao način povezivanja perifernih ili otočnih područja. Ukupan broj putnika koji su se iskrcali i ukrkali u lukama Europske unije 2020. godine iznosio je 230 milijuna. To je značajno smanjenje putnika u odnosu na godinu prije kada se 418 milijuna putnika iskrcalo i ukrkalo u

lukama Unije. Luka Messina u Italiji najveća je putnička luka u Europskoj uniji koja je 2020. godine zabilježila broj od 7,7 milijuna putnika (Eurostat, 2021). Što se tiče pomorskog prijevoza robe, u prvom tromjesečju 2020. godine u glavnim lukama Europske unije pretovareno je 833 milijuna tona robe. Bruto težina pretovarene robe u glavnim lukama EU-a porasla je za 1,2 % u prvom tromjesečju 2022. godine u usporedbi s istim tromjesečjem 2021. godine. Taj rast pokazuje djelomičan oporavak pomorskog prometa koji je pao uslijed pandemije Covid-19 i naknadnih ograničenja koja su uvedena u Uniji i diljem svijeta. Nizozemska, Španjolska i Italija pretovarile su svaka više od 100 milijuna tona robe u prvom tromjesečju 2022. godine (Eurostat, 2022).

Najveću aktivnost u prvom kvartalu 2022. godine ostvarila je luka Rotterdam, stoga Rotterdam ostaje najveća luka Europske unije sa 104 milijuna tona pretovarene robe u prvom kvartalu 2022. godine. Rotterdam je glavna luka Unije za skoro sve vrste tereta. Druga glavna luka je Antwerpen, treća je luka Hamburg, nakon toga slijede još luka Amsterdam i luka Algeciras. Od tih 5 luka samo je luka Algeciras u prvom tromjesečju 2022. zabilježila pad od -3,3% u odnosu na isto razdoblje 2021. godine. Ostale luke u prvom tromjesečju 2022. bilježe rast. Tako je luka Antwerpen zabilježila rast od 8,4%, luka Rotterdam za 5,0%, luka Amsterdam za 1,8% i luka Hamburg za 1,0% (Eurostat, 2022).

Unutarnje kretanje robe iznosilo je 61,5% ukupnog obujma robe kojom se rukuje u glavnim lukama Unije u prvom tromjesečju 2022. godine. U usporedbi s prvim tromjesečjem 2021. godine unutarnja kretanja robe u glavnim lukama Europske unije povećala su se za 6,4% u prvom tromjesečju 2022. godine. Tijekom istog razdoblja vanjska kretanja smanjila su se za 6,3%. Između prvog tromjesečja 2021. godine i prvog tromjesečja 2022. godine nacionalni i međunarodni promet unutar Europske unije povećao se za 6,1% i 0,2%, a međunarodni prijevoz izvan Unije pao je za 0,5%. Kada se govori o ukupnoj godišnjoj promijeni, međunarodni promet izvan Europske unije porastao je za 5,5%, međunarodni promet unutar Unije za 4,5%, a nacionalni prijevoz za 3,6% (Eurostat, 2022).

Najveći pomorski trgovinski partner Europske unije u prvom tromjesečju 2022. godine u pogledu ukupne bruto težine robe je Rusija. Znatno udio pomorskog prometa s Rusijom sastoji se od robe u rasutom stanju poput sirove naftne i naftnih proizvoda iz ruskih luka u Baltičkom i Crnom moru u glavne europske luke. Nakon Rusije najveći trgovinski partneri

Europske Unije su Sjedinjene Američke Države, Ujedinjeno Kraljevstvo, Turska, Kina, Norveška, Brazil, Egipat, Nigerija i Maroko (Eurostat, 2022).

Europska unija najveći je pad u pomorskom prijevozu u prvom tromjesečju 2022. godine u usporedbi s istim tromjesečjem 2021. godine imala s Marokom (-12,3%), dok se promet sa SAD-om znatnom povećao tijekom istog razdoblja za 14,2% (Eurostat, 2022). Najveće luke u Europi s obzirom na količinu tereta koja se godišnje obrađuje u njima su: Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Piraeus, Valencia, Algeciras, Bremen-Bremerhaven, Felixstowe, Barcelona i Le Havre (Shipa/ freight, <https://www.shipafreight.com/knowledge-series/largest-ports-in-europe/>).

Luka Rotterdam najveća je i najznačajnija europska luka. Nalazi se na Sjevernom moru. Površina luke iznosi više od 105 km². Od 1960-ih do 1986. bila je najprometnija luka na svijetu. Najveća dubina u luci je 24 m zbog čega može prihvatiti i najveće brodove. Od velikog je značaja njena geostrateška lokacija (Shiphub, <https://www.shiphub.co/the-largest-ports-in-europe/>). Također Luka Rotterdam najvažnija je trgovinska točka za mineralna ulja u Europi. Svake godine u luku stižu milijuni tone nafte. Otprilike polovina njih se otprema u okrug Rhur i Antwerpen, a druga polovica nafte prerađuje se izravno u luci. Neke naftne kompanije imaju rafinerije u luci, a veliki potrošači poput Zračne luke Frankfurt izravno su povezani s lukom cijevovodima (Britannica, <https://www.britannica.com/video/179467/-Overview-port-Rotterdam-Netherlands>).

Luka Antwerpen prostire se na površini od 120 četvornih kilometara, a u luci svakog dana gravitira 16.000 osoba. Luka Antwerpen smještena je na rijeci Schelde čiji estuarij nakon 80 kilometra završava u Sjevernom moru, te je morska luka koja je najbliža središnjoj Europi. U luku mogu uplovljavati brodovi s gazom od 13,1 m, a uz plimu i oni s gazom od 14,5 do 15,2 metara, ovisno o dužini broda i smjeru plovidbe. Antwerpen je središnja luka preko koje se u EU uvozi voće (posebice banane), kava te metalna galanterija, Luka je također i veliko proizvodno središte. Danas je ovdje svojevrsno središte petrokemijske industrije, bilo da je riječ o proizvodnji, ili se luka koristi kao središnje skladište i distributivni centar. Lukom upravlja lučka uprava koja je, pak, u većinskom vlasništvu grada Antwerpena (Glas Slavonije, <https://www.glas-slavonije.hr/394496/7/Luka-Antwerpen-na-blizini-trzista-sredisnje-Europe-izgradila-je-ali-i-sacuvala-svoj-poslovni-uspjeh>).

Luka Hamburg nalazi se na rijeci Labi, najveća je i najznačajnija njemačka luka te je od velike važnosti za njemački uvoz i izvoz. Prostire se na geografskom području od 7.250 hektara. U cijeloj Njemačkoj luka Hamburg stvara više od 600.000 radnih mjesta. Kao najveća višenamjenska luka u Njemačkoj, od ključne je važnosti za europska unutarnja tržišta s do 450 milijuna potrošača. Lokacija luke smanjuje troškove transporta i idealno povezuje tržišta u Njemačkoj, srednjoj, istočnoj i sjevernoj Europi sa svjetskim transportnim rutama. Glavna prednost luke Hamburg je izvrsna željeznička povezanost. Tjedno se nudi oko 2.000 veza kontejnerskih vlakova za/od Hamburga do europskog zaleđa. Za Češku Republiku, Austriju i Mađarsku više od 90 posto pošiljaka do luke Hamburg i iz nje prevozi se željeznicom. Luka Hamburg idealno je mjesto za rukovanje svim vrstama tereta. Ukupno se na području luke nalazi oko 75 terminala (Port of Hamburg, <https://www.hafen-hamburg.de/en/portofhamburg/port-of-hamburg/>).

Tijekom lockdowna u prvoj polovici 2020. godine usprkos smanjenoj potražnji za pomorskim prijevozom i dovoljnoj ponudi vozarine nisu pale. Zbog toga se čini da je industrija linijskog brodarstva uspjela eliminirati tržišni rizik. Linijski pomorski prijevoznici nemaju strah od kazni vezanih za tržišno natjecanje s obzirom na izuzeća linijskog brodarstva od zakona o tržišnom natjecanju. Opravdanje za izuzeće od zakona o tržišnom natjecanju je to da suradnja među prijevoznicima povećava učinkovitost cijelog prometnog sustava. Postoji sumnja da linijske pomorske tvrtke koriste te privilegije za stvaranje nestašice koja povećava njihovu profitabilnost, a ne smanjuje troškove prijevoza njihovih kupaca. Tako su sredinom 2020. godine prijevoznici smanjili brodske kapacitete opravdavajući to smanjenom potražnjom, no vozarine su rasle. Da li su umjetnoj nestašici pridonijela prazna jedrenja zbog čega je došlo do rasta vozarina? To pitanje trebaju regulirati tijela i regulatori tržišnog natjecanja (Merk, Hoffmann i Haralambides, 2022).

2.4. Organizacija linijskog pomorskog prometa za vrijeme pandemije Covid-19

Industrija pomorskog prijevoza od velike je važnosti za međunarodnu trgovinu, pogotovo kada se u obzir uzmu niski troškovi i održiv način prijevoza velikog obujma robe i gotovih proizvoda. Izbijanje pandemije Covid-19 imalo je veliki utjecaj na pomorski promet. (Europska agencija za pomorsku sigurnost, 2021). To razdoblje izbivanja pandemije Covid-19 poklopilo se s razdobljem velikih promjena u pomorskom prometu kao što su energetska tranzicija i potreba za dekarbonizacijom pomorskog prometa, digitalizacijom globalnih

opskrbnih lanaca i stalnim trendom vertikalne i horizontalne integracije u pomorskom prometu i lukama (Merk, Hoffmann i Haralambides, 2022).

Osim što je pandemija Covid-19 prepoznata kao veliki remetilački događaj, ista predstavlja potpuno nove okolnosti i neviđene utjecaje na pomorski promet i globalne opskrbne lance. Bilo kakav iznenadni pad potražnje potrošača ima neposredan učinak na razine aktivnosti brodarstva i lučkih operacija te može promijeniti korporativne strategije ili tržišne strukture (Notteboom, Pallis i Rodrigue, 2021).

S obzirom na međusobnu povezanost brodarskog tržišta, kriza u pomorskom opskrbnom lancu ima i šire učinke, tako je došlo do kašnjenja u isporuci roba i poluproizvoda kao što su elektroničke komponente i automobilski dijelovi te do poteškoća u osiguravanju teretnog prostora na plovilima. Viši troškovi pomorskog prometa doveli su do globalne inflacije praćene nestašicama, uskim grlima u opskrbi, zakrčenošću luka i vrlo visokim oceanskim carinama, a povećali su se i troškovi uvezene robe pogotovo u zemljama u razvoju (Europska agencija za pomorsku sigurnost, 2021).

Kako bi se spriječilo širenje bolesti došlo je do zatvaranja granica, socijalnog distanciranja, zatvaranja pojedinih pomorskih terminala te smanjenja radne snage jer je dio radne snage završio u karantenama zbog činjenice da su bili pozitivni na virus. Brodovi natovareni uvoznom robom stajali su u redu u blizini pomorskih terminala, ali nisu mogli biti opsluženi zbog zatvaranja terminala. Uvedena su dodatna ograničenja za ukrcaj i iskrcaj osoblja, ukrcaj i iskrcaj tereta te opskrbu broda gorivom. Zbog cjelokupne takve situacije došlo je i do traženja drugih tržišta a obujam međunarodne pomorske trgovine smanjen je za 4.1% u 2020. godini (Elmi et al, 2022).

Za sve je vrste brodova uočeno smanjenje broja pristajanja između 2019. i 2020. godine. Hrvatska je jedna od zemalja gdje je došlo do najvećeg smanjenja pristajanja brodova većeg od 20 % između 2019. i 2020., što je čini jednom od najpogođenijih zemalja. Ovo smanjenje broja pristajanja između 2019. i 2020. pripisano je obalnom prometu brodova za kružna putovanja i putničkih brodova, koji je uvelike pogođen krizom. Ukupna svjetska pomorska trgovina tijekom 2020. godine iznosila je 11,5 milijardi tona (približno 88% globalne trgovine što je povećanje u odnosu na 2019. godinu kada je iznosila 85% globalne trgovine) (Europska agencija za pomorsku sigurnost, 2021).

Tijekom pandemije Covid-19 kontejnerske linije prilagodile su svoju strategiju kao odgovor na pad količina. Došlo je do rasta vozarina, prekooceanske vozarine su se više nego učetverostručile, pouzdanost rasporeda smanjila se sa 80% na 30%. Vrijeme čekanja i okretanja kontejnerskih brodova u lukama se povećalo. Tako se globalni medijan vremena koje kontejnerski brod provede u luci povećao za 11,8% u prvoj polovici 2021. godine u odnosu na prvu polovicu 2019. godine (Merk, Hoffmann i Haralambides, 2022). Unatoč svim poteškoćama koje su snašle pomorski sektor za vrijeme pandemije Covid-19 većina brodova izvijestila je o zaradi, ovo je dodatno olakšano dijeljenjem mjesta na plovilima, stagniranom knjigom narudžbi, povratima unajmljene tonaže iznajmljivačima, niskim cijenama goriva i, u manjoj mjeri, nedostatkom propisa koji brodarskim poduzećima omogućuju upravljanje i kontrolu kapaciteta (Notteboom, Pallis i Rodrigue, 2021).

Kriza do koje je došlo zbog pandemije Covid-19 pokazala je kako međusobna povezanost lanaca pomorskog prometa i tržišta može lokalne probleme opskrbnog lanca pretvoriti u krizu opskrbnog lanca globalnih razmjera. Postoje tri razloga međusobne povezanosti (Merk, Hoffmann i Haralambides, 2022):

1. Tvrtke za prijevoz kontejnera svojim klijentima nude mrežu globalnih usluga te mogu premjestiti brodove na one trgovačke puteve gdje su najpotrebniji ili tamo gdje prijevoznici mogu najviše zaraditi, tako su krajem 2020. godine prebacili više brodskih kapaciteta na Transpacifičku rutu. Zbog toga je došlo do nestašica na rutama Azija-Europa i Sjever-Jug, te je došlo do povećanja vozarina na tim rutama.
2. Veća uvozna potražnja u SAD-u i zagušenje luka na zapadnoj obali, što je utjecalo na povećanje vremena čekanja u lukama i smanjenje efektivnog kapaciteta brodova. Zagušenje luka u SAD-u prelilo se na globalne lance opskrbe.
3. Veza između pouzdanosti rasporeda brodova i zagušenja luke. S obzirom na karakter linijske usluge kao niza luka povezanih putovanjem broda, veza između pouzdanosti broda i zagušenja luke je jasno vidljiva. Ako brod predugo ostane u jednoj luci, veća je vjerojatnost da neće na vrijeme stići do sljedeće luke jer je mogućnost nadoknade vremena povećanjem brzine plovidbe ograničena. Što manje brodova poštuje svoje najavljeno vrijeme dolaska u terminal, planiranje postaje teže i učinkovitost terminala se smanjuje. Zaključak je da manja pouzdanost broda dovodi do zagušenja luke, što dovodi do još manje pouzdanosti broda. Takva situacija odvija se u SAD-u od 2020. godine gdje je smanjenje pouzdanosti brodova dovelo do zagušenja luka. Povećana potražnja za uvezenom robom široke potrošnje iz Azije, zatim premještanje

kontejnerskog kapaciteta na transpacifičku rutu i pogoršanje pouzdanosti rasporeda brodova rezultiralo je zagušenjem luka. Pošiljatelji u drugim regijama suočavaju se s kašnjenjima brodova i višim troškovima oceanskog prijevoza. Istodobno nema povećanja europske potražnje za pomorskim prijevozom niti zagušenja u europskim lukama. Tako da je situacija u Europi posljedica povezanosti opskrbnih lanaca pomorskog prometa. Postoji potreba za širom međunarodnom suradnjom u praćenju konkurencije u linijskom pomorskom prometu. Tako je najavljena suradnja tijela za tržišno natjecanje u Australiji, Novom Zelandu, UK-u, SAD-u, Kanadi koja će nadzirati prijevoznike širom svijeta u vezi prekida opskrbnih lanaca i dijeliti podatke o ponašanju koje narušava ili ograničava tržišno natjecanje.

Ne postoji učinkovito globalno upravljanje tržištem linijskog brodarstva već postoji skup divergentnih nacionalnih ili nadnacionalnih (u slučaju EU) okvira koji su nekoherentni i nekoordinirani, ostavljajući jaz u upravljanju koji bi linijske tvrtke mogle biti u iskušenju iskoristiti. Zato je od velike važnosti rasprava o dizajnu globalne upravljačke arhitekture za reguliranje tržišta linijskog brodarstva. Unutar okvira Svjetske trgovinske organizacije (WTO) postoje alati, ali brodarstvo je dosad bilo izuzeto iz sporazuma WTO-a (Merk, Hoffmann i Haralambides, 2022).

Kao što je već ranije navedeno međusobna povezanost lanaca pomorskog prometa utječe na njihovu otpornost, pa lokalne krize vrlo lako postaju globalne krize. Taj rizik dodatno povećavaju dva fenomena: hub-and-spoke mreže i vertikalne integracije. Hub-and-spoke mreže bile su najvidljivije na početku pandemije kada su prijevoznici pribjegli praznim plovidbama. Sekundarne luke bile su najviše pogođene praznim plovidbama dok je smanjenje pristajanja u lukama glavnih čvorišta bilo umjereno. Nakon što je brodski kapacitet ponovno uspostavljen, konsolidacija lučkih mreža u korist luka u središtima se nastavila. Izravna linijska povezanost smanjena je na većini kontinenata, posebice u Europi, Latinskoj Americi i Africi. Vertikalna integracija može stvoriti dominantne tržišne pozicije. Primjerice brodarske tvrtke koje imaju svoje vlastite terminale izbjegavaju korištenje alternativa, čak i u slučajevima kada ima više smisla iz perspektive njihovih klijenata. Analiza kretanja brodova početkom 2021. godine pokazala je da prijevoznici nisu preusmjeravali gotovo uopće pozive iz Los Angelesa/Long Beacha u druge luke na zapadnoj obali SAD-a. Moguće objašnjenje za to moglo bi biti da nekoliko prijevoznika ima svoje terminale u Los Angelesu/Long Beachu, ali puno manje u drugim lukama Zapadne obale (Merk, Hoffmann i Haralambides, 2022).

Bez obzira na poteškoće s kojima se pomorski prijevoz suočio tijekom pandemije Covid-19 nastavljene su aktivnosti komercijalnih brodova, a luke i ostali sektori pomorskog prijevoza i dalje su poslovali. Time je potvrđena otpornost industrije i zajamčeno je kretanje robe te je dokazana strateška važnost pomorskog prijevoza za egzistenciju. Pandemija je također ukazala na sustavne pogreške u pomorskom prometu ali i na potencijal pomorskog prometa i potrebu za promjenama (Europska agencija za pomorsku sigurnost, 2021).

3. LINIJSKI POMORSKI PROMET U KRIZNIM VREMENIMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

3.1. Značaj linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj

Republika Hrvatska pomorska je zemlja. Ukupna duljina hrvatske obale iznosi 6278 km. Republika Hrvatska ima 1244 otoka, od toga je naseljeno 49 otoka (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2014). Neke od najvažnijih prednosti koje Republika Hrvatska ima su: njezin geografski položaj, geomorfološke osobine obale, uključenost pomorskih prometnih pravaca u europsku prometnu mrežu, znanje i tradicija u pomorstvu, sustav obrazovanja pomoraca u skladu s najvišim standardima i visoki standardi sigurnosti plovidbe.

Od velike važnosti za pomorski promet su morske luke, čiji se gospodarski potencijal temelji na povoljnom geografskom položaju. Ono što čini važnu komparativnu prednost hrvatskih morskih luka u odnosu na ostale Europske luke je duboki prodor Jadranskog mora u kontinent, čime se omogućuje najpovoljnija i najkraća povezanost država iz hrvatskoga zaleđa s istočnim Sredozemljem, a kroz Sueski kanal i s državama Azije i istočne Afrike. Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet od čega je 95 luka s najmanje jednom brodomskom linijom. Luke od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku su: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Također osnovano je i 28 lučkih uprava sukladno Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Hrvatske luke integrirane su u mrežu europskih prometnih koridora, što omogućava uključivanje u trgovinske tokove na europskom i na svjetskom tržištu, te transformaciju lučkih sustava u suvremene logističke i distribucijske gospodarske centre (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2014). Najviše teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj odvija se cestama, dok je prijevoz tereta morskim putem zastupljen s oko 5,4%. Najčešći razlozi za izbor određene vrste vozila su: vrijeme, trošak i pouzdanost. Glavni problem u prijevozu tereta je činjenica da ne postoji logistički lanac koji bi povezivao različite vidove prijevoza (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Konkurentnost i privlačnost hrvatskih luka smanjena je uslijed tehnološke, tehničke i organizacijske inferiornosti u odnosu na luke razvijenih zemalja, lošeg održavanja luka i malih ulaganja u modernizaciju luka. Najzanemarenije su male luke kojima se služi lokalno stanovništvo, ulaganjem u njih olakšao bi se prijevoz roba i putnika (Naletina i sur., 2018).

U Republici Hrvatskoj djeluje Agencija za obalni linijski pomorski promet, a koja je samostalna pravna osoba zadužena za definiranje općeg okvira za regulaciju usluge pomorskog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Najznačajniji posao Agencije je odabir broдача na temelju provedenih natječaja, sklapanje ugovora s odabranim brođarima te nadzor nad njihovim izvršavanjem. Djelatnost Agencije je i uspostava i upravljanje informatičkim sustavom javnog obalnog linijskog prijevoza.

Sustav javnog linijskog prijevoza te djelatnost, javne ovlasti i način rada Agencije za obalni linijski pomorski promet u Republici Hrvatskoj uređuje *Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu* (Agencija za obalni linijski pomorski promet). Hrvatski brođari uključeni u međunarodnu pomorsku plovidbu organizirani su u hrvatsku udrugu brođara Mare Nostrum. Cilj Udruge je promicati kvalitetno, pouzdano, sigurno brođarstvo i interese brođarstva, te se zalagati za bolje uvjete brođara. Misija je jačati konkurentnost hrvatskih brođara na svjetskom i europskom tržištu. Ovu misiju Udruženje postiže zastupanjem interesa svojih članica pred nadležnim tijelima kako na nacionalnoj tako i na regionalnoj, europskoj i svjetskoj razini. Vizija Udruge Mare Nostrum je uspješno predstavljati interese hrvatske brođarske industrije. Udruga Mare Nostrum zalaže se za sigurno i kvalitetno brođarstvo (Hrvatska udruga brođara Mare Nostrum, <http://www.csamarenostrum.hr/>).

Obalni linijski promet poseban je oblik pomorskog prometa koji za prijevoz putnika i vozila koristi posebne brođove, kao što su RO-RO putnički brođovi, katamarani i klasični putnički brođovi. Tu vrstu prijevoza u Hrvatskoj obavljaju RO-RO putnički brođovi i brzi putnički brođovi (Naletina i sur., 2018).

U obalnom linijskom pomorskom prometu javni prijevoz je važan čimbenik jer omogućuje redovitu povezanost otoka s kopnom i putovanje između otoka te bi bez njega bio ugrožen održivi razvoj naseljenih otoka. Za učinkovit pomorski javni promet potrebno je osigurati pouzdanost, redovitost, udobnost i sigurnost, te koordinirati te usluge međusobno i s integriranim prometnim sustavom na kopnu. Također potrebno je poboljšati povezanost s lukama i prilagoditi ih potrebama linijskog putničkog prometa (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Linijski pomorski putnički promet odvija se između otoka i obalnog dijela prema unaprijed utvrđenom rasporedu kao regulirana usluga. Karakteristike hrvatskog pomorskog putničkog prometa su: stalni porast potražnje, društva usmjerena na razvoj otoka, obnova putničke flote uz potporu države i državne podružnice za nerentabilne linije. U Hrvatskoj javni promet u obalnom linijskom pomorskom prometu omogućuje redovitu plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopna (22 kopnene luke). Sustav javnog prijevoza uključuje 56 državnih linija. Sustav održava 13 brodara s flotom od 77 brodova.

Jadrolinija sudjeluje u ukupnom putničkom prometu sa 86,4%, a u prijevozu vozila sa 89,7%. Na drugom mjestu je Rapska plovidba, čiji je udio u prijevozu putnika 6,2% i 10,3% u prijevozu vozila. Prosječna starost flote Jadrolinije je 33,15 godina, pa se Jadrolinijina flota smatra starom. Zbog veličine i starosti flote, hrvatska flota ima niski kapacitet. Zbog nedostatka brodova u sezoni, visokih cijena te zbog spore modernizacije flote Jadrolinija negativno utječe na putnike, istovremeno svojim monopolističkim položajem onemogućuje poštnu konkurenciju. Osim Jadrolinije u sustavu postoji još 12 brodara (Naletina i sur., 2018).

Rapska plovidba, lokalna je trajektna tvrtka sa sjedištem u mjestu Mali Palit na otoku Rabu. Najvažnija djelatnost je održavanje trajektne linije kopna s otokom. Flota tvrtke trenutno uključuje pet trajekata: “Četiri zvonika”, “Barbat”, “Sveti Marin”, “Sveti Kristofor” i “Maslina”. Budući da je Rapska plovidba mala, lokalna tvrtka, trenutno nude samo dvije trajektne linije, od kojih jedna povezuje otoke Rab i Pag. To su trajektne linije: Stinica – Mišinjak (Rab) i Grad Rab– Lun Tovarnele (Pag). Navedene linije prometuju tijekom cijele godine, a u ljetnoj sezoni dostupno je desetak dnevnih polazaka. Izvan sezone i zimi, ponuđeno je znatno manje polazaka. U svojoj djelatnosti Rapska plovidba d.d. ima dizalicu u luci Rab i suhu marinu u mjestu Palit udaljenu oko 600 m od luke Rab. U suhoj marini može se smjestiti više od 100 plovila (Rapska plovidba, http://www.rapska-plovidba.hr/home_hr.html). Generacije pomoraca Rapske plovidbe prevezle su od 1963. godine do sredine 2021. godine blizu 34 milijuna putnika i blizu 11 milijuna vozila svih kategorija. Obnova flote važan je zadatak o kojem Rapska plovidba vodi brigu kroz čitavu svoju povijest. Novi trendovi u izgradnji trajekata donose i nove zelene tehnologije, što je izazov kako brodarima tako i lučkim upravama u izgradnji prateće infrastrukture. Rapska plovidba daje veliki doprinos održivom razvoju otoka kroz svoje poslovanje (Rab danas

<https://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/5683-prvog-dana-lipnja-obiljezana-58-obljetnica-rapske-plovidbe>).

Obalni linijski putnički promet je neprofitabilan jer brodarske tvrtke iz svojih prihoda ne mogu pokriti stvarne troškove linije, te se subvencionira sredstvima iz državnog proračuna tako da se brodskim prijevoznicima odobravaju sredstva za pokriće stvarnih troškova na određenoj liniji. U linijskom obalnom putničkom prijevozu prijevoznici obavljaju uslugu prijevoza na temelju koncesijskih ugovora ili ugovora o javnim uslugama koji se sklapaju s Agencijom za obalni linijski pomorski promet. U linijskom obalnom putničkom prometu plove brodovi pod hrvatskom zastavom, nakon 31. prosinca 2016. godine tržište je otvoreno pod istim uvjetima prijevoznicima u linijskom obalnom prometu iz svih zemalja Europske unije. Najveći izazovi s kojima se susreću brodski prijevoznici su stara dobna struktura brodske flote, visoka cijena goriva i sezonalnost (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Ukoliko se spominje sezonalnost treba napomenuti da postoji pozitivna i negativna strana sezonalnosti. Negativna strana sezonalnosti odnosi se na visoku tehnološku opterećenost starih brodova i dugo radno vrijeme članova posade. Pozitivna strana sezonalnosti je što značajni prihodi koji se ostvare tijekom turističke sezone omogućuju poslovanje izvan sezone kada su troškovi veći od prihoda jer je izvan sezone potražnja za pomorskim linijskim prijevozom puno manja. Taj problem mogao bi se smanjiti produljenjem turističke sezone. Neka od drugih ograničenja u razvoju pomorskog gospodarstva su: nedostatak investicijskog i obrtnog kapitala, egzodus velikog broja radnika i stručnjaka u razvijene zemlje, nepovoljan tečaj, jaka konkurencija pojedinih grana pomorskog gospodarstva, mala ulaganja u istraživanje i razvoj suvremenih tehnologija, redovite pretpostavljene fluktuacije, krize i recesije na tržištu, znatno usporen tehničko-tehnološki razvoj pojedinih pomorskih grana kao posljedica Domovinskog rata i dugoročno niskih ulaganja, nedovoljna koordinacija i nedosljednost nadležnosti države u javnom vođenju pojedinih pomorskih grana.

Troškovi života na hrvatskim otocima su znatno viši nego na kopnu, a nedovoljan broj linija izvan turističke sezone i visoke cijene usluga linijskog prijevoznika utječu na iseljavanje stanovnika na otocima. S obzirom na te činjenice linijski pomorski putnički promet ključan je za razvoj otoka. Hrvatsko linijsko brodarstvo došlo je u krizu zbog spore zamjene klasičnih brodova za opće terete kontejnerskim i polukontejnerskim brodovima te neodgovornog

lihvarskog kreditiranja, što je uzrokovalo stečaj najvećeg domaćeg brodar Croatia Linea. To je donijelo veliki udarac nekada jakoj linijskoj floti, a linijske usluge u domaćim lukama također su znatno smanjene (Naletina i sur., 2018).

Linijski pomorski prijevoz važan je za gospodarski i održiv razvoj otoka, turizam, trgovinu, te je jedan od ključnih čimbenika za sprječavanje iseljavanja otočnog stanovništva. Također kako bi se spriječilo iseljavanje otočnog stanovništva potrebno je kvalitetnije povezati otoke s kopnom. Kombinacija trajektnog i cestovnog prometa važna je za spajanje otoka s kopnom. Prijevozna usluga usko je povezana s turističkom uslugom jer jedna uvijek prethodi drugoj. Produljenje turističke sezone, povećanje broja linija tijekom sezone, ulaganje u modernizaciju brodova, ulaganje u pristupnu cestovnu infrastrukturu (efikasnija povezanost lokalnog i pomorskog prijevoza), slabiji monopolistički položaj Jadrolinije, samo su neki od načina kako poboljšat linijski pomorski promet (Naletina i sur., 2018).

Cilj hrvatskog morskog brodarstva je da poveća svoj udio u duž-obalnom, obalno-otočnom i međuotočnom prijevozu putnika, vozila i tereta, jednako kao i u međunarodnom prijevozu domaćih i tranzitnih tereta i tereta među stranim lukama, kako bi se povećala dobit, devizni priljev i usmjerenost na vanjsku trgovinu i korištenje jeftinijeg morskog prijevoza. Također radi postizanja veće konkurentnosti cilj je povećati suradnju s drugim lukama (Žuvela, 2000).

3.2. Infrastruktura linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj

Republika Hrvatska ima povoljan geoprometni položaj, te ima važnu prometnu funkciju u povezivanju zapadnih i sjevernih dijelova Europe sa jugoistočnim dijelom Europe, preko kojeg se ostvaruje veza s Bliskim i Dalekim istokom. Luke imaju veliki značaj u vrednovanju geoprometnog položaja Republike Hrvatske. Također luke imaju važnu ulogu u širenju gospodarske djelatnosti, stoga je od posebnog značaja razvoj lučke infrastrukture kao uvjet očuvanja konkurentnosti luka i uključenosti luka u dobavne tokove korisnika lučkih usluga. Razvoj lučke infrastrukture podrazumijeva istovremeni razvoj prometne kopnene i druge infrastrukture koja povezuje luke s kopnenim zaleđem i s ostalim lukama, te je uvjet ostvarivanja integriranog i koordiniranog pristupa luka i ostalih subjekata u logističkom lancu u preusmjeravanju prometa s cestovnog na pomorski promet (Dundović i Plazibat, 2011).

Kvaliteta infrastrukture morskih luka jedan je od najvažnijih preduvjeta za razvoj obalnog linijskog prometa i dostupnost otoka. Luke koje su otvorene za javni promet trebale bi imati prioritet u gradnji, obnovi i modernizaciji infrastrukture (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Lučka infrastruktura i kvaliteta pomorskih usluga u zemlji važne su za konkurentnost, a razvoj lučke infrastrukture važan je čimbenik za gospodarski rast. S obzirom na održivi rast u gospodarstvima u nastajanju, unatoč nedavnoj krizi, razvoj lučke infrastrukture pojavio se kao ključno pitanje za budući gospodarski rast (Wilmsmeier, 2013). Veličina prometa u morskim lukama zavisi od njihova geoprometnog položaja, broja linijskih servisa, prostranstva njihova gravitacijskog područja, infrastrukture i suprastrukture, veličine lučkih kapaciteta, organizacije rada u luci i stručnosti lučkog osoblja (Žuvela, 2000).

Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet od kojih je 95 luka s najmanje jednom brodskom linijom. Osim šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik), koje su proglašene lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, postoje brojne županijske i lokalne luke. Njihov razvoj je važan za održivost otoka i turizma (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Vodeće teretne luke u Republici Hrvatskoj su: Rijeka, Ploče i Split koje u ukupnom teretnom prijevozu svih hrvatskih luka sudjeluju s gotovo 90 posto. U luci Rijeka 2015. godine prevezeno je ukupno 11 milijuna tona tereta, u luci Split 3,1 milijun tona tereta, a u luci Ploče 2,8 milijuna tona tereta. Putnički promet uglavnom se odvija u lukama Split i Zadar, a promet brodovima na kružnim putovanjima čini glavninu prometa u luci Dubrovnik. Glavna i najveća hrvatska pomorska luka je luka Rijeka u kojoj se odvija glavnina teretnog prometa u Hrvatskoj. Smještena je na obalama riječkog zaljeva, te njezin geostrateški položaj omogućuje najkraću vezu između prekomorskih odredišta i Srednjoistočne Europe, a ima i prirodni morski kanal najveće dubine u jadranskom moru. Također luka Rijeka ima najveći tržišni potencijal za prekrcaj tereta, te veliki potencijal za daljnji razvoj.

Slika 1. Luka Rijeka



Izvor: <https://lukarijeka.hr/> (preuzeto: 30.11.2022.)

Prostor za širenje kontejnerskih objekata luke Rijeka treba potražiti izvan Riječkog bazena. Potrebno je i povećati kapacitete za tekuće terete u Omišlju, a Bakarski zaljev prikladan je i za gradnju RO-RO terminala. Luka Rijeka treba očuvati svoj položaj i težiti tome da postane teretna tranzitna luka za srednju i istočnu Europu. Projekt „Rijeka Gateway“ („Projekt obnove riječkog prometnog pravca“), složen je razvojni program koji ima za cilj modernizaciju cijelog lučkog kompleksa i kvalitetniju povezanost prometa u luci s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima, te je osmišljen i kao potpora cijelom hrvatskom gospodarstvu kako bi postalo konkurentnije.

Također luka s dobrim geostrateškim položajem je luka Ploče koja je smještena na dvjema lokacijama na južnom dijelu jadranske obale, u Pločama i Metkoviću, te je glavni pomorski prilaz Bosni i Hercegovini. Ima osam terminala za prihvatanje različitih vrsta tereta, te ujedno i najveći tržišni potencijal za prekrcaj tereta. Njezin položaj omogućuje joj dobru prometnu povezanost ne samo s gradovima na jadranskoj obali i u Italiji, već i s lukama iz cijelog svijeta. Izravno je željezničkim i cestovnim vezama povezana s Bosnom i Hercegovinom, sjeveroistočnim dijelom Republike Hrvatske i središnjom Europom. Oko 90% aktivnosti luke Ploče odnosi se na tranzitni promet te prevladava promet rasutim teretom (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Slika 2. Luka Ploče



Izvor: <https://www.luka-ploce.hr/> (preuzeto 30.11.2022.)

Lučka uprava Ploče 2019. godine pustila je u rad novi Ulazni terminal u luku Ploče. Investicija je vrijedna 86 milijuna kuna sa PDV-om. Kompleks ulaznog terminala u luku sastoji se od: nastavka brze ceste u luku, parkirališta za vozila u dolasku i odlasku iz luke, upravne zgrade i kontrolnog punkta sa graničnim prijelazom (Lučka uprava Ploče, 2019). Planirani razvoj temelji se na ulaganjima u lučku infrastrukturu namijenjenu stvaranju dodatnih lučkih kapaciteta. Problem koji smanjuje konkurentnost luke Ploče je interoperabilnost željezničke pruge od Ploča do kontinentalne Hrvatske, koja prolazi Bosnom i Hercegovinom (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Luka Split smještena je na srednjem Jadranu i najveća je luka Dalmacije. Godišnje kroz luku Split prođe oko 5 milijuna putnika i 730 tisuća automobila. Domaći kao i međunarodni promet u luci kontinuirano kroz godine bilježi porast, te ima i daljnju tendenciju rasta. Izgrađeni su novi specijalizirani robni terminali, pa je putnički promet izdvojen od robnog prometa. Tako se južni dio splitske luke uz gradsku jezgru koristi za putnički promet, dok je robni promet preusmjeren u industrijsku zonu, sjeverni dio Luke – Vranjičko-Solinski bazen i Kaštelanske bazene (Lučka uprava Split, 2022). Luke Zadar, Šibenik i Dubrovnik nisu usmjerene na prijevoz tereta u međunarodnom pomorskom prometu, već su usmjerene na prijevoz putnika i promet brodovima za kružna putovanja.

Luka Zadar druga je po važnosti za putnički promet u Republici Hrvatskoj, smještena je u središnjem dijelu obale Jadranskog mora, te ima važnu funkciju za stanovnike otoka. Razvoj luke Zadar usmjeren je na promet RO-RO brodova, putničkih brodova te brodova na kružnim putovanjima. Luka Šibenik također je smještena u središnjem dijelu Republike Hrvatske, putnička je luka srednje veličine i dio je sveobuhvatne mreže TEN-T. Daljnji razvoj luke Šibenik usmjeren je na promet putnicima. Luka Dubrovnik smještena je na južnom dijelu hrvatske obale i jedno je od najpopularnijih odredišta brodova na kružnim putovanjima u Europi. Razvoj luke Dubrovnik usmjeren je na promet putnika te obuhvaća obnovu i modernizaciju terminala, te proširenje kapaciteta za prihvat trajekata i tereta sa brodova na kružnim putovanjima.

Luke posebne namjene, ovisno o prirodi svojih aktivnosti klasificirane su kao: vojne, industrijske, ribarske, sportske, luke za brodogradnju, luke za nautički turizam. Hrvatska pomorska strategija i strategija intermodalnog prijevoza mora se razvijati s ciljem povećanja intermodalnosti i pristupačnosti pomorskog prijevoza. Potrebno je uskladiti razvoj nacionalnih luka s razvojem intermodalne infrastrukture. Također potrebno je razmotriti sve mogućnosti koje nudi određena lokacija za razvoj.

Glavnu odgovornost za razvijanje i održavanje prometne infrastrukture imaju vlade. Vlada imenuje državne lučke uprave zadužene za razvoj lučkih i terminalskih objekata unutar područja na kojima upravljaju. Dok su za upravljanje lokalnim i županijskim lukama u županijama u kojima se nalaze zadužene Županijske uprave. Nedostatak takvog upravljanja ogleda se u nefleksibilnosti, pretjeranoj birokraciji i prevelikim troškovima. Prednost je što omogućuje usklađen razvoj drugih infrastrukture npr. željezničke i omogućuje razvoj prometnog sustava u skladu s potrebama njegovih korisnika (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

3.3. Linijski pomorski promet za vrijeme financijske krize u Republici Hrvatskoj

Svjetska financijska kriza koja je započela 2007. godine u Americi, krajem 2008. godine poprimila je globalne razmjere i uzdrmala svjetsku ekonomiju. Pokretač krize bio je slom tržišta drugorazrednih hipoteka u SAD-u. Kriza se prelila i u Hrvatsku, a mjere koje je tadašnja vlast poduzela bile su zakašnjele i nedovoljne (Mlikotić, 2010). Financijska kriza imala je nekoliko elemenata sličnih ranijim krizama poput: brzog rasta cijena imovine u nizu zemalja prije krize, kreditnog procvata uoči krize, prekomjerne akumulacije duga, ekspanzije

raznih marginalnih zajmova, nemogućnost regulacije i nadzora financijskih institucija da prate razvoj. Financijska kriza imala je i značajan utjecaj na međunarodnu trgovinu, transport i logistiku. Došlo je do značajnog pada globalne aktivnosti. Dogodilo se smrzavanje globalnih financijskih tržišta i kolaps globalnih trgovinskih tokova. Pomorska industrija također je bila pogođena krizom, s obzirom da je potražnja za globalnom trgovinom pala, posljedično je došlo do pada potražnje za prijevozom (Samaras, Papadopoulou, 2010). Bilo kakav iznenadni pad potražnje potrošača ima neposredan učinak na razine aktivnosti brodarstva i lučkih operacija i može promijeniti korporativne strategije ili čak tržišne strukture.

Kako su se promjene cijena i potražnje širile gospodarskim sustavom, narudžbe trajne robe su se smanjivale, a to su u stopu slijedile količine kontejnera i međunarodna trgovina. Ekonomski šokovi i iznenadne okolnosti testiraju koliko je prilagodljiva i otporna pomorska industrija. Tijekom financijske krize sve ono na što se oslanjala pomorska industrija kao što su: široko primjenjivani logistički koncepti npr. just-in-time, državne gospodarske intervencije, stabilnost globalnih financijskih institucija, održivi rast BDP-a, oslanjanje na gospodarstva OECD-a kao glavne uvoznike je dovedeno u pitanje (Notteboom, Pallis i Rodrigue, 2021).

Brodarska industrija tijekom financijske krize pokazivala je visoku zaduženost, nestabilne prihode i financijske rizike. Na brodarsku industriju veliki utjecaj imaju cijene nafte i tečaj (Samaras, Papadopoulou, 2010). Financijska kriza negativno je utjecala na profitabilnost tržišta linijskog prijevoza. Mnoge linijske tvrtke su prikupljale kapital kako bi ojačale bilance i iskoristile prilike ili jednostavno kako bi preživjele (Notteboom, Pallis i Rodrigue, 2021).

Uslijed financijske krize došlo je do pada vozarina i više od 510 kontejnerskih brodova moralo je biti parkirano u ljeto 2009, to čini oko 11% svjetske kontejnerske flote. Brodarske tvrtke, kako bi smanjile troškove stavljale su starije brodove izvan pogona te su sporije slale robu kako bi uštedjele na troškovima goriva (Grzybowski, 2010). Tijekom financijske krize došlo je do viška teretnih kapaciteta, posebno na rutama Europa-Azija i Transpacifik. Brodski prijevoznici pokušali su se prilagoditi novonastaloj situaciji tako da su rezali plovila i otkazivali (odgađali) narudžbe. Došlo je do obustava linijskih usluga posebice na trgovačkim rutama Daleki istok – Europa i transpacifičkim trgovačkim rutama (Notteboom, Pallis i Rodrigue, 2021).

U Republici Hrvatskoj u prvih 9 mjeseci 2008. godine Jadrolinija je poslovala s gubitkom od 48,14 milijun kuna, a u istom razdoblju 2007. godine ostvarila je dobit od 24,5 milijuna kuna. U tom razdoblju financijske krize rashodi Jadrolinije rasli su puno brže nego prihodi. Ukupni rashodi u prvih 9 mjeseci 2008. godine iznosili su 744,9 milijuna kuna, te su povećani na godišnjoj razini za 18,4 %. Ukupni prihodi pak u prvih devet mjeseci povećani su za 6,63 posto, na 696,8 milijuna kuna (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2008).

Financijska kriza pružila je priliku brodarima za optimizaciju kapaciteta flote, da odluče o vrsti plovila koje je potrebno naručiti, da se odluče za alternativne rute plovidbe, poboljšaju učinkovitosti rada flote, povećaju nosivosti jednog plovila, bolje kontroliraju troškove flote, bolju suradnju s drugim brodarima, te jačanje razmjene informacija (Samaras, Papadopoulou, 2010).

3.4. Linijski pomorski promet za vrijeme pandemije Covid 19 u Republici Hrvatskoj

Kako u cijelom svijetu, tako je pandemija Covid-19 imala utjecaja i na Republiku Hrvatsku i linijski pomorski promet u Republici Hrvatskoj. U tom izazovnom razdoblju, trebalo se brzo i što bolje prilagoditi novonastaloj situaciji. Zbog pojave virusa donesene su mjere kako bi se spriječilo širenje virusa, te je ograničeno kretanje osoba i tereta. Donesene mjere imale su utjecaj na cjelokupni pomorski promet pa tako i na linijski pomorski promet. Najveći putnički brodar u Republici Hrvatskoj Jadrolinija zabilježila je stoga smanjen obujam poslovanja, te je bila primorana racionalizirati troškove tj. obustavit odljev financijskih sredstava koji nije bio nužan za operativno poslovanje. Troškovi su se pokušavali smanjit reduciranjem reda plovidbe, smanjenjem formacijskog sastava, smanjenim intenzitetom održavanja i servisa brodova, poduzimale su se aktivnosti vezane uz osiguranje dodatnih izvora financiranja kao što je iznajmljivanje brodova za potrebe snimanja reklama i filmova.

Početkom 2020. godine osim ograničene mogućnosti putovanja došlo je i do promjene plovidbenih redova svih linija, kako bi se prilagodile trenutnoj situaciji i kvalitetnije zadovoljile potrebe za linijskim javnim prijevozom. U razdoblju od kraja ožujka do početka lipnja na snazi je bila potpuna obustava svih brzobrodskih i pojedinih trajektnih linija. Tada je za Jadroliniju bilo ključno očuvanje zdravlja i sigurnosti svojih zaposlenika i putnika, očuvanje financijske stabilnosti, solventnosti i likvidnosti (Jadrolinija, 2021).

Osim preporuka za provođenje općih higijenskih mjera poput: redovitog održavanja higijene ruku, korištenje dezinfekcijskog sredstva, fizičkog distanciranja i izbjegavanja dodirivanja lica. Uvedene su preporuke za rad brzobrodskih linija te preporuke za rad trajektnih linija.

Preporuke za rad brzobrodskih linija bile su: ograničavanje broja putnika, održavanje propisanog razmaka, smanjen kontakt posade s putnicima, dezinficiranje često dodirivanih površina nakon svake vožnje, redovito prozračivanje putničkog prostora, izoliranje kapetanskog mjesta. Preporuke za rad trajektnih linija bile su: putovanje u osobnim vozilima, održavanje razmaka među putnicima, smanjen kontakt posade s putnicima, održavanje higijene putničkog prostora, prozračivanje putničkog prostora ([Koronavirus.hr](https://www.koronavirus.hr), 2020).

Ostvareni prirodni pokazatelji u 2020. godini na razini svih linija ukupno pokazuju pad od 39,6% u broju prevezenih putnika i 28,3% u broju prevezenih vozila u odnosu na rekordnu 2019. godinu. U 2020. godini realiziran je promet od 7.557.038 putnika (u 2019. godini 12.513.616 putnika) i 2.306.831 vozila (u 2019. godini 3.215.727 vozila).

Kako bi se ublažio negativan utjecaj pandemije kontinuirano su vršene prilagodbe u svim segmentima poslovanja. Prije svake turističke sezone vršene su kvalitetne pripreme, kako bi svaka sezona prošla bez većih problema. Provođene su optimizacije poslovnih procesa i kontinuirane analize ostvarenih pokazatelja s projekcijama mogućih scenarija, te su tako izvršeni preduvjeti za stabilizaciju poslovanja i daljnji razvoj.

Naglasak u svakoj godini pandemije bio je na troškovnoj efikasnosti. Planira se uvođenje novih linija kao što su komercijalne brzobrodске linije i međunarodne linije, što bi pozitivno utjecalo na snažniji rast prirodnih i finansijskih pokazatelja. Te će se i u budućnosti vršiti kontinuirane prilagodbe redova plovidbe u ovisnosti o situaciji na tržištu (Jadrolinija, 2021).

I drugi brodari u Republici Hrvatskoj morali su se prilagoditi novim okolnostima izazvanim pandemijom Covid-19, tako je lokalni brodar Rapska plovidba također morala reducirati svoj plovidbeni red u ožujku i travnju 2020. godine. Rapskoj plovidbi 2020. godina bila je najteža do sada. Također Uprava Rapske plovidbe u ožujku 2020. godine obavijestila je svoje korisnike da će zbog cjelokupne situacije vezane za koronavirus do daljnjega biti ograničen rad sa strankama u prostorijama Ureda uprave Rapske plovidbe d.d. (Rab danas,

<http://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4587-rapska-plovidba-d-d-ogranicava-rad-sa-strankama-u-prostorijama-ureda-uprave>).

Za putovanje trajektima propisane su epidemiološke mjere tako da svi koji dolaze na trajekt moraju nositi zaštitne maske i rukavice ali i zadržati se u svom vozilu svo vrijeme trajanja putovanja (Primorsko-goranska županija, <https://www.pgz.hr/objave/u-pgz-i-danas-bez-novozarazenih-postupno-u-normalu-vraca-se-i-trajektni-promet/>). S obzirom na popuštanje mjera ograničavanja kretanja od strane Nacionalnog stožera Civilne zaštite, Rapska plovidba napravila je korekcije plovidbenog reda državne trajektne linije broj 337 Mišnjak-Stinica. Tako je Rapska plovidba na liniji Mišnjak-Stinica i obratno povećala je broj povratnih linija sa četiri na sedam za mjesec svibanj 2020. godine (Rab danas, <http://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4716-od-5-svibnja-pojacano-prometovanje-trajekata-rapske-plovidbe>).

Od ponedjeljka 25. svibnja do 31. svibnja 2020. godine Rapska plovidba uvela je dodatna dva polazno-povratna putovanja na državnoj trajektnoj liniji broj 337. Mišnjak – Stinica i obratno. Tako je prometovanje na liniji Mišnjak-Sitnica povećano sa sedam na devet povratnih putovanja (Rab danas, <http://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4748-rapska-plovidba-d-d-od-ponedjeljka-novi-svibanjski-red-plovidbe-sa-9-polazno-povratnih-putovanja-na-liniji-misnjak-stinica>). Istodobno Rapska plovidba ponovno je uspostavila odvijanje međuzupanijske linije Rab – Lun brodicom “Maslina”, prema važećem redu plovidbe od srijede 20 svibnja 2020. Godine (Rab danas, <https://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4741-rapska-plovidba-d-d-od-20-svibnja-brodica-maslina-ponovno-povezuje-rab-i-lun-na-otoku-pagu>).

Broj zaposlenih u Rapskoj plovidbi prema satima rada u 2021. godini je 52, što je na istoj razini kao i 2020. godine. Rapska plovidba je 2021. ostvarila ukupni godišnji prihod u iznosu od 45.245.026,00 kn što predstavlja relativnu promjenu ukupnih prihoda od 16.869.075,00 kn u odnosu na prethodno razdoblje kada je ostvarila ukupne godišnje prihode u iznosu od 28.375.951,00 kn. Rapska plovidba poslovala je s dobiti 2021. godine, dok je 2020. godine poslovala s gubitkom. U 2021. godini neto rezultat poslovanja Rapske plovidbe iznosio je 6.623.100,00, dok je ostvarena neto marža iznosila 14,64% (Poslovna.hr, <https://www.poslovna.hr/lite/rapska-plovidba/311404/subjekti.aspx>).

4. ISTRAŽIVANJE STAVOVA KORISNIKA O LINIJSKOM POMORSKOM PROMETU U REPUBLICI HRVATSKOJ U KRIZNIM VREMENIMA

4.1. Pregled postojećih istraživanja

Kao postojeća istraživanja koja se baziraju na tematici linijskog pomorskog prometa izdvojena su šest istraživanja. Prvo istraživanje bavi se zadovoljstvom potrošača pomorskim putničkim linijskim prijevozom u Republici Hrvatskoj (zadovoljstvo brojem linija, kvalitetom, organizacijom, uslugama tijekom plovidbe, cijenama karata i ljubaznosti osoba). Drugo istraživanje bavi se analizom potreba korisnika i kvalitetom usluga najveće kompanije za prijevoz kontejnera pomorskim putem Maersk Line, treće istraživanje usmjereno je na zadovoljstvo potrošača kvalitetom usluga u pomorskoj industriji u Iranu. Četvrto istraživanje bavi se kvalitetom pružanja ugostiteljskih usluga na brodovima na brzim međunarodnim linijama u Republici Hrvatskoj. Peto istraživanje bavi se kvalitetom usluge i zadovoljstvom potrošača u pomorskom linijskom prijevozu. Posljednje istraživanje bavi se kvalitetom usluge u pomorskoj linijskoj industriji u Aziji.

Prvo istraživanje odnosi se na ono koje su putem anketnog upitnika u rujnu 2017. godine proveli Naletina i suradnici. Istraživanje se temeljilo na prikupljanju podataka objavom ankete na Facebooku. U istraživanju je sudjelovalo 119 ispitanika iz cijele Hrvatske. Anketni upitnik se sastojao od 12 pitanja. Pitanja su obuhvatila sociodemografske čimbenike te pitanja koja se odnose na pomorski putnički linijski promet. Cilj istraživanja bio je prikazati nalaze o zadovoljstvu potrošača pomorskim putničkim linijskim prijevozom u Republici Hrvatskoj. Rezultati istraživanja pokazali su da: većina ispitanika putuje s obitelji jednom do četiri puta godišnje radi odmora, smatra da bi trebalo uvesti više linija tijekom turističke sezone, također smatra da je osoblje ljubazno, no ističe preveliku cijenu usluge i karata te lošu ponudu, a zagovaraju i uvođenje online karata. Većina ispitanika se slaže s tvrdnjom da je *“kvaliteta pomorskog putničkog linijskog prometa preduvjet je razvoja života i turizma na otocima”*. Za većinu postojećih linija smatraju da treba povećat konkurentnost, a kao najveći nedostatak ističu dugo čekanje.

Othelius i Wemmert (2014) analizirali su potrebe korisnika i kvalitetu usluge najveće kompanije za prijevoz kontejnera pomorskim putem Maersk Line. Istraživanje je provedeno u Švedskoj tijekom proljeća 2014. godine. Cilj tog istraživanja bio je analizirati ponudu usluga koju pruža Maersk Line, identificirati potrebe potrošača unutar dva segmenta potrošača,

direktnih potrošača i špeditera, te identificirati njihovu percepciju usluge koju pruža Maersk Line. Istraživanje je dovelo do zaključka da kupci različito definiraju i prioritiziraju potrebe. U istraživanju je otkriveno da ponuda usluga Maersk Linea nije u potpunosti odgovarala potrebama njihovih kupaca, te da postoji nekompatibilnost između ponude usluge u Maersk Lineu i percepcije potrošača o tome što se zapravo isporučuje.

Miremadi, Ghalamkari i Sadeh (2011) istraživali su zadovoljstvo potrošača kvalitetom usluge u pomorskoj industriji u Iranu. S obzirom da se pomorski promet smatra jednim od najvažnijih sektora u Iranu, cilj ovog istraživanja bio je utvrditi očekivanja i percepciju kupaca o pomorskoj industriji u Iranu implementacijom SERVQUAL modela. Istraživanje je pokazalo da postoji značajan jaz između očekivanja kupaca i percepcija menadžera u iranskoj lučkoj industriji, također je otkriveno da određeni čimbenici poput ulaganja i praćenja u različito vrijeme, pomažu u poboljšanju općih uvjeta iranske luke, a nejasnoće u procesima dovode do konflikta u pružanju usluga, te je zbog toga potrebno uvesti integrirane sustave kontrole.

Šimundić i Lovreković (1997) istraživali su kvalitetu pružanja ugostiteljskih usluga na brodovima na brzim međunarodnim linijama u Republici Hrvatskoj. U sklopu istraživanja kvalitete pružanja ugostiteljskih usluga provedene su dvije ankete u ljetnim mjesecima 1996. godine. Anketni se upitnik ispunjavao anonimno i tako ispunjen vraćao recepcijama brodova gdje se anketiranje provodilo.

Prva anketa je provedena na brodovima na brzim međunarodnim linijama u cilju utvrđivanja mišljenja i primjedaba putnika na brodovima Jadrolinije o boravku i smještaju na brodovima te o kvaliteti usluga. Druga anketa je provedena sa ciljem utvrđivanja zadovoljstva putnika ponuđenim asortimanom hrane i pića i utvrđivanja preferencija putnika-gostiju te povećavanja kvalitete pružanja usluga u odjelu Ugostiteljstvo (Šimundić i Lovreković, 1997). U prvoj anketi uzorak čini 446 ispitanika. Analizom odgovora ispitanika dobiveni su sljedeći rezultati: za brod kao planirano sredstvo prijevoza odlučilo se unaprijed 45%, a o alternativnim vrstama prijevoza razmišljalo 55% ispitanika. Odluku o vrsti prijevoza putnici-gosti donijeli su ranije u 75% slučajeva, dok se 24% putnika odlučilo za brod u posljednjemu trenutku, a 1% ispitanika nije se izjasnio. Razlozi odabira broda kao prijevoznoga sredstva bili su sljedeći: udobnost 38%, doživljaj putovanja morem 34%, razni sadržaji 7%, cijena 6%, sigurnost 5%, a 10% putnika-gostiju nije se izjasnilo. Jadransku obalu i zaleđe (npr. Međugorje) kao cilj

putovanja odabralo je 61% ispitanika, dok se za otoke odlučilo 39%. Ciljevi putovanja su: godišnji odmor 67%, službeni razlozi 12%, posjeta rodbini 6%, 15% se nije izjasnilo.

Većina putnika-gostiju putuje sa članovima svoje obitelji (43%) ili u društvu (31%), 15% ispitanika putuje samostalno, a 6% s već organiziranom skupinom, 4% ispitanika nije se izjasnilo. Većina putnika, 86% brodom putuje više puta godišnje, dok 14% ispitanika putuje samo jednom. Za kabinski se smještaj opredijelilo 49% putnika-gostiju, za palubnu kartu 44%, dok se 7% ispitanika nije izjasnilo. Ocjena smještaja: vrlo zadovoljno 21%, zadovoljno 67%, dok je 12% nezadovoljno smještajem. Ispitanici su ocjenjivali i sadržaje na brodu i to ocjenama od 1 do 5. Najbolje su ocijenjeni: ljubaznost osoblja (3,7), hrana i piće (3,4), čistoća (3,2), cijene na brodu (2,7), dok su zabava i razonoda dobile najnižu ocjenu (2,1). Analiza cijena palubne karte: dobra 78% previsoka 17%, niska 15%. Analiza cijene kabinskoga smještaja: dobra 53%, previsoka 48%, niska 4%. Cijene prijevoza automobila: dobra 65%, previsoka 35%, niska 1%. U drugoj anketi od ukupno 1000 provedenih anketnih upitnika gosti su pravilno ispunili 97, što čini 10%. Anketom je utvrđeno kako usluge prehrane putnici-gosti koriste: uvijek 67%, često 19%, rijetko 12%, nikad 2%. Usluge pića putnici-gosti koriste: uvijek 75%, često 18%, rijetko 6%, nikad 1%. Na pitanje "Jeste li zadovoljni tipom, oblikom i kvalitetom ponude ugostiteljskih usluga?" odgovoreno je kako slijedi: zadovoljno 67%, djelomično zadovoljno 23%, nezadovoljno 7%, 3% se nije izjasnilo, 68% ispitanika preferira klasični način posluge, 12% samoposluživanje, a 20% kombinirani oblik ponude (Šimundić i Lovreković, 1997).

Yuen i Thai (2015) proveli su istraživanje u kojem su analizirali kvalitetu usluge u linijskom pomorskom prometu i učinak kvalitete na zadovoljstvo korisnika. Kvalitetu usluge u linijskom brodarstvu određuju 4 ključne dimenzije: pouzdanost, brzina, odziv i vrijednost. Ključna razlika između kvalitete usluge i zadovoljstva potrošača je u tome što se kvaliteta odnosi na samu srž upravljanja pružanjem usluge, dok zadovoljstvo odražava iskustva koja potrošači imaju s tom uslugom. Poboljšanje kvalitete koje se ne temelji na potrebama potrošača neće dovesti do zadovoljstva potrošača. Istraživanje je osim korištenja postojeće literature obuhvatilo i intervju s korisnicima i pružateljima usluga linijskog prijevoza te je provedena i anketa među korisnicima usluga kontejnerskog (linijskog) prijevoza. Ciljane skupine uzorka za istraživanje su korisnici usluga kontejnerskog prijevoza. Na ciljanim skupinama uzoraka primijenjen je online anketni upitnik koji se sastojao od tri dijela. Prvi dio anketnog upitnika pružao je informacije koje se odnose na pozadinu, značaj i ciljeve

istraživanja. Drugi dio anketnog upitnika se sastojao od 19 pokazatelja čiju su važnost ispitanici morali procijeniti u rasponu od 1 (nije važno) do 5 (vrlo važno). Ispitanici su također zamoljeni da ocijene svoje opće zadovoljstvo uslugama koje pružaju linijski brodari na ljestvici od 1 (vrlo nezadovoljan) do 5 (vrlo zadovoljan). Zadnji dio anketnog upitnika sadrži informacije o tvrtki ispitanika, radnom mjestu, odjelu i godinama radnog iskustva u tvrtki. Prikupljanje podataka obavljeno je u razdoblju od siječnja 2014. do lipnja 2014. Prvo je putem elektroničke pošte upućen poziv ciljanim skupinama uzorka za sudjelovanje u istraživanju. Imali su mogućnost prihvatiti ili odbiti zahtjev. Oni koji su prihvatili poziv odmah su preusmjereni na web stranicu za ispunjavanje. Nakon toga, pet mjesečnih podsjetnika je poslano sudionicima koji nisu ispunili anketu. Od 2 018 anketnih upitnika koji su poslani ciljanim uzorcima, zaprimljena su 183 popunjena upitnika te je postignuta stopa odgovora od oko 9 posto. Rezultati ovog istraživanja pokazuju da su pouzdanost i brzina glavni pokazatelji zadovoljstva kupaca. Rezultati također pokazuju kako linijski brodari daju prednost uslugama vezanim uz vrijeme i brzi odziv (tj. pouzdanosti i brzini) u odnosu na cijenu (tj. vrijednost).

Huang, Bulut i Duru (2015) istraživali su kvalitetu usluge u pomorskoj linijskoj industriji u Aziji. Cilj istraživanja bio je utvrditi kvalitetu usluge azijske linijske brodarske industrije fokusirajući se na skupinu vodećih linijskih brodarskih tvrtki. Utvrđeni su ključni čimbenici implementacije kvalitete usluge. Zadovoljstvo korisnika od velike je važnosti budući da je konkurentnost sve veći problem u industriji linijskog brodarstva. Implementacija ISO 9001 može osigurati povjerenje kupaca u usluge linijskog prijevoza. Strategije i standardi vrlo su važni za brodarske tvrtke. Dva najvažnija zahtjeva potrošača su: jeftinija usluga i kraće vrijeme prijevoza. Također, vidljiva je potreba za kombinacijom logističkih sposobnosti s ciljem poboljšanja linijskih aktivnosti. Diverzifikacija usluga može značajno povećati zadovoljstvo potrošača i izbjeći bitku cijena prijevoza na pomorskom tržištu.

4.2. Metodologija istraživanja

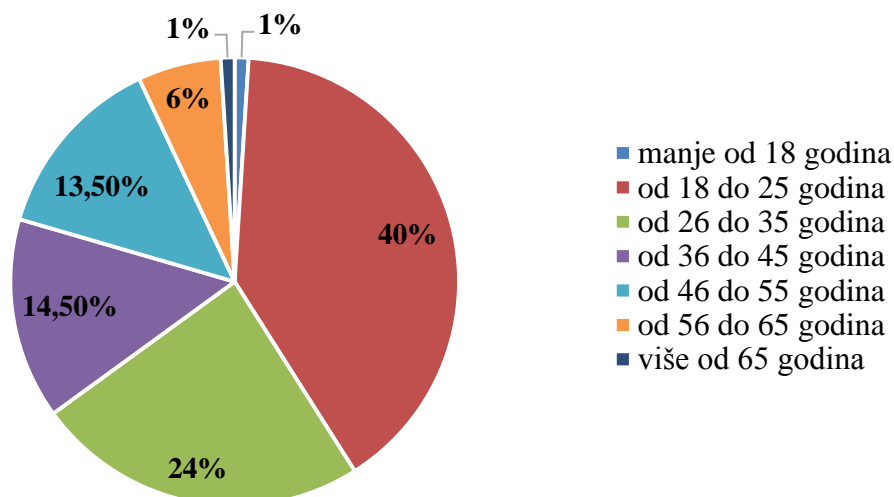
Kao instrument za pisanje ovog diplomskog rada korišten je anketni upitnik. Provedeno je primarno istraživanje, podaci za analizu istraživanja prikupljeni su od strane ispitanika putem Interneta, točnije objavljivanjem anketnog upitnika na društvenoj mreži Facebook. Istraživanje je provedeno u studenom 2022. godine.

Anketni upitnik se sastoji od dva dijela. Prvi dio anketnog upitnika se sastoji od pitanja vezanih za sociodemografska obilježja ispitanika kao što su dob, spol, prebivalište, obrazovanje i prihod. Drugi dio anketnog upitnika sastoji se od 16 pitanja glede linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj, a koja su preuzeta iz ranije provedenih istraživanja. U tom dijelu anketnog upitnika ispitanici su ponuđene tvrdnje ocjenjivali ocjenama 1-5 (1= u potpunosti se ne slažem, 2= ne slažem se, 3= niti se slažem niti se ne slažem, 4= slažem se, 5=u potpunosti se slažem). Sva pitanja u anketnom upitniku su bila obvezna za ispunit kako bi se dobili što konkretniji podaci.

4.3. Rezultati istraživanja

Od 200 ispitanika 50,5%, odnosno njih 101 čini ženska populacija, a 49,5% odnosno 99 ispitanika su muškarci. Gledajući po dobnim skupinama najveći udio ispitanika njih 80 čini populacija od 18 do 25 godina, odnosno 40%. Druga najzastupljenija dobna skupina je od 26 do 35 godina sa 48 ispitanika (24%), dobnu skupinu od 36 do 45 godina čini 29 ispitanika (14,50%), dobnu skupinu od 46 do 55 godina čini 27 ispitanika (13,50%), dobnu skupinu od 56 do 65 godina čini 12 ispitanika (6%), a više od 65 godina imaju 2 ispitanika (1%) također 2 ispitanika imaju manje od 18 godina.

Grafikon 1. Dobna struktura ispitanika

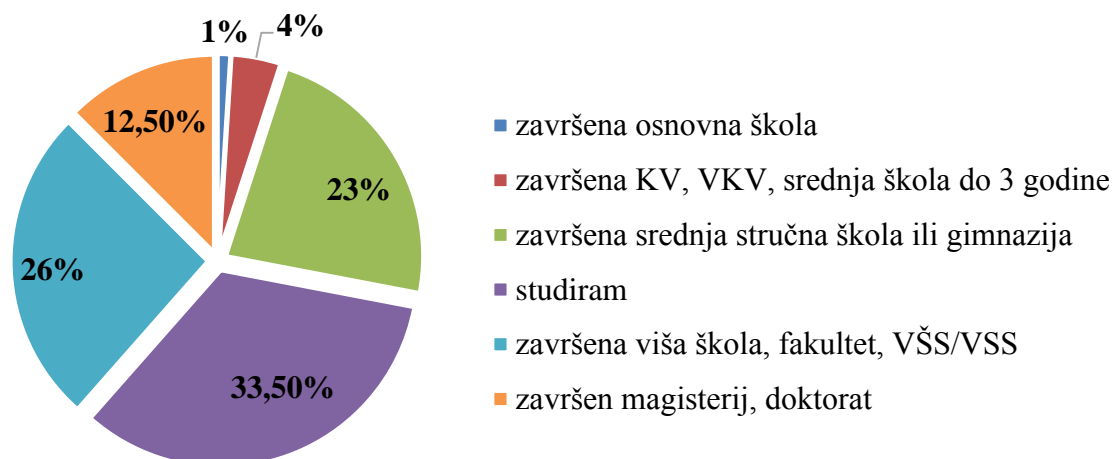


Izvor: primarno istraživanje

Najveći broj ispitanika čine studenti sa 67 ispitanika (33,50%), slijede ispitanici sa završenom višom školom, fakultetom, VŠS/VSS njih 52 ispitanika (26%), zatim slijede ispitanici sa

završenom gimnazijom ili srednjom stručnom školom njih 46 (23%), završen magisterij ili doktorat ima 25 ispitanika (12,50%), završenu KV, VKV, srednju školu do 3 godine ima 8 ispitanika (4%), a 2 ispitanika imaju završenu osnovnu školu (1%).

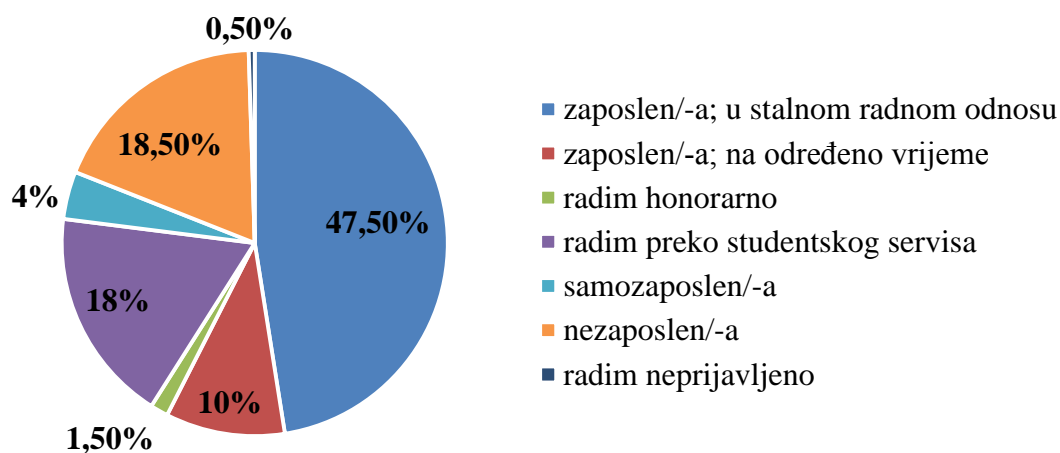
Grafikon 2. Obrazovna struktura ispitanika



Izvor: primarno istraživanje

Na grafikonu 3 prikazana je struktura ispitanika sukladno njihovom radnom statusu. Vidljivo je kako je većina ispitanika u stalnom radnom odnosu, odnosno njih čak 95 (47,50%). Sljedeća najbrojnija skupina su nezaposleni ispitanici kojih je 37 (18,50%), preko studentskog servisa radi 36 ispitanika (18%), na određeno vrijeme zaposleno je 20 ispitanika (10%), samozaposlenih je 8 ispitanika (4%), honorarno rade 3 ispitanika (1,5%), a neprijavljeno radi 1 ispitanik (0,5%).

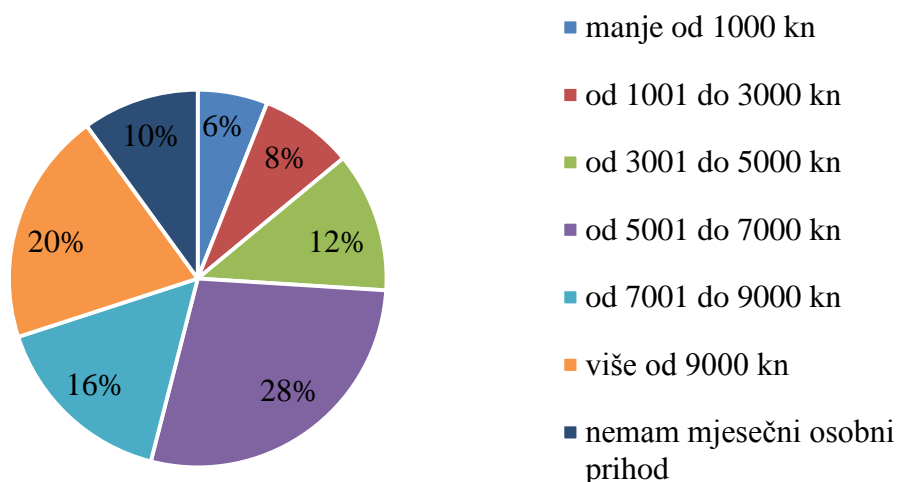
Grafikon 3. Radni status ispitanika



Izvor: primarno istraživanje

Na grafikonu 4 prikazana je struktura ispitanika prema visini osobnog mjesečnog prihoda. Najbrojnija skupina ispitanika njih 56 (28%) ima mjesečni prihod od 5001 do 7000 kn, više od 9000 kn mjesečnog prihoda ima 40 ispitanika (20%), dok prihod od 7001 do 9000 kn ima 32 ispitanika (16%).

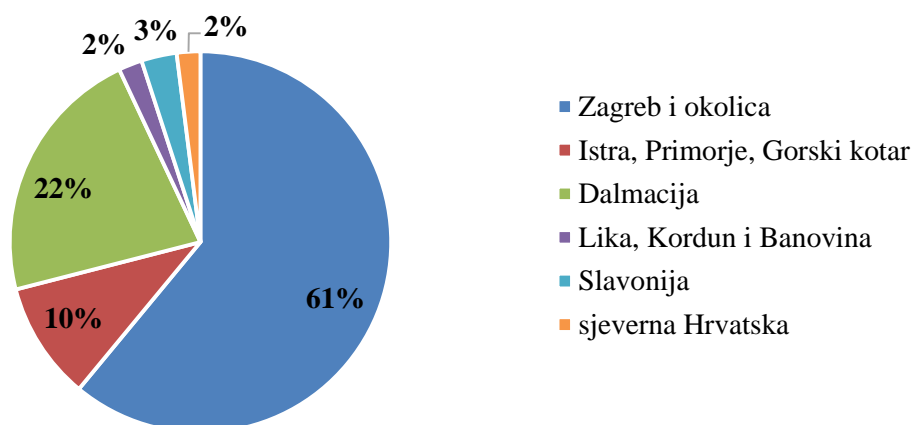
Grafikon 4. Struktura ispitanika sukladno mjesečnom prihodu



Izvor: primarno istraživanje

Grafikon 5 prikazuje strukturu ispitanika sukladno regiji iz koje dolaze. Stoga možemo uočiti kako najveći broj ispitanika njih 122 (61%) živi u Zagrebu i okolici, druga najbrojnija skupina su ispitanici iz Dalmacije kojih je 44 (22%), treća najbrojnija skupina ispitanika njih 20 (10%) živi na području Istre, Primorja i Gorskog kotara.

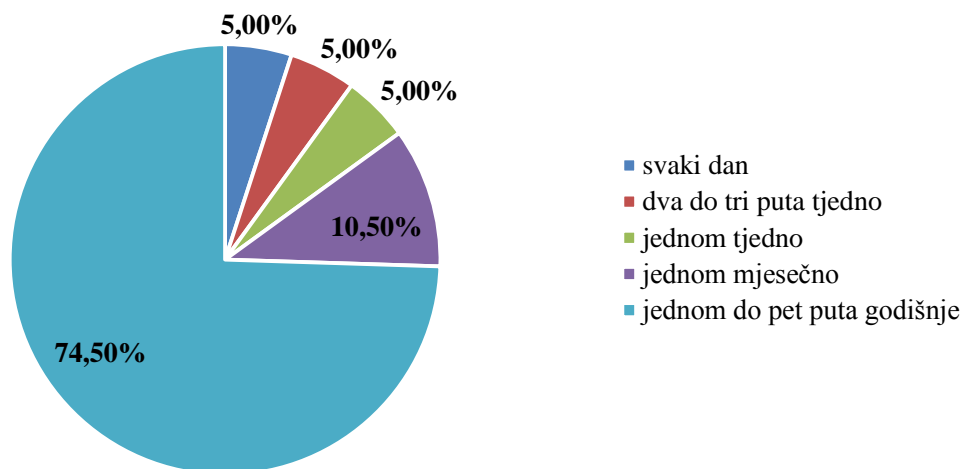
Grafikon 5. Struktura ispitanika sukladno regiji iz koje dolaze



Izvor: primarno istraživanje

Nakon pitanja vezanih za sociodemografske karakteristike ispitanika, uslijedila su pitanja vezana za linijski pomorski promet. Na pitanje „Koliko često koristite usluge javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj?“ većina ispitanika njih čak 149 (74,50%) odgovorila je da koriste usluge javnog pomorskog prijevoza jednom do pet puta godišnje. Jednom mjesečno usluge javnog linijskog pomorskog prijevoza koristi 21 ispitanik (10,50%). Dva do tri puta tjedno putuje 10 ispitanika (5%) isto toliko ispitanika navelo je da putuje jednom tjedno, te svaki dan.

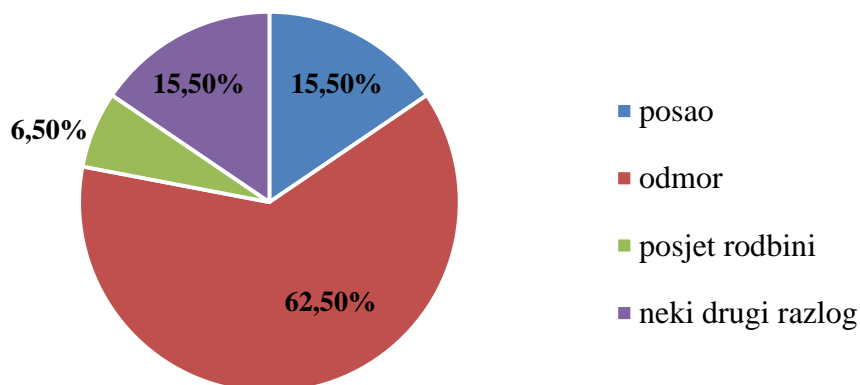
Grafikon 6. Učestalost korištenja javnog linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj



Izvor: primarno istraživanje

Na pitanje „Iz kojeg razloga koristite usluge javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj?“ najviše ispitanika njih 125 (62,50%) kao razlog je navelo odmor. Zbog posla usluge javnog pomorskog prijevoza koristi 31 ispitanik (15,50%), isti broj ispitanika je kao razlog korištenja usluga javnog pomorskog prijevoza navelo neki drugi razlog, a posjet rodbini kao razlog navelo je 13 ispitanika (6,50%).

Grafikon 7. Razlog korištenja usluga javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj



Izvor: primarno istraživanje

Sljedeće što se ispitalo u anketnom upitniku je mišljenje ispitanika o tome jesu li se u dovoljnoj mjeri poštovala epidemiološke preporuke tijekom korištenja javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj? Većina ispitanika smatra kako su se epidemiološke preporuke poštovala, manji dio ispitanika smatra da se mjere nisu poštovala a par ispitanika navodi kako su se mjere poštovala od strane osoblja Jadrolinije ali ne od putnika. Niže u tablici navedeni su neki od odgovora ispitanika.

Tablica 1. Mišljenje ispitanika o poštivanju epidemioloških preporuka

MJERE SU SE POŠTOVALE	MJERE SE NISU POŠTOVALE
Smatram da jesu uz obavezno nošenje maski i dezinfekciju ruku.	Ne smatram da su se u dovoljnoj mjeri poštovale epidemiološke preporuke iz razloga posebice ljeti jer je smanjen broj linija koje povezuju kopno sa otocima i samim time je bilo previše ljudi(prvenstveno turista) koji su koristili javni prijevoz, samim time se nije mogao održavati propisani razmak između ljudi, prostorije uglavnom nisu bile dobro prozračene ni dezinficirane.
Smatram da jesu. Poštovao se razmak i nošenje maski.	Ne. Trajekti su prepuni ljudi, klimatizacija je losa. Zimi je jako vruće a ljeti jako hladno u salonima (nemaju mogućnost regulacije temperature; ili je hlađenje ili grijanje, nema između). Rijetko je tko nosio masku prilikom vožnje, nitko to nije ni provjeravao. WC-i nečisti.
Jesu, općenito svi trajekti imaju dosta otvorenih paluba i saloni su prostrani tako da sa tog gledišta nije bilo problema. A u katamaranima su se pridržavali mjera.	U tom razdoblju sam koristio javni pomorski prijevoz i nisam uočio ikakvo htijenje za poštovanjem istih, dakle niti maske, niti dezinficiranje ruku, niti razmak.
Da, u zatvorenim prostorima su se nosile maske, bio je ograničen broj ljudi i dostupna su bila dezinfekcijska sredstva.	Ne. Nije se regulirao ulaz, izlaz, pravilno nošenje maski, br. osoba u prostoru, provjetranje i čišćenje i sl.
Vjerujem da jesu budući da se radi o poprilično velikom prostoru gdje se mogu provesti epidemiološke preporuke.	Ne baš, na katamaranima je sjedio čovjek na čovjeku doslovno, maske 0 bodova tek nekolicina ih je nosila.
Da, propisane mjere bile su propisane i na pravilan način su se održavale u pomorskom prometu, tj. brodovima.	Ne jer se radilo o preporukama kojih se većina osoba nije držalo za vrijeme pandemije.
Smatram da sve što je bilo navedeno što se tiče mjera stožera je bilo odrađeno kada sam ja putovala.	Na trajektima i katamaranima u Splitskom okruženju nisu se praktički uopće poštovale.
Smatram da su se dovoljno poštivale mjere s obzirom da nije bilo krcato, ljudi su nosili masku.	Ne. Nitko nije provjeravao ni upozoravao one koji nisu nosili maske.
Poštivale su se mjere socijalnog distanciranja i svih preporučenih mjera od strane stožera.	Nisu, ali nisu se ni trebale poštovati onakve kakve su postojale.
Smatram da su se mjere dovoljno poštovale, na trajektu smo svi nosili maske za lice.	Većina putnika nije nosila maske, ali razmak je bio omogućen.

Izvor: primarno istraživanje

U tablici 2 prikazan je stupanj slaganja s tvrdnjama koje se odnose na linijski pomorski putnički prijevoz, gdje je 1 = u potpunosti se ne slažem, 2 = ne slažem se, 3 = niti se slažem, niti se ne slažem, 4 = slažem se, 5 = u potpunosti se slažem.

Tablica 2. Popis tvrdnji korištenih u istraživanju

	1	2	3	4	5
Linijski pomorski promet bitan je čimbenik za razvitak turizma i ostalih komplementarnih djelatnosti.	30 15%	0 0%	4 2%	35 17,5%	131 65,5%
Postojeća flota brodova u linijskom pomorskom prijevozu u Republici Hrvatskoj zahtijeva modernizaciju.	21 10,5%	8 4%	24 12%	56 28%	91 45,5%
Potrebno je povećati broj pružatelja usluga na pojedinim linijama.	27 13,5%	16 8%	30 15%	60 30%	67 33,5%
U tijeku turističke sezone u ljetnom periodu potrebno je povećati broj linija.	26 13%	13 6,5%	16 8%	40 20%	105 52,5%
Omjer cijene i kvalitete linijskog putničkog prijevoza tijekom pandemije Covid-19 bio je zadovoljavajući.	29 14,5%	13 6,5%	60 30%	63 31,5%	35 17,5%
Tijekom pandemije Covid-19 linijski putnički prijevoz bio je dobro organiziran.	28 14%	14 7%	61 30,5%	59 29,5%	38 19%
Osoblje putničkih brodova pridržavalo se svih epidemioloških mjera tijekom pandemije Covid-19.	30 15%	13 6,5%	47 23,5%	60 30%	50 25%
Korisnici linijskog pomorskog prijevoza držali su se propisanog razmaka.	37 18,5%	36 18%	55 27,5%	36 18%	36 18%
Za vrijeme pandemije Covid-19 na putničkim linijskim brodovima bila su dostupna dezinfekcijska sredstva.	27 13,5%	12 6%	37 18,5%	52 26%	72 36%
Za vrijeme pandemije Covid-19 higijena putničkog prostora bila je zadovoljavajuća.	24 12%	22 11%	43 21,5%	57 28,5%	54 27%
Za vrijeme pandemije Covid-19 putnički prostor u putničkim linijskim brodovima redovito se prozračivao (npr. tijekom stajanja na stajalištima).	31 15,5%	12 6%	70 35%	43 21,5%	44 22%
Epidemiološke mjere tijekom pandemije Covid-19 u linijskom pomorskom prijevozu bile u skladu s epidemiološkom situacijom.	34 17%	12 6%	52 26%	53 26,5%	49 24,5%
Za vrijeme pandemije Covid-19 ograničenje broja putnika je bilo opravdano.	30 15%	26 13%	42 21%	60 30%	42 21%
Za vrijeme pandemije Covid-19 povezanost linijskim pomorskom prijevozom nije bila zadovoljavajuća.	37 18,5%	44 22%	63 31,5%	36 18%	20 10%
Pružatelji usluga na tržištu linijskog pomorskog prijevoza (pr. Jadrolinija, Rapska plovidba d.d.) pokazali su kako adekvatno upravljaju krizom.	24 12%	10 5%	61 30,5%	68 34%	37 18,5%
Mišljenja sam kako su pružatelji usluga na tržištu linijskog pomorskog prijevoza izvan Republike Hrvatske na sličan način upravljali krizom.	22 11%	14 7%	72 36%	58 29%	34 17%

Izvor: Izrada autora na temelju dobivenih podataka

Na temelju dobivenih rezultata može se zaključiti kako se najveći broj ispitanika usuglasio s tvrdnjom kako je linijski pomorski promet bitan čimbenik za razvitak turizma i ostalih komplementarnih djelatnosti, također većina smatra kako je u tijeku turističke sezone u ljetnom periodu potrebno povećati broj linija, te kako postojeća flota brodova u linijskom pomorskom prijevozu u Republici Hrvatskoj zahtijeva modernizaciju. Oko tvrdnji glede pandemije Covid-19 ispitanici su pokazali veliki stupanj indiferentnosti.

4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja

Provedeno istraživanje o stavu korisnika o linijskom pomorskom prometu u Republici Hrvatskoj u kriznim vremenima ima neka ograničenja. Jedan od najvećih problema provedenog primarnog istraživanja su stari podaci i nedostatak ranije provedenih istraživanja te tematike, što otežava uspoređivanje podataka. S obzirom da je anketni upitnik proveden putem interneta, može se pretpostaviti da određena skupina ljudi npr. stariji građani nisu bili u mogućnosti sudjelovati u anketnom upitniku. Također nemoguće je kontrolirati uvjete u kojima su ispitanici odgovarali na ponuđena pitanja, istinitost njihovih odgovora, njihovu zainteresiranost te jesu li im pitanja u potpunosti bila jasna.

Preporuka je da se buduća istraživanja provedu za vrijeme turističke sezone pomoću papirnatom anketnog upitnika prevedenog i na engleski, njemački i talijanski jezik kako bi na istog mogli odgovoriti i inozemni turisti koji koriste usluge linijskog pomorskog prometa za vrijeme turističke sezone. Također je preporuka da se u budućim istraživanjima ispituju i stručnjaci u ovom području.

5. ZAKLJUČAK

Linijski pomorski promet od velikog je značaja za Republiku Hrvatsku kao pomorsku zemlju. Javni linijski pomorski promet omogućuje redovitu povezanost otoka s kopnom i putovanje između otoka, te bi bez njega bio ugrožen održivi razvoj naseljenih otoka. Lučka infrastruktura i kvaliteta pomorskih usluga važan su čimbenik za pomorski rast. Linijski pomorski promet pod utjecajem je brojnih vanjskih čimbenika, zbog toga se broderska poduzeća moraju kontinuirano razvijati i prilagođavati. Jedan takav vanjski čimbenik bila je i pandemija Covid-19, koja je predstavljala potpuno nove okolnosti za linijski pomorski promet. Pandemija Covid-19 imala je značajan utjecaj na cijeli svijet, pa tako i na Republiku Hrvatsku i linijski pomorski promet u Republici Hrvatskoj. U tom izazovnom razdoblju potrebno se bilo što prije prilagoditi novonastaloj situaciji. Zbog pojave virusa donesene su mjere kako bi se spriječilo širenje virusa te je ograničeno kretanje osoba i tereta. Početkom 2020. godine došlo je do promjene plovidbenih redova svih linija, a od kraja ožujka do početka lipnja na snazi je bila potpuna obustava svih brzobrodskih i pojedinih trajektnih linija.

Najveći putnički brodar u Republici Hrvatskoj Jadrolinija zabilježila je smanjen obujam poslovanja te je bila prisiljena racionalizirati troškove. Troškovi su se pokušavali smanjiti na više načina kao što su: reduciranje reda plovidbe, smanjenje formacijskog sastava, smanjenje intenziteta održavanja i servisa brodova, poduzimanje aktivnosti kako bi se osigurali dodatni izvori prihoda. Ostvareni prirodni pokazatelji u 2020. godini pokazuju pad broja prevezenih putnika i vozila u odnosu na 2019. godinu.

Sukladno rezultatima istraživanja u kojem je sudjelovalo 200 ispitanika od kojih je većina iz kontinentalnog dijela Hrvatske, može se zaključiti kako većina ispitanika koristi usluge linijskog pomorskog prijevoza svega par puta godišnje za vrijeme odmora. Ispitanici se slažu da je potrebna modernizacija postojeće flote brodova, da je linijski pomorski promet bitan čimbenik za razvitak turizma i ostalih komplementarnih djelatnosti, te da je u tijeku turističke sezone u ljetnom periodu potrebno povećati broj linija. Većina ispitanika smatra da su se epidemiološke preporuke poštovale tijekom korištenja linijskog pomorskog prometa. Međutim u tvrdnjama korištenim u istraživanju glede pandemije Covid-19 mišljenja su podijeljena i ispitanici su glede tih tvrdnji pokazali indiferentnost prilikom ispunjavanja anketnog upitnika.

LITERATURA

1. Agencija za obalni linijski pomorski promet (2022) *Agencija*, preuzeto (09.08.2022.) s (<https://agencija-zolpp.hr/>)
2. Britannica (2022) *Saznajte više o geografskoj važnosti rotterdamske luke, njezinom širenju i tome kako je ona europsko središte mineralne nafte*, preuzeto (13.12.2022.) s (<https://www.britannica.com/video/179467/Overview-port-Rotterdam-Netherlands>)
3. Bukša, J., Bukša, T. (2013). Uloga obalnog linijskog kontejnerskog brodarstva u sustavu pomorskog prometa. *Pomorski zbornik*, 47-48 (1.), str. 109-119.
4. Dundović, Č., Plazibat, V. (2011). Lučka i prometna infrastruktura Republike Hrvatske. *Pomorstvo* 25(1) str. 209-222
5. Elmi, Z., Singh, P., Meriga, V. K., Goniewicz, K., Borowska-Stefanska, M., Wisniewski, S., Dulebenets, M. A. (2022). Uncertainties in liner shipping and ship schedule recovery: A state-of-the-art review. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(5), 563.
6. Europska agencija za pomorsku sigurnost (2021), *Utjecaj pandemije bolesti Covid-19 na pomorski sektor u EU*, preuzeto (13.08.2022.) s (<https://www.emsa.europa.eu>)
7. Eurostat (2021), *Broj pomorskih putnika u lukama EU prepolovljen je u 2020.* preuzeto s (13.12.2022.) s (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20211118-2>)
8. Eurostat (2022), *Pomorski prijevoz robe - kvartalni podaci* preuzeto (13.12.2022.) s (https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data)
9. Glas Slavonije (2019), *Luka Antwerpen na blizini tržišta središnje Europe izgradila je, ali i sačuvala svoj poslovni uspjeh* preuzeto (13.12.2022) s (<https://www.glas-slavonije.hr/394496/7/Luka-Antwerpen-na-blizini-trzista-sredisnje-Europe-izgradila-je-ali-i-sacuvala-svoj-poslovni-uspjeh>)
10. Grzybowski, M. (2010), Crisis in the Container Maritime Transport, *15th International Scientific Conference Solving crisis situations in a specific environment*, 189-194.
11. Hrvatska udruga brodara Mare Nostrum (2022) *Misija, vizija, vrijednosti i ciljevi*, preuzeto (15.08.2022.) s (<http://www.csamarenostrum.hr/>)
12. Huang S.T., Bulut E., Duru O. Service quality assessment in liner shipping industry: an empirical study on Asian shipping case. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 2015, vol. 7 (2), pp. 221-242. DOI: 10.1504/IJSTL.2015.067852.

13. Informativni članci o Europskoj uniji (2022) *Pomorski promet: strateški pristup* preuzeto (25.10.2022.) s (<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/124/pomorski-promet-strateski-pristup>)
14. Informativni članci o Europskoj uniji (2022) *Sloboda poslovnog nastana i sloboda pružanja usluga* preuzeto (25.10.2022.) s (<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/40/freedom-of-establishment-and-freedom-to-provide-services>)
15. Jadrolinija (2021) *Izvešće posloводства i financijski izvještaji za godinu koja je završila 31. prosinca 2020. s izvješćem neovisnog revizora*, preuzeto (18.08.2022.) s (https://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/otvoren-izvje%C5%A1taji/2020_izvjestaj_posloводства_s-izvjestajem-neovisnog-revizora_web_verzija.pdf?sfvrsn=706d1d2b_1)
16. Jugović, A., Kesić, B., & Jakomin, I. (2007). Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka. *Informatologia*, 40(2), 146-152.
17. Koronavirus.hr (2020) *Preporuke za rad brzobrodskih linija i trajekata za prijevoz putnika* preuzeto (4.11.2022.) s (<https://www.koronavirus.hr/preporuke-za-rad-brzobrodskih-linija-i-trajekata-za-prijevoz-putnika-tijekom-epidemije-covid-19/505>)
18. Leksikografski zavod Miroslav Krleža (2021) (Hrvatska enciklopedija) (<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=49370>)
19. Leksikografski zavod Miroslav Krleža (2021) (Hrvatska enciklopedija) (<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=50633>)
20. Lučka uprava Ploče (2019) *Otvoren novi ulazni terminal u luku Ploče* preuzeto (4.11.2022.) s (<https://www.ppa.hr/hr/otvoren-novi-ulazni-terminal-u-luku-ploce/>).
21. Lučka uprava Split (2022) *Proširenje i obnova putničkih vezova na vanjskoj strani lukobrana Gradske luke Split*, preuzeto (27.11.2022.) s (<https://portsplit.hr/hr/projekti-obnove-infrastrukture-split/>)
22. Lučka uprava Split (2022) *Storia del porto*, preuzeto (27.11.2022) s (<https://portsplit.hr/hr/luka-split/povijest-luke/>)
23. Merk, O., Hoffmann, J., Haralambides, H. (2022). Post-COVID-19 scenarios for the governance of maritime transport and ports. *Maritime Economics & Logistics*, 1-13.
24. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2008) *Gubitak Jadrolinije u prvih devet mjeseci 48,1 milijun kuna*, preuzeto (24.08.2022.) s (<https://mmpi.gov.hr/vijesti-8/gubitak-jadrolinije-u-prvih-devet-mjeseci-48-1-milijun-kuna/943>)

25. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2014) *Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020.godine*, preuzeto (11.08.2022.) s (<https://mmpi.gov.hr/more-86/projekti-113/strategija-pomorskog-razvitka/15768>)
26. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017) *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)*, preuzeto (12.08.2022.) s (<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>)
27. Miremadi, A., Ghalamkari, S., & Sadeh, F. (2011). Customer satisfaction in port industry (A case study of Iranian shipping). In *2011 International Conference on Sociality and Economics Development* (Vol. 10, pp. 58-62).
28. Mlikotić, S. (2010). Globalna financijska kriza-uzroci, tijek i posljedice. *Pravnik: časopis za pravna i društvena pitanja*, 44(89), 83-94.
29. Naletina, D., Ačkar, I., Vuletić, A., Petljak, K., Štulec, I. (2018) Development opportunities of liner maritime passenger traffic in the Republic of Croatia. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 11(5), str. 182-197.
30. Narodne Novine (2022) *Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu*, Zagreb: Narodne Novine d.d., br. 204.
31. Narodne novine *Pomorski zakonik* 2004 (https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2004_12_181_3142.html)
32. Notteboom, T., Pallis, T., Rodrigue, J.P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008-2009 financial crisis. *Maritime Economics & Logistic*, 23(2), 179-210.
33. Othelius, J., & Wemmert, U. (2014). *Analysis of customer needs and service quality at a liner shipping company*
34. Pomorski zakonik (2020) preuzeto 2. 11.2022 s (<https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik>)
35. Port of Hamburg (2022) *Sve namjene luke Hamburg*, preuzeto (13.12.2022.) s (<https://www.hafen-hamburg.de/en/portofhamburg/port-of-hamburg/>)
36. Poslovna.hr (2022) *Rapska plovidba d.d.*, preuzeto (13.12.2022.) s (<https://www.poslovna.hr/lite/rapska-plovidba/311404/subjekti.aspx>)
37. Primorsko-goranska županija (2020) *U PGŽ i danas bez novozaraženih, postupno u normalu vreća se i trajektni promet*, preuzeto (13.12.2022.) s

- (<https://www.pgz.hr/objave/u-pgz-i-danas-bez-novozarazenih-postupno-u-normalu-vraca-se-i-trajektini-promet/>)
38. Rab danas (2020) *Od 5. svibnja pojačano prometovanje trajekata Rapske plovidbe*, preuzeto (13.12.2022.) s (<http://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4716-od-5-svibnja-pojacano-prometovanje-trajekata-rapske-plovidbe>)
 39. Rab danas (2020) *Rapska plovidba d.d.- Obavijest o redukciji reda plovidbe za ožujak i travanj 2020. godine*, preuzeto (13.12.2022.) s (<https://rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4608-rapska-plovidba-d-d-obavijest-o-redukciji-reda-plovidbe-za-ozujak-i-travanj-2020-godine>)
 40. Rab danas (2020) *Rapska plovidba d.d. ograničava rad sa strankama u prostorijama Ureda uprave*, preuzeto (13.12.2022.) s (<http://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4587-rapska-plovidba-d-d-ogranicava-rad-sa-strankama-u-prostorijama-ureda-uprave>)
 41. Rab danas (2020) *Rapska plovidba d.d.-Od 20. svibnja brodica „Maslina“ ponovno povezuje Rab i Lun na otoku Pagu*, preuzeto (13.12.2020.) s (<https://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4741-rapska-plovidba-d-d-od-20-svibnja-brodica-maslina-ponovno-povezuje-rab-i-lun-na-otoku-pagu>)
 42. Rab danas (2020) *Rapska plovidba d.d.-Od ponedjeljka novi svibanjski red plovidbe sa 9 polazno - povratnih putovanja na liniji Mišnjak – Stinica*, preuzeto (13.12.2022.) s (<http://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/4748-rapska-plovidba-d-d-od-ponedjeljka-novi-svibanjski-red-plovidbe-sa-9-polazno-povratnih-putovanja-na-liniji-misnjak-stinica>)
 43. Rab danas (2021) *Prvog dana lipnja obilježena 58. obljetnica Rapske plovidbe*, preuzeto (13.12.2022.) s (<https://www.rabdanas.com/index.php/vijesti/item/5683-prvog-dana-lipnja-obiljezena-58-obljetnica-rapske-plovidbe>)
 44. Rapska plovidba (2022) *Rapska plovidba*, preuzeto (13.12.2022) s (http://www.rapska-plovidba.hr/home_hr.html)
 45. Roškar, E., & Švetak, J. (2007). New potentials of liner service in maritime trade. *Pomorstvo*, 21(2), 39-50.
 46. Samaras, I., Papadopoulou, E. M. (2010) The Global Financial Crisis – The Effects on the liner shipping industry and the newly adopted leading practices. *In 1st Olympus international conference on supply chains* (pp. 1-2).
 47. Shipa/freight (2021) *Deset najvećih luka u Europi*, preuzeto (13.12.2022) s (<https://www.shipafreight.com/knowledge-series/largest-ports-in-europe/>)

48. Shiphub (2022) *Najveće luke u Europi*, preuzeto (13.12.2022.) s (<https://www.shiphub.co/the-largest-ports-in-europe/>).
49. Šimundić B., Lovreković D. Menadžment i kvaliteta usluga broskog ugostiteljstva u Hrvatskoj. *Tourism and Hospitality Management*, 1997, vol. 3 (2), pp. 393-406.
50. Wilmsmeier, G. (2013). Liner shipping markets, networks and strategies: The implications for port development on the West Coast of South America: The case of Chile, *International Transport Forum Discussion*, 2013-22, (doi.org/10.1787/5jz40rxq87wg-en)
51. Yuen K.F., Thai V.V. Service quality and customer satisfaction in liner shipping. *International Journal of Quality and Service Sciences*, 2015, vol. 7 (2/3), pp. 170-183. DOI: 10.1108/IJQSS-02-2015-0024.
52. Zelenika, R., & Zanne, M. (2008). Poslovna politika u funkciji povećanja konkurentnosti pomorskih brodara. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 55(3-4), 79-96.
53. Žuvela, I. (2000). Konceptija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske. *Pomorski zbornik*, 38(1), str. 11-60

POPIS SLIKA

Slika 1. Luka Rijeka	22
Slika 2. Luka Ploče.....	23

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Struktura ispitanika sukladno dobi	33
Grafikon 2. Struktura ispitanika sukladno obrazovanju	34
Grafikon 3. Struktura ispitanika sukladno radnom statusu	34
Grafikon 4. Struktura ispitanika sukladno mjesečnom prihodu	35
Grafikon 5. Struktura ispitanika sukladno regiji iz koje dolaze	35
Grafikon 6. Učestalost korištenja javnog linijskog pomorskog prometa u RH	36
Grafikon 7. Razlog korištenja usluga javnog pomorskog prijevoza u RH.....	37

POPIS TABLICA

Tablica 1. Mišljenje ispitanika o poštivanju epidemioloških preporuka.....	38
Tablica 2. Popis tvrdnji korištenih u istraživanju.....	39

POPIS PRILOGA

Prilog 1. Popratno pismo uz anketni upitnik

Poštovani,

ovim putem Vas pozivam na sudjelovanje u istraživanju koje se provodi za potrebe izrade mog diplomskog rada na Ekonomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu na temu „Linijski pomorski promet u kriznim vremenima s posebnim osvrtom na Republiku Hrvatsku“ pod mentorstvom izv.prof.dr.sc. Dore Naletine. Pred Vama se nalazi anketni upitnik kojim se žele ispitati Vaši stavovi i razmišljanja vezani za tematiku linijskog pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj.

Privatnost Vaših osobnih podataka u istraživanju je zajamčena, a svi rezultati provedenog anketnog upitnika analizirati će se isključivo u znanstvene svrhe. Iz tog razloga Vas molim da odvojite nekoliko minuta za popunjavanje ovog anketnog upitnika, te da pažljivo pročitate anketni upitnik kako biste dali odgovore koji najbolje odražavaju Vaša razmišljanja o pitanju linijskog prijevoza u Republici Hrvatskoj.

Lucija Valjak

Prilog 2. Anketni upitnik

1. Spol

muško

žensko

2. Dob

manje od 18 godina

od 18 do 25 godina

od 26 do 35 godina

od 36 do 45 godina

od 46 do 55 godina

od 56 do 65 godina

više od 65 godina

3. Obrazovanje

bez školske spreme/nezavršena osnovna škola

završena osnovna škola

završena KV, VKV, srednja škola do 3 godine

završena srednja stručna škola ili gimnazija (4 godine)

studiram

završena viša škola, fakultet, VŠS/VSS

završen magisterij, doktorat

4. Radni status

zaposlen/-a; u stalnom radnom odnosu

zaposlen/-a; na određeno vrijeme

radim honorarno

radim preko studentskog servisa (SC-a)

samozaposlen/-a

nezaposlen/-a

radim neprijavljeno

5. Osobni mjesečni prihod

manje od 1 000 kn

od 1 001 do 3 000 kn

od 3 001 do 5 000 kn

od 5 001 do 7 000 kn

od 7 001 do 9 000 kn

više od 9 000 kn

nemam mjesečni osobni prihod

6. Regija u kojoj stanujete

Zagreb i okolica

Istra, Primorje i Gorski kotar

Dalmacija

Lika, Kordun i Banovina

Slavonija

sjeverna Hrvatska

7. Koliko često koristite usluge javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj?

svaki dan

dva do tri puta tjedno

jednom tjedno

jednom mjesečno

jednom do pet puta godišnje.

8. Iz kojeg razloga koristite usluge javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj?

posao

odmor

posjet rodbini

neki drugi razlog.

9. Smatrate li da su se tijekom pandemije Covid-19 u dovoljnoj mjeri poštovale epidemiološke preporuke tijekom korištenja javnog pomorskog prijevoza u Republici Hrvatskoj? Obrazložite.

10. Molim Vas navedite stupanj slaganja s tvrdnjama koje se odnose na linijski pomorski prijevoz u Republici Hrvatskoj, gdje je 1 = u potpunosti se ne slažem, 2 = ne slažem se, 3 = niti se slažem, niti se ne slažem, 4 = slažem se, 5 = u potpunosti se slažem.

Tablica 4. Popis tvrdnji korištenih u istraživanju

	1	2	3	4	5
Linijski pomorski promet bitan je čimbenik za razvitak turizma i ostalih komplementarnih djelatnosti.					
Postojeća flota brodova u linijskom pomorskom prijevozu u Republici Hrvatskoj zahtijeva modernizaciju.					
Potrebno je povećati broj pružatelja usluga na pojedinim linijama.					
U tijeku turističke sezone u ljetnom periodu potrebno je povećati broj linija.					
Omjer cijene i kvalitete linijskog putničkog prijevoza tijekom pandemije Covid-19 bio je zadovoljavajući.					
Tijekom pandemije Covid-19 linijski putnički prijevoz bio je dobro organiziran.					
Osoblje putničkih brodova pridržavalo se svih epidemioloških mjera tijekom pandemije Covid-19.					
Korisnici linijskog pomorskog prijevoza držali su se propisanog razmaka.					
Za vrijeme pandemije Covid-19 na putničkim linijskim brodovima bila su dostupna dezinfekcijska sredstva.					
Za vrijeme pandemije Covid-19 higijena putničkog prostora bila je zadovoljavajuća.					
Za vrijeme pandemije Covid-19 putnički prostor u putničkim linijskim brodovima redovito se prozračivao (npr. tijekom stajanja na stajalištima).					
Epidemiološke mjere tijekom pandemije Covid-19 u linijskom pomorskom prijevozu bile u skladu s epidemiološkom situacijom.					
Za vrijeme pandemije Covid-19 ograničenje broja putnika je bilo opravdano.					

Za vrijeme pandemije Covid-19 povezanost linijskim pomorskom prijevozom nije bila zadovoljavajuća.					
Pružatelji usluga na tržištu linijskog pomorskog prijevoza (pr. Jadrolinija, Rapska plovidba d.d.) pokazali su kako adekvatno upravljaju krizom.					
Mišljenja sam kako su pružatelji usluga na tržištu linijskog pomorskog prijevoza izvan Republike Hrvatske na sličan način upravljali krizom.					

ŽIVOTOPIS

OSOBNI PODACI

Ime i prezime: Lucija Valjak

Datum rođenja: 24.11.1996.

Telefon/mobitel: 0923013920

Mail: lucija.valjak1996@gmail.com

Obrazovanje:

- srednja škola „Ivan Švear“, opća gimnazija
- Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, diplomski studij Poslovne ekonomije, smjer „Trgovina i međunarodno poslovanje”
- škola stranih jezika Intellecta

Poznavanje jezika:

- hrvatski jezik - materinski jezik
- engleski jezik - aktivno u govoru i pismu
- talijanski jezik - pasivno u govoru i pismu

Računalne kompetencije:

- rad u MS Word-u i MS Excelu
- položen test iz poslovnih informacijskih sustava na računalu

Ostale vještine i kompetencije:

- vozačka dozvola B kategorije