

Jadrolinija Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske

Lerga, Sanja

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **The Polytechnic of Rijeka / Veleučilište u Rijeci**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:125:954579>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-27**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic of Rijeka Digital Repository - DR PolyRi](#)



VELEUČILIŠTE U RIJECI

Sanja Lerga

JADROLINIJA RIJEKA U FUNKCIJI POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE

(specijalistički završni rad)

Rijeka, 2018.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Poslovni odjel

Specijalistički diplomski stručni studij Poduzetništvo

JADROLINIJA RIJEKA U FUNKCIJI POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE

(specijalistički završni rad)

MENTOR

Dr. sc. Dušan Rudić, prof. v. š.

STUDENT

Sanja Lerga, MBS: 2423000167/16

Rijeka, lipanj 2018.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Prilog 1.

Poslovni odjel

Rijeka, 3.4. 2018.

ZADATAK
za specijalistički završni rad

Pristupniku SANJA LERGA MBS: 2423000167/16

Studentu specijalističkog diplomskog stručnog studija Poduzetništvo izdaje se zadatak specijalističkog završnog rada – tema specijalističkog završnog rada pod nazivom:

Jadrolinija Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske

Sadržaj zadatka: Istražiti i analizirati povijesni razvoj Jadrolinije Rijeka. Istražiti i pojasniti organizaciju društva. Naznačiti ulogu Agencije za obalni linijski pomorski promet. Istražiti i analizirati stanje flote Jadrolinije Rijeka. Prikazati financijske pokazatelje društva Jadrolinija. Analizirati mogućnost razvoja Jadrolinije Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske.

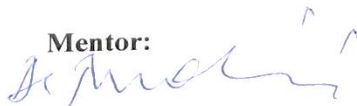
Preporuka _____

Rad obraditi sukladno odredbama Pravilnika o završnom radu Veleučilišta u Rijeci.

Zadano: 3.4.2018.

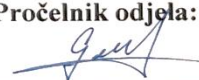
Predati do: _____

Mentor:




(dr. sc. Dušan Rudić)

Pročelnik odjela:



(mr. sc. Marino Golob)

Zadatak primio dana: 3.4.2018.



(Sanja Lerga)

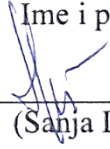
Dostavlja se:

- mentoru
- pristupniku

IZJAVA

Izjavljujem da sam specijalistički završni rad pod naslovom
„Jadrolinija Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske“
izradila samostalno pod nadzorom i uz stručnu pomoć mentora
dr. sc. Dušana Rudića.

Ime i prezime



(Sanja Lerga)

SAŽETAK

Uz održavanje 34 koncesioniranih linija u Hrvatskoj i četiri linije u međunarodnom prometu, Jadrolinija omogućuje povezivanje hrvatskih otoka s kopnom i aktivno sudjeluje u realizaciji hrvatske turističke ponude. Brodovi tijekom ljetne sezone obavljaju preko 600 polazaka dnevno, a najfrekventnije linije održavaju se gotovo 24 sata na dan. Organizacija društva Jadrolinija Rijeka prilagođena je osnovnoj djelatnosti te je u funkciji ostvarivanja misije i vizije ovog brodskog društva. U ovom radu daje se pregled i ustrojstvo pomorske tvrtke koja ima uspješno poslovanje već više desetljeća. Posebice se navode zakoni, statut i drugi pravni akti koji uređuju pravni okvir poslovanja Jadrolinije. Zbog značaja Jadrolinije za pomorski promet i pomorsku politiku u Republici Hrvatskoj, analizira se posebice uloga Agencije za obalni linijski pomorski promet. U radu je izloženo i analizirano stanje flote Jadrolinije te je izvršen i naglašen značaj Jadrolinije Rijeka za povezivanje obale i otoka u Republici Hrvatskoj. Posebice je izvršena analiza financijskih pokazatelja za 2016. godinu i dio 2017. godine. Na kraju rada izvršena je kratka analiza pomorske politike te je naglašena uloga Jadrolinije Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske.

Ključne riječi: Jadrolinija Rijeka, obalno putničko brodarstvo, pomorska politika

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Svrha i ciljevi istraživanja	1
1.2. Znanstvene metode	1
1.3. Struktura rada	1
2. POVIJESNI RAZVOJ JADROLINIJE	2
2.1. Povijest	2
2.2. Zgrada Jadrolinije	6
3. ORGANIZACIJA DRUŠTVA	8
3.1. Misija i vizija	8
3.2. Djelatnost Jadrolinije	9
3.3. Ustrojstvo	11
3.4. Osnovne organizacijske vrijednosti Jadrolinije	12
3.4.1. Usmjerenje na korisnika	14
3.4.2. Zajedničko zalaganje	14
3.4.3. Upravljanje energijom	15
3.4.4. Trajno poboljšavanje	15
3.5. Stanje kadrova	15
3.6. Pravni okvir poslovanja	17
3.6.1. Javna nabava	18
4. ULOGA AGENCIJE ZA OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET (AOLPP)	19
5. STANJE FLOTE JADROLINIJE RIJEKA	21

5.1. Značaj i uloga putničkog linijskog brodarstva	22
5.2. Značaj i uloga «Jadrolinije» u povezivanju obale i otoka.....	24
6. FINANCIJSKI POKAZATELJI DRUŠTVA	27
7. MOGUĆNOSTI BUDUĆEG RAZVOJA JADROLINIJE RIJEKA U FUNKCIJI POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE	33
7.1. Pomorska politika	33
7.2. Jadrolinija Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske.....	34
7.3. Pojam kabotaža	37
7.4. Uredba vijeća (EEZ) br. 3577/92	37
7.5. Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj	38
7.6. Budući razvoj	38
8. ZAKLJUČAK	39
LITERATURA	40
Popis slika	41
Popis grafikona	41
Popis tablica	41

1. UVOD

Tema ovog seminarskog rada je društvo Jadrolinija Rijeka. Cilj rada je definirati funkciju društva kao nezaobilazni dio pomorske politike Republike Hrvatske.

1.1. Svrha i ciljevi istraživanja

Diplomski rad temeljen je na vlastitom istraživanju te korištenju literature povezane tematike.

1.2. Znanstvene metode

U radu su korištene sljedeće metode istraživanja: metoda deskripcije, metoda analize, metoda sinteze i metoda komparacije.

1.3. Struktura rada

U skladu s postavljenim ciljevima, sadržaj rada sadrži, uz uvod, sedam poglavlja. Na kraju seminarskog rada iznosi se zaključak.

2. POVIJESNI RAZVOJ JADROLINIJE

2.1. Povijest

Jadrolinija je jedna od najstarijih hrvatskih tvrtki koja se bavi pomorskim prijevozom. Pravno, Jadrolinija kao Jadranska linijska plovidba, osnovana je 20. 1. 1947. godine u Rijeci, a nasljednica je Jadranske plovidbe d. d., dijela Dubrovačke plovidbe i ostatka Zetske plovidbe.

Predratna je Jadranska plovidba isto tako nastala udruživanjem brodara male obalne plovidbe nakon propasti austrougarskog carstva, a ti su prethodni brodari nastali nekim drugim udruživanjem, i tako unazad sve do 1872. godine.

Te godine na inicijativu Senjskog brodarskog društva naručen je u Rijeci u Stabilimento tecnico (tadašnja tvornica torpeda, a kasnije Torpedo) parobrod Hrvat. Brod je porinut u more 13. srpnja iste godine i već je 4. rujna obavio probnu vožnju od Rijeke do Senja.

Odmah nakon toga brod Hrvat uspostavlja redovitu liniju između Senja i Rijeke i tiče luke Novi, Selce, Crikvenica, Voz, Kraljevica i Bakar.

I prije 1872. godine postojali su pokušaji prijevoznčkog i izletničkog brodarskog poslovanja (Lloydove pruge i izleti - Arciduca Lodovico 1837. pruga Trst – Dubrovnik – Kotor s pristajanjem u Rijeci i pruga za Rijeku, izleti u Bakar, Krk 1845. i 1846. godine itd.).

Krajem 19. stoljeća više hrvatskih brodovlasnika se udružuje u novu brodarsku tvrtku, a kao dioničari javljaju se S. Kopajtić, A. Štrk, M. Polić, braća Bakarčić i drugi brodovlasnici iz Kostrene, Drage, Sušaka i Istre. Oni 11. 9. 1899. godine osnivaju Ugarsko-hrvatsko dioničko društvo, nazvano Ungaro-Croata.

To je bilo prvo moderno brodarsko društvo, gotovo u cjelini u hrvatskom vlasništvu, a bavilo se prijevozom robe i putnika po cijelom Jadranu i svim morima svijeta.

Ungaro-Croata je bilo vrlo uspješno poduzeće s aktivnom bilancom sve do kraja svog postojanja 1919. godine. U vremenu od 1902. do 1908. godine osnovano je niz brodarskih društava:

- Hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice Senj,
- Krčko parobrodarsko društvo u Šilu,
- Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo na dionice u Puntu i još niz malih brodarskih društava.

Istovremeno i na srednjem i južnom Jadranu osnivala su se i udruživala parobrodarska društva, od kojih je značajno udruživanje u društvo Dalmatiju te posebno važan razvoj Dubrovačke parobrodarske plovidbe, Bokeške plovidbe i drugih malih brodara.

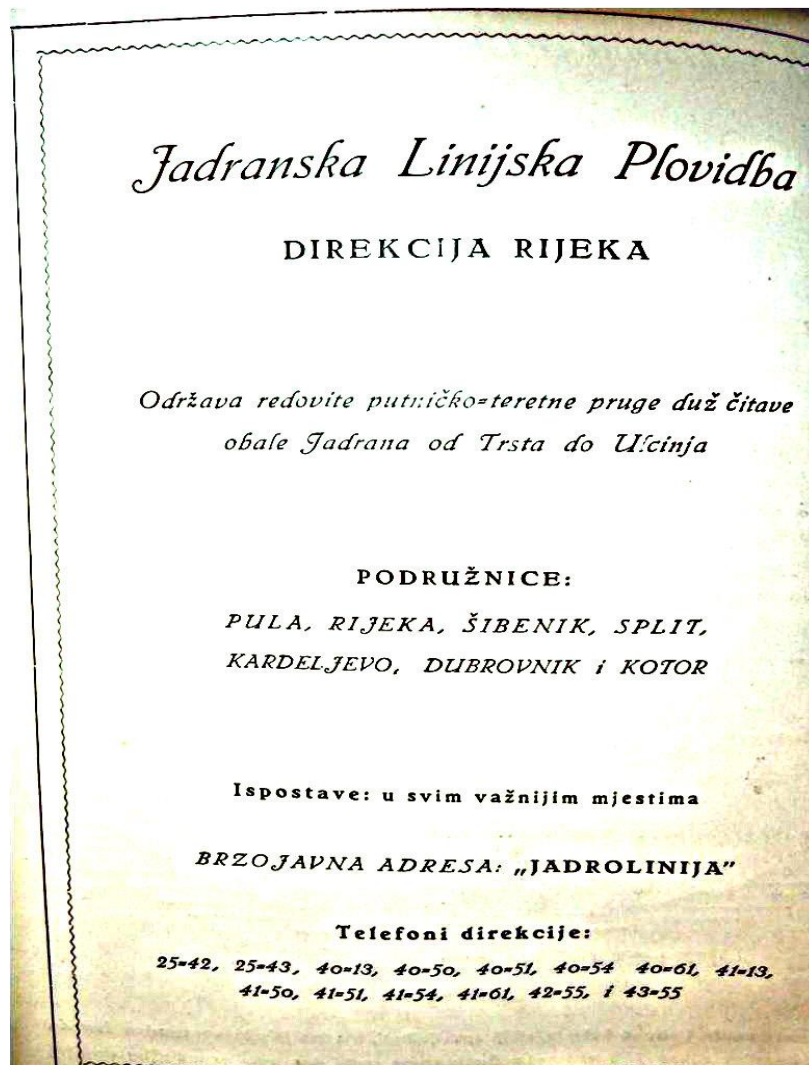
Raspadom Austro-Ugarske, a nakon dugogodišnjih pregovora, svi brodari raznih društava su podijeljeni i od te mase brodova formirane su brodarske tvrtke u novoosnovanim državama.

Tako je došlo do udruživanja Jadranske plovidbe (bivša Ungaro-Croata), Dalmatije, Austro-hrvatskog parobrodarskog društva, Obalne paroplovidbe (Dubrovnik), Hrvatskog parobrodarskog društva (Senj) i Oceanije iz Trsta u Jadransku plovidbu d. d. Sušak 1922. godine.

Jadranska plovidba d. d. obavljala je sa svojih 70-ak brodova prijevoz putnika i robe na jadranskim linijama te za Albaniju, Grčku i Levant.

Tijekom Drugog svjetskog rata stradali su manji brodovi, a 1947. godine svim preostalim brodovima upravljala je Direkcija pomorske plovidbe sa sjedištem u Splitu, sve do 20. 1. 1947. kad je u Rijeci osnovano novo brodarsko poduzeće – Jadranska linijska plovidba.

Slika 1. Jadranska Linijska Plovidba



Izvor: "Vodič kroz Rijeku, Istru, Hrvatsko Primorje, Kvarnersko otočje i Gorski Kotar" (1952.godina) (Preuzeto sa: <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=86&t=2023&start=75>, 4. 4. 2018.)

Nova tvrtka započinje svoje djelovanje sa starim brodovima, obnavlja oštećene i potopljene brodove, a tek 1952. godine dolaze novi brodovi iz naših brodogradilišta.

Prve je isporučilo brodogradilište u Puli, a nakon njega Split. Pri osnivanju, poduzeće je dobilo na upravljanje 41 brod, ali je kraj prve godine svog poslovanja dočekalo s 29 brodova male obalne plovidbe. Starosna struktura tih brodova je bila jako nepovoljna.

Najnoviji brodovi tada su bili Bakar, Rab i Šipan, izgrađeni 1931. godine te Kotor 1938. godine. Svi ostali potjecali su još iz Austro-Ugarske, građeni od 1891. (Trogir) do 1914. godine (Kupari). Zbog toga se kontinuitet Jadrolinije može promatrati i istraživati samo u kontekstu razvoja obalne linijske plovidbe i to od 1872. godine do danas.

U periodu od 1952. do 1960. godine realizirane su velike narudžbe novih brodova i obnove starih. Tako je 1958. Jadrolinija raspolagala sa 65 uglavnom klasičnih brodova što je donekle i posljedica tradicionalnih shvaćanja u vezi s tipovima broda i organizacijom sustava linijske mreže. Početkom 60-ih godina uvode se u promet trajekti.

Prvi trajekt Bodulka, uveden u promet 1. 1. 1963. godine, otvorio je novo poglavlje u povijesti Jadrolinije jer su stari i dotrajali brodovi zamijenjeni modernijim načinom prijevoza, a počinje i uspostavljanje međunarodnih linija.

Slika 2. Logotip Jadrolinija Rijeka



Izvor: <https://www.jadrolinija.hr>

2.2. Zgrada Jadrolinije

Slika 3. – Palača Jadran



Izvor: www.jadrolinija.hr

Palača Jadran je najreprezentativnija građevina u Rijeci uz koju se od njezine izgradnje veže reputacija Rijeke kao pomorskog emporija kozmopolitskih razmjera. Građena je za sjedište prvog ugarskog pomorskog poduzeća Adria, osnovanog 1882. godine koje je u Rijeci započelo redovnu plovidbu trgovačke mornarice s početnim kapitalom od 2 500 000 fiorina i sedam brodova srednje tonaže.

U to je vrijeme riječka luka bila neuređena, a austrijska konkurencija iz Trsta golema. Ipak se društvo od 1887. godine, uz suvremene načine rada i popunjavajući osoblje iskusnim primorskim pomorcima, a flotu modernim parobrodima, hrabro i moćno okrenulo prema budućnosti. Subvencije za Lloyd povećane su i usmjerene na Adriju, povećan je broj parobroda u redovnoj ili brznoj plovidbi koji su stizali u sve luke Zapada.

S otvaranjem novih linija rasla je potreba za reprezentativnim sjedištem, dostojanstvenim i imponantnim zdanjem iz kojeg će se upravljati Adrijom.

Uključena u rizične odnose svjetske trgovine, Adria je povjeravala kormilo svojih brodova rukama naših morskih vukova, koji su držali krmu i tražili more s manje podvodnih grebena i vodili Adrijine brodove u svjetske luke Španjolske, zapadne Afrike, Tunisa, Alžira, Gibraltara i Messine.

Ti su parobrodi kasnije plovili za Brazil, u Rio de Janeiro i Santos, izvozili panonsko žito, a u povratku uvozili kavu. Adria je održavala linije za Liverpool, Glasgow, Antwerpen i Rotterdam. Ti su dodiri naših smjelih pomoraca sa svijetom proširivali njihove kulturne horizonte i osjećaj za kozmopolitizam.

Upravo zbog ozbiljnosti naših pomoraca u svim lukama Zapada, Adria Steamship Company stekla je ugled ozbiljnog broдача. Kipovi pomoraca i simbolične figure kontinenata postavljene na pročeljima velebnog sjedišta Adrije, kao da su za ono i naše vrijeme značenovali palaču sjedišta velike brođarske kompanije.

Prenamjena tog zdanja nakon 1945. godine u Palaču Jadran nije mu oduzela smisao vjekovne poruke koja glasi: Ploviti se mora, živjeti se ne mora!

Budući da je Palača Adria trebala trajno simbolizirati brođarstvo, njen je graditelj, arhitekt Giacomo Zammatio naručio četiri visoka barokizirana kipa koji personificiraju glavna zanimanja moreplovaca: kapetana brođa, zapovjednika stroja, kormilara i peljara.

Spomenik je to svim pomorcima što su ih odnjihali Rijeka i njena susjedna pomorska mjesta, Dalmacija i njeni otoci. (www.jadrolinija.hr, 4. 4. 2018.)

3. ORGANIZACIJA DRUŠTVA

Društvo je pravni sljednik Javnog poduzeća "Jadrolinija" p.o. Rijeka osnovanog Zakonom o Javnom poduzeću "Jadrolinija" p.o. Rijeka (NN 27/91).

Na sva pitanja koja nisu uređena Zakonom o Jadroliniji (NN 11/96.) Statutom primjenjuju se odredbe Zakona o trgovačkim društvima, koje se odnose na društvo s ograničenom odgovornošću, te je društvo u 100% - tnom državnom vlasništvu.

Jadrolinija ima temeljni kapital u kojem Republika Hrvatska sudjeluje temeljnim ulogom u iznosu od 209.054.147,81 kuna.

Tvrtka Društva je: Jadrolinija, društvo za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta, Rijeka. Skraćena tvrtka je: Jadrolinija Rijeka.

Tvrtka društva na engleskom jeziku glasi: „Jadrolinija, Maritime Liner Company for the Carriage of Passengers and Goods, Rijeka“. Sjedište Društva je u Rijeci, Ulica Riva broj 16. (<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/katalog-informacija>, 4. 4. 2018.)

Prema katalogu informacija o Društvu, u poglavlju Integritet i transparentnost, Cilj 1. – Jačanje integriteta, odgovornosti i transparentnosti u radu, pod Mjerom 1.1. objavljene su na internetskim stranicama misija i vizija Društva i osnovne organizacijske vrijednosti.

3.1. Misija i vizija

MISIJA

Održivim poslovanjem i modernom flotom osigurati povezanost hrvatskih otoka i obale na korist otočnog stanovništva, gospodarstva i turizma. Svaki putnik ima „ime i prezime“, a njegova želja i potreba za putovanjem u fokusu su poslovanja.

VIZIJA

Jadrolinija kontinuirano i aktivno investira u flotu i poslovne procese, primjenjuje inovativan pristup poslovanju i inovativne tehnologije, ulaže u razvoj ljudskih resursa kao temeljnu vrijednost Društva, a sve kako bi osigurala održivi rast.

Proaktivno upravljanje troškovima rezultirat će unapređenjem efikasnosti poslovanja. U idućih 12 godina Jadrolinija je tako dominantan putnički brodar u hrvatskog dijelu Jadrana, ali i brodar koji izlazi i na druga tržišta. (<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/misija-i-vizija>, 4. 4. 2018.)

3.2. Djelatnost Jadrolinije

U katalogu informacija objavljenom na službenim internetskim stranicama društva Jadrolinija Rijeka, navode se osnovni podaci o katalogu i podaci o Jadroliniji – djelatnost Jadrolinije, ustrojstvo, predmet poslovanja, organizacijski ustroj, zapošljavanje, komercijalni uvjeti poslovanja, pravni okvir poslovanja, javna nabava te način ostvarivanja prava na pristup informacijama.

Predmet poslovanja Jadrolinije čine djelatnosti:

- Linijski (redovni) pomorski prijevoz putnika i terete

Jadrolinija pored osnovne obavlja i druge djelatnosti:

- Posredovanje u trg. strojevima, ind. opremom i sl.
- Trgovina na veliko ost. strojevima za ind., trg.
- Ostala trgovina na veliko
- Trgovina na malo izvan prodavaonica
- Ugostiteljstvo

- Hoteli
- Restorani
- Barovi
- Prijevoz morem i priobaljem
- Prekrcaj tereta
- Usluge u pomorskom prometu
- Djelatnost putničkih agencija i turoperatora
- Djelatnost ostalih agencija u prometu
- Poslovanje vlastitim nekretninama
- Iznajmljivanje vlastitih nekretnina
- Iznajmljivanje plovila
- Obrada podataka
- Računovodstveni i knjigovodstveni poslovi
- Mjenjačnice
- Zastupanje
- Filmska djelatnost i video djelatnost
- Prikazivanje filmova
- Proizvodnja strojeva za proizvodnju i korištenje mehaničke energije, osim motora za zrakoplove i motorna vozila
- Proizvodnja ostalih strojeva za opće namjene
- Proizvodnja alatnih strojeva
- Trgovina na malo u nespecializiranim prodavaonicama pretežno hranom, pićima i duhanskim proizvodima
- Međunarodno otpremništvo
- Gradnja i popravak brodova i čamaca
- Usluge informacijskog društva
- Računalno programiranje, savjetovanje i djelatnosti povezane s njima
- Privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata
- Ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala
- Prihvat i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja i iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina

- Ukrcaj i iskrcaj putnika uz upotrebu lučke prekrcajne opreme
- Kupnja i prodaja robe
- Obavljanje trgovačkog posredovanja na domaćem i inozemnom tržištu
- Zastupanje stranih pravnih osoba u plasiranju njihovih proizvoda i usluga na domaćem i inozemnom tržištu
- Pružanje usluga u trgovini
- Promidžba (reklama i propaganda)

(<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/katalog-informacija>, 4. 4. 2018.)

3.3. Ustrojstvo

Uprava Jadrolinije u početku ima ovu strukturu: Generalni direktor, Tajništvo, Privredno-računski sektor (komercijalna i računovodstvena služba), Tehnički sektor i Odsjek za radne odnose. Svaki od tih sektora u svome sastavu ima nekoliko odjeljenja i referada s posebnim zadacima i potpuno određenim područjem rada. (Bijela flota Hrvatskoga jadrana, Jadrolinija Rijeka, 1997., 179.)

Današnja tijela Društva su:

1. Skupština Društva
2. Nadzorni odbor
3. Uprava Društva

Djelatnost linijskog (redovnog) pomorskog prijevoza putnika i tereta obavlja se u sklopu Društva kao jedno (posebno) poslovno područje, a ostale djelatnosti u drugim organizacijskim jedinicama koje nemaju svojstvo pravne osobe.

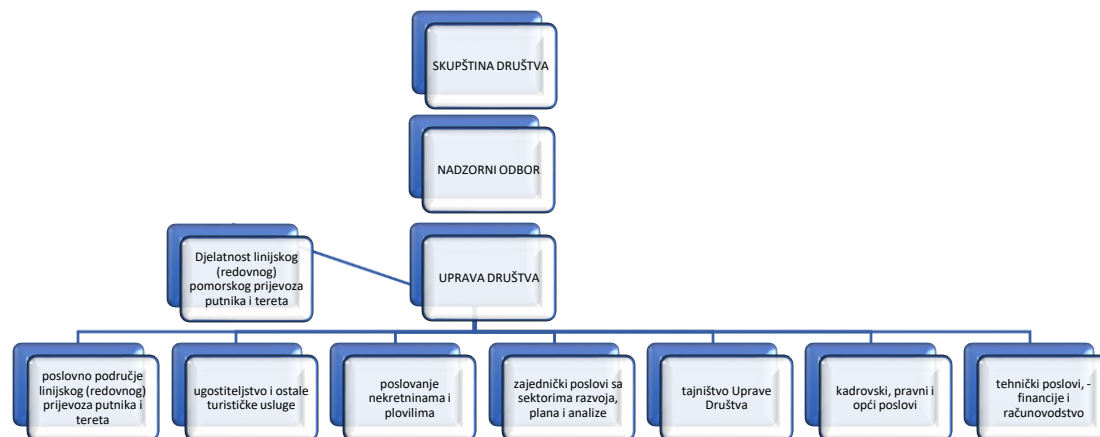
Osnove unutarnje ustrojbe Društva čine:

- poslovno područje linijskog (redovnog) prijevoza putnika i tereta (kroz tri plovna područja na Jadranu i područje brzih i međunarodnih pruga),

- ugostiteljstvo i ostale turističke usluge,
- poslovanje nekretninama i plovilima,
- zajednički poslovi sa sektorima razvoja, plana i analize,
- tehnički poslovi, - financije i računovodstvo,
- kadrovski, pravni i opći poslovi,
- tajništvo Uprave Društva.

(<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/katalog-informacija>, 4. 4. 2018.)

Prikaz 1. – Organizacijski ustroj društva



Izvor: Izradila autorica

3.4. Osnovne organizacijske vrijednosti Jadrolinije

PROFESIONALNOST – Jadrolinija svoju djelatnost obavlja na zakonit, odgovoran, transparentan i profesionalan način sukladno pravilima struke. Pomorci Jadrolinije posjeduju specifična znanja, vještine i iskustvo u obavljanju pomorske djelatnosti, a zaštita i sigurnost naših

radnika i korisnika usluga na prvom su mjestu.

ETIČNOST – Jadrolinija savjesno i odgovorno ispunjava svoje obveze prema radnicima, putnicima, poslovnim partnerima, nadležnim tijelima i vlasniku društva.

TRADICIJA – Jadrolinija ima od 1947. godine tradiciju neprekidnog obavljanja funkcije pomorskog povezivanja kopna i otoka međusobno, kao i potpore razvoju važne grane hrvatskog gospodarstva – turizma.

SIGURNOST I ZAŠTITA – Jadrolinija velike napore ulaže u osiguranje sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša kontinuiranim ulaganjem u svoju flotu, kojim udovoljava međunarodnim standardima sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša.

LOJALNOST ZAPOSLENIH – Društvo podupire osjećaj čvrste pripadnosti zaposlenih prema društvu i spremnost zaposlenih da u svakoj prilici ulože dodatne napore radi zajedničkog boljitka bilo koje vrste.

TIMSKI RAD – Timski rad nije samo vrijednost već i pretpostavka uspješnog izvršenja svakog posla, odnosno usluge Jadrolinije. Zato se polazi od pretpostavke da zajednički posao možemo uspješno obaviti samo uz kvalitetnu angažiranost velikog broja ljudi.

ZAPOŠLJAVANJE – Jadrolinija u obavljanju svoje osnovne djelatnosti prometnog povezivanja kopna i otoka i otoka međusobno najvećim dijelom zapošljava kadrove pomorskog usmjerenja koji moraju udovoljiti pozitivnim propisima RH, odnosno posjedovati odgovarajuće svjedodžbe odnosno certifikate. Jadrolinija vrši popunu nedostajućih kadrova u pravilu prijavljivanjem svojih potreba Zavodu za zapošljavanje te po potrebi i u dnevnim glasilima i na svojim službenim stranicama. U pravilu se potreba za kadrovima prijavljuje prije početka turističke sezone, u procesu pripreme za turističku sezonu. O potrebi popune nedostajućim kadrovima odlučuje Uprava Društva koja kod svakog pojedinog prijavljivanja potreba za kadrovima prethodno imenuje povjerenstvo za provođenje postupka analize dostavljenih ponuda za

zapošljavanje. Po izvršenoj analizi, eventualnom testiranju (što se najavljuje u samoj prijavi zavodu za zapošljavanje odnosno oglasu ukoliko je javno oglašen) i obavljenim razgovorima sa pozvanim kandidatima, povjerenstvo dostavlja prijedlog za donošenje odluke o prijemu kandidata Upravi Društva. Jadrolinija kao društvo u 100 %-tnom vlasništvu RH prilikom zapošljavanja novih radnika, uz uvjet ispunjavanja objavljenih uvjeta koje kandidati moraju zadovoljavati (općih i posebnih), primjenjuje odredbe Zakona o pravima hrvatskih branitelja iz domovinskog rata i članova njihovih obitelji. (<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/osnovne-organizacijske-vrijednosti>, 5. 4. 2018.)

3.4.1. Usmjerenje na korisnika

Uspjeh Jadrolinije ovisi o korisnicima usluga i zbog toga smo opredijeljeni za:

- razumijevanje trenutnih i budućih potreba i zahtjeva korisnika,
- ispunjenje zahtjeva korisnika i premašivanju njihova očekivanja,
- djelovanje na društveno odgovoran način.

3.4.2. Zajedničko zalaganje

Uspjeh Jadrolinije ovisi i o predanosti i osposobljenosti zaposlenika te zbog toga svatko treba:

- razumjeti važnost vlastitog doprinosa i uloge u organizaciji te postupati u skladu s utvrđenim postupcima i dodijeljenim odgovornostima,
- kontinuirano poboljšavati vlastite mjerodavnosti, znanja i iskustva,
- doprinositi ispunjenju poslovnih ciljeva, postizanju djelotvornosti procesa i rješavanju problema.

3.4.3. Upravljanje energijom

Jadrolinija je opredijeljena za postizanje poboljšanja energetske performansi te iskazuje svoje opredjeljenje za:

- trajno poboljšavanje energetske performansi,
- sukladnost sa svim primjenjivim zakonskim i drugim zahtjevima na koje se obvezala, a povezani su s korištenjem energije, potrošnjom energije te energetskom učinkovitošću,
- nabavu energetski učinkovitih proizvoda i usluga i projektiranje za unapređenje energetske performansi;
- osiguravanje dostupnosti informacija i nužnih resursa za postizanje općih i pojedinačnih ciljeva.

3.4.4. Trajno poboljšavanje

Uspjeh Jadrolinije ovisi o trajnom poboljšavanju djelotvornosti sustava upravljanja kvalitetom i sustava upravljanja energijom te smo zbog toga odlučni:

- upravljati svojim procesima putem trajnog nadzora, mjerenja, analize i poboljšavanja, utvrđivati ciljeve koji potiču poboljšavanje te osiguravati njihovo razumijevanje, nadzor i realizaciju.

3.5. Stanje kadrova

Na dan 1. 12. 2016. godine, Jadrolinija zapošljava 1665 radnika na određeno i neodređeno vrijeme, dok je na isti dan 2015. godine bilo zaposleno 1690 radnika. Prosječna dob zaposlenih za 2016. godinu iznosi 47 godine starosti.

Ukoliko sagledamo strukturu zaposlenika prema radnom mjestu, stanje je sljedeće:

Od 1665 radnika zaposleno je:

- 1208 pomorca, a što je isti broj pomoraca kao i 2015. godine

- 226 radnika u agencijama ili 1,3%, a što je tri radnika manje nego u istom razdoblju prošle godine
- 205 radnika u podršci ili 7,2%, a što je 16 radnika manje nego u istom razdoblju prošle godine
- 26 radnika u servisima ili 18,7%, a što je šest radnika manje nego u istom razdoblju prošle godine

Nadalje, ako sagledamo strukturu zaposlenika prema vrsti ugovora, stanje je sljedeće:

- Od ukupno 1665 zaposlenih radnika njih 1349 (81%) su zaposleni u radnom odnosu na neodređeno vrijeme, a 316 (19%) u radnom odnosu na određeno vrijeme
- Od ukupno 1208 zaposlenih pomoraca, njih 995 (83%) je u radnom odnosu na neodređeno vrijeme, a 213 (17%) pomoraca je u radnom odnosu na određeno vrijeme
- Od ukupno 205 zaposlenih radnika u podršci na kopnu njih 193 (95%) radnika je u radnom odnosu na neodređeno vrijeme, a 12 (5%) je zaposleno na određeno vrijeme
- Od ukupno zaposlenih 226 radnika u agencijama njih 135 (60%) je zaposleno na neodređeno, a 91 (40%) na određeno vrijeme
- Od ukupno zaposlenih 26 radnika u servisima, svih 26 (100%) je zaposleno na neodređeno vrijeme.

Temeljem “Strateških smjernica i mogućnosti razvoja Jadrolinije 2015-2027”, usvojenih od Nadzornog odbora, Jadrolinija je nastavila process obnove i razvoja flote s glavnim ciljem dugoročnog osiguravanja povezanosti hrvatskih otoka i obale na korist otočnog stanovništva, gospodarstva i turizma republike Hrvatske.

Program daljnjeg razvoja flote, vrijednosti veće od dvije milijarde kuna (281 milijun eura), predstavlja osnovu daljnjeg rasta i razvoja poslovanja, a njegovim provođenjem prosječna starost flote smanjit će se as sadašnjih 25 na 15 godina. (<http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/financijska-izvije%C5%A1%C4%87a/godi%C5%A1nji-financijski-izvje%C5%A1taj-za-2016-godinu.pdf?sfvrsn=2>, 6. 4. 2018.)

3.6. Pravni okvir poslovanja

- Zakon o Jadroliniji (NN 11/96, 33/06)
- Statut Jadrolinije
- Zakon o trgovačkim društvima, u dijelu koji propisuje društva ograničene odgovornosti (NN 152/11, 111/12,68/13, 110/15)
- Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu (NN 1/14)
- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13)
- Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)
- Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (12/2008, 03/2010,10/2011, 04/2013)
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (NN 26/14)
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnog linijskog pomorskog prometa (NN 130/06, 83/13)
- Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije i sklapanje ugovora o javnoj usluzi za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (NN 04/10)
- Pravilnik o ispravama, dokumentima i podacima o pomorskom prometu, te o njihovoj dostavi, prikupljanju i razmjeni, kao i o načinu i uvjetima izdavanja odobrenja za slobodan promet s obalom (NN 70/13)
- Evidencija sponzorstva i donacija

(<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/katalog-informacija>, 6. 4. 2018.)

3.6.1. Javna nabava

Jadrolinija, društvo za linijski i pomorski prijevoz putnika i tereta, Rijeka, Riva 16, sukladno odredbi članka 6. stavak 1. točka 3. obveznik je Zakona o javnoj nabavi (NN 120/16).

Služba nabave Jadrolinije, zadužena je za nabavu roba, usluga i radova za potrebe Jadrolinije. Unutar Službe nabave djeluje Odjel javne nabave koji provodi sve postupke nabave sukladno važećem Zakonu o javnoj nabavi, poštujući pritom načela: slobode kretanja robe, slobode poslovnog nastana i slobode pružanja usluga te načela koja iz toga proizlaze, kao što su načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, načelo zabrane diskriminacije, načelo uzajamnog priznavanja, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti.

Prilikom provođenja postupaka javne nabave poštuju se pravila jednakog tretmana svih sudionika sustava javne nabave, potiče se tržišno natjecanje i održivi gospodarski rast uz uvažavanje odredaba jedinstvene pravne zaštite za sve sudionike postupaka nabave.

Pravni okvir:

- Zakon o javnoj nabavi (NN 90/11, 83/13, 143/13, 13/14)
Pravilnik o popisu obveznika primjene zakona o javnoj nabavi (NN 19/12)
- Pravilnik o primjeni Jedinstvenog rječnika javne nabave (CPV) (NN 6/12)
- Uredba o objavama javne nabave (NN 10/12)
- Uredba o načinu izrade i postupanju s dokumentacijom za nadmetanje i ponudama (NN 10/12)

(<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/antikorupcijski-program/integritet-i-transparentnost/jacanje-integriteta-i-odgovornosti/katalog-informacija>, 6. 4. 2018.)

4. ULOGA AGENCIJE ZA OBALNI LINIJSKI POMORSKI PROMET (AOLPP)

Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. 10. 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu kojega je Sabor Republike Hrvatske donio 10. 3. 2006. godine.

Cilj utemeljenja Agencije je stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o svim pitanjima linijskog putničkoga prometa na Jadranu.

Najznačajniji posao Agencije je raspisivanje javnih natječaja za dodjelu koncesija i sklapanje ugovora o prijevozu na svim državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prometu, te nadzor nad kvalitetnim korištenjem sredstava koji se iz proračuna RH izdvajaju za održavanje pomorskih veza s otocima.

Pored toga, djelatnost Agencije među ostalim obuhvaća i uspostavu i upravljanje informatičkim sustavom javnog obalnog linijskog prometa, davanje suglasnosti, objedinjavanje i objavljivanje redova plovidbe na državnim linijama, davanje suglasnosti na redove plovidbe u međunarodnom linijskom pomorskom prometu te davanje suglasnosti za obavljanje javnog linijskog prijevoza bez obveze javne usluge.

Pomorskim zakonikom i Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu Agencija je određena kao tijelo nadležno i za provedbu odredaba Uredbe (EU) br.1177/2010 Europskog parlamenta i vijeća od 24. 10. 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004. Time je Agencija imenovana kao NEB (National Enforcement Body), nacionalno tijelo odgovorno za izvršenje predmetne Uredbe.

Tijekom pregovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji ukazano je na potrebu osnivanja regulatornog tijela kako bi se kroz njegovo djelovanje osigurala efikasnost, transparentnost i nadzor nad koncesioniranjem i subvencioniranjem javnog obalnog linijskog pomorskog prometa.

Radom Agencije upravlja Upravno vijeće koje, sukladno odredbama važećeg Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13 i 56/16), čine predsjednik i četiri člana koje na prijedlog ministra mora, prometa i infrastrukture imenuje i razrješava Vlada Republike Hrvatske. Mandat predsjednika i članova Upravnog vijeća je četiri godine. Sjedište Agencije je u Splitu. (<http://www.agencija-zolpp.hr/Onama/tabid/1271/Default.aspx>, 5. 4. 2018.)

Osnovna zadaća Agencije za obalni linijski pomorski promet je davanje koncesija u pomorskom prijevozu.

Vlade općenito još uvijek imaju glavnu odgovornost za razvijanje i održavanje prometne infrastrukture. Međutim, i drugi su subjekti, uključujući partnere iz privatnog sektora, postali bitni čimbenici u uspostavljanju multimodalne transeuropske prometne mreže i s njima povezanim ulaganjima, što uključuje tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, upravitelje infrastrukture, koncesionare uprave pomorskih i zračnih luka i druge.

Što je bolja njihova međusobna suradnja, to će biti moguće postići višu kvalitetu i veću efikasnost, kao i bolje rezultate. Uz to, kvalitetnija suradnja i uključivanje javnosti poboljšat će društvenu uključenost i osigurati razvoj prometnog sustava u skladu s potrebama njegovih korisnika.

Kvalitetnije organizacijsko ustrojavanje prometnog sustava te reorganizacija relevantnih dionika u smjeru optimiranja njihovih resursa od ključne su važnosti za veću održivost i kvalitetu prometnih sustava.

Hrvatska vlada osnovala je Agenciju za obalni linijski pomorski promet (AOLPP) temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13, 56/16).

Glavna zadaća Agencije obuhvaća sve poslove povezane s koncesioniranjem na svim državnim brodskim, katamaranskim i trajektnim linijama u javnom obalnom pomorskom prometu. Agencija daje koncesionarima pravo upravljanja određenom obalnom brodskom, katamaranskom ili trajektnom linijom kroz određeno vrijeme u zamjenu za naknadu za upravljanje linijama.

Problemi u podnošenju zahtjeva za dodjelom ugovora o koncesiji na javnu prometnu infrastrukturu uglavnom su povezani s procjenom potražnje za prijevozom, odnosno prometom.

To je i razlog što koncesijski projekti ove vrste sadrže različite mehanizme u pogledu državnog i privatnog udjela kojima se ograničava rizik, odnosno jamči očekivani povrat privatnim partnerima. Jedan od mehanizama je u ugovore o koncesijama ugraditi privlačne elemente zajedno s onim manje privlačnim, ali u istom području primjene. (Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.))

5. STANJE FLOTE JADROLINIJE RIJEKA

Povezivanjem otoka s kopnom na hrvatskoj strani Jadrana, Jadrolinija ostvaruje svoju osnovnu zadaću. Djelatnost Jadrolinije, prijevoz putnika i vozila, izrazito je sezonskog karaktera i pod velikim utjecajem turizma.

Flota Jadrolinije trenutno broji 50 brodova od čega 9 brzih putničkih brodova, 4 putnička broda i 37 ro-ro putničkih brodova, od kojih tri za međunarodnu plovidbu.

Tri velika trajekta: Marko Polo, Dubrovnik i Zadar održavaju međunarodne linije s Italijom (Ancona i Bari).

Bijela flota Jadrolinije godišnje preveze preko 12 milijuna putnika i 3 milijuna vozila što čini preko 80% godišnjeg broja svih prevezenih putnika i vozila u pomorskom prometu Republike Hrvatske.

Brodovi tijekom ljetne sezone obavljaju preko 600 polazaka dnevno, a najfrekventnije linije održavaju se kontinuirano 24 sata. (<http://www.jadrolinija.hr/o-nama/o-jadroliniji/profil-organizacije>, 5. 4. 2018.)

Jadrolinija je članica Hrvatske udruge brodara Mare Nostrum.

Udruga je osnovana 1991. godine. Mare Nostrum okuplja deset članica - najznačajnije hrvatske brodare koji upravljaju sa 138 brodova s ukupno 1.650.173 GT¹.

Cilj Udruge je promovirati interese brodarstva, zalagati se za povoljne i konkurentne uvjete poslovanja brodara, te promicati sigurno, pouzdano i kvalitetno brodarstvo. Kao udruga poslodavaca, sa ostalim socijalnim partnerima sudjeluju u socijalnom dijalogu, te su potpisnica Nacionalnog kolektivnog ugovora za hrvatske pomorce.

Pridruženi član Udruge je Hrvatski registar brodova. Mare Nostrum djeluje kroz Skupštinu, Nadzorni Odbor, radna tijela (Komisije) i Ravnateljstvo. (http://www.csamarenostrum.hr/hr/o_nama/, 5. 4. 2018.)

Prema statističkom izvješću Jadrolinije, društvo na dan 31. prosinca, 2017. godine upravlja s 50 brodova, od toga 37 trajekata, 10 katamarana i 3 putnička broda ukupne tonaže 114.025 GT. (http://www.csamarenostrum.hr/hr/o_nama/clanice/, 5. 4. 2018.)

5.1. Značaj i uloga putničkog linijskog brodarstva

Uloga putničkog linijskog brodarstva za pomorsku zemlju kao što je Hrvatska, s kopnenim obalnim područjem od 1.778 km i otočnim obalnim područjem od 4.012 km, sa 66 nastanjenih i 652 nenastanjenih otoka, na kojem živi 25% stanovništva - iznimno je važna.

To se ponajprije ogleda u boljem povezivanju otoka s kopnom, u dužobalnom povezivanju obalnih područja, u poticanju razvoja turizma i razvoju otoka. Kvaliteta pristupnih cesta do trajektnih pristaništa bitan je čimbenik za protočnost prometa, te udobnost i sigurnost putnika na brodskim i trajektnim linijama.

Zastarjela lučka i pristanišna infrastruktura često uvjetuju uporabu manjih brodova, a to može postati jedan od ograničavajućih čimbenika u kvaliteti i razvoju linijskog putničkog brodarstva. Većinu nerentabilnih linija održava nacionalni brodar „Jadrolinije“ sa sjedištem u Rijeci.

¹ GT je ukupna zapremnina zatvorenog broskog prostora u registarskim tonama

Osim „Jadrolinije“ na hrvatskom dijelu Jadrana prijevoz putnika i vozila obavljaju i drugi prijevoznici (SEM Maritime Company i dr.).

Tržište putničkog linijskog brodarstva danas karakterizira veći ili manji stupanj konkurencije koji je pozicioniran između dva krajnja rješenja: potpune liberalizacije tržišta i monopola. Budući da uz „Jadroliniju“ u Hrvatskoj organiziranu djelatnost linijske plovidbe obavlja još desetak prijevoznika, ne može se govoriti o isključivom monopolu jednog broдача.

Drugo je pitanje - kakva je vrsta ili tip tržišta, razmatrajući svaku pojedinu liniju na kojoj je organiziran javni linijski prijevoz.

Treće je pitanje - koji su danas uzroci prosječne godišnje veoma niske popunjenosti kapaciteta i je li ona i u kolikoj mjeri uzrok nerentabilnosti poslovanja „Jadrolinije“?

Važno je istaknuti da je još 1992. tadašnje Ministarstvo pomorstva, prometa i veza započelo raspisivati koncesijski natječaj za održavanje linijskog prijevoza i subvencionirati nerentabilne linije. S obzirom na to da se prodajne cijene (tarife) ne formiraju autonomno i monopolno, aktualizira se pitanje „konkurencije“ i „monopola“ „Jadrolinije“ u uvjetima gdje postoji smanjena tržišna motiviranost potencijalno novih broдача.

Bitno je pitanje bi li se potpunom liberalizacijom tržišta i razbijanjem monopola državnog broдача (te privatizacijom) povećala učinkovitost gospodarskih resursa i kapitala uloženoga u „Jadroliniju“, i što bi se dogodilo ako se prodaju postojeći resursi.

Ako se ne bi postigla konkurentnost, tada je dvojbeno koji su motivi isključive «liberalizacije tržišta» linijskog putničkog brodarstva?

Temeljne odrednice razvitka putničke linijske plovidbe utvrđene su Nacionalnim programom razvitka otoka, Zakonom o otocima i Zakonom o javnom prijevozu u linijskom pomorskom prometu. Skrb o zaštiti državnog kapitala uloženoga u «Jadroliniju» našla je svoj izraz i u posebnom Zakonu o Jadroliniji. Zajedničke značajke i razlozi osnivanja «Jadrolinije» bili su slični poticajnim mjerama javnih poduzeća u razvijenim zemljama.

Ulaganja u razvoj trajektnih linija u razvijenim pomorskim zemljama tretiraju se s istom važnošću kao i izgradnja i nastavak cestovnih prometnica. Trajekt se obično smatra nastavkom

ceste, pa se često i financira kao komponenta koordinacije i integracije cestovnog sustava («plava magistrala»).

Primjer Grčke i Italije govori u prilog potrebi da se u pregovorima s EU ovaj problem posebno razmatra, te da se postignu rješenja koja će zaštititi interese domaćeg linijskog broдача. (<https://hrcak.srce.hr/8278>, 5. 4. 2018., Dundović, Čedomir; Rudić, Dušan, Morske luke i morsko broдарство Primorsko-goranske županije - postojeće stanje i razvojne koncepcije // Naše more, 52 (2005), 3-4.; 133-143.))

5.2. Značaj i uloga «Jadrolinije» u povezivanju obale i otoka

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se važnim faktorom u segmentu morske plovidbe.

- Javni prijevoz u cijelosti se odvija uporabom plovila iz nacionalne flote.
- Prosječna starost flote glavnog brodskog prijevoznika je 33,15 godina, a prosječna starost flote na razini države je 46,2 godine (na visoku prosječnu starost brodova utječe visoka starost brodova tradicionalne drvene brodogradnje).
- Važno je donijeti mjere koje će omogućiti opstanak i osuvremenjivanje hrvatske flote namijenjene javnom prijevozu.

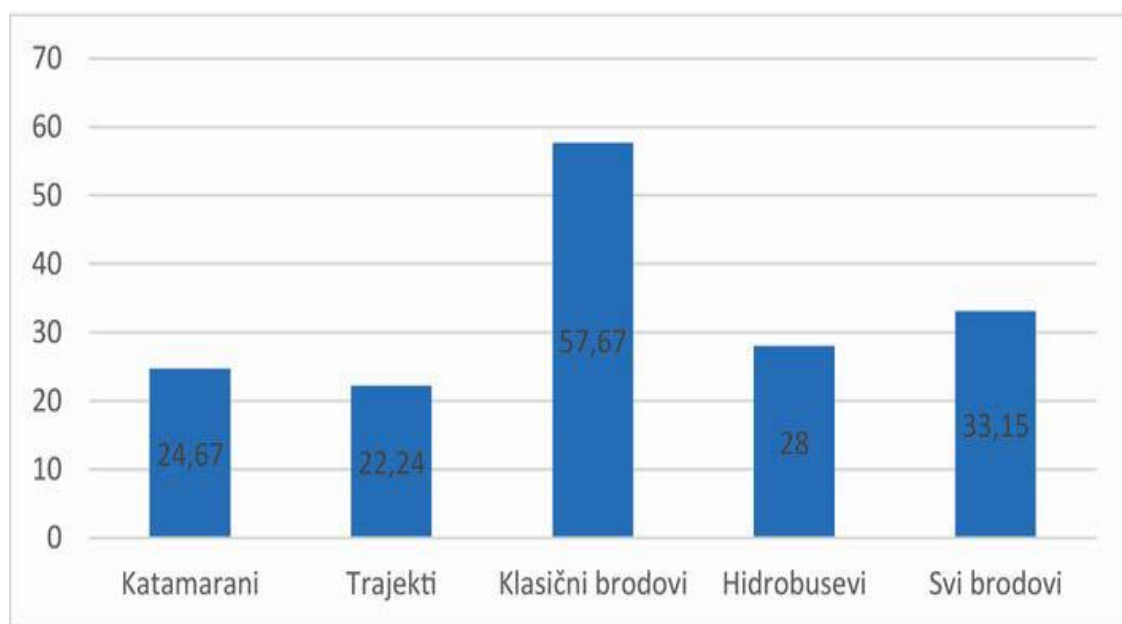
Linijski pomorski promet odvija se između otoka (73 otočne luke, odnosno pristaništa) i obalnog dijela (22 luke na obalnom području) prema utvrđenom plovidbenom redu kao regulirana usluga.

Prema Odluci Vlade Republike Hrvatske od 22. 12. 2016. godine u sustavu javnog prijevoza postoji 53 državne linije (25 trajektnih linija, 15 brzobrodskih linija i 13 klasičnih brodskih linija) kojima upravlja 13 brodskih prijevoznika s flotom od ukupno 77 brodova, od kojih je 17 putničkih, 17 brzih i 42 trajekata.

Najveći brodski prijevoznik je Jadrolinija iz Rijeke koja je u državnom vlasništvu.

Jadrolinija sudjeluje u ukupnom putničkom prometu s 84,9 posto, a u ukupnom prijevozu vozila sa 86,4 posto. Jadrolinijina flota sastoji se od 51 broda (9 katamarana, 37 trajekata, 4 klasična broda i hidrobusea). Dvadeset i osam brodova iz njene flote starije je od 25 godina, a prosječna starost flote je 33,15 godina. Prema tome, Jadrolinijina flota za linijski obalni prijevoz može se okarakterizirati kao stara. (<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf>, 165., 6. 4. 2018.)

Prikaz 2: Jadrolinija – prosječna starost flote



Izvor: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.), 165.

Zbog veličine i starosti flote, hrvatska flota ima niski kapacitet. Uzevši u obzir tradiciju i postojeća stručna znanja i iskustva kao preduvjete za uspješnost, Republika Hrvatska se treba pobrinuti za ovaj sektor. (Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.))

Tablica 1. Stanje flote Jadrolinije Rijeka na dan 31.12.2017.

JADROLINIJA- Rijeka											
51000 RIJEKA, RIVA 16											
Redni broj	Ime broda	Tip broda	GT	DWT	Zapremnina žita u m ³	Broj vozila	Broj putnika	Tone dizanja	KW	Godina izgradnje	Zastava broda
TRAJEKTI ZA MEĐUNARODNE LINIJE											
1	DUBROVNIK		9,795			247	1,300		17,866	1978	HRVATSKA
2	MARKO POLO		10,154			264	1,500		23,596	1973	HRVATSKA
3	ZADAR		9,487			243	1,025		7,000	1993	HRVATSKA
OSTALI TRAJEKTI											
1	KORČULA		5,218			133	700		5,400	2007	HRVATSKA
2	BRAČ		3,827			145	616		1,764	2014	HRVATSKA
3	KORNATI		3,827			145	616		1,764	2014	HRVATSKA
4	MLJET		3,827			145	616		1,764	2014	HRVATSKA
5	KRK		3,827			145	616		1,764	2014	HRVATSKA
6	HRVAT		3,193			138	1,200		2,148	2007	HRVATSKA
7	JURAJ DALMATINAC		3,193			138	1,200		2,148	2007	HRVATSKA
8	BIOKOVO		3,193			138	1,200		2,148	2009	HRVATSKA
9	BARTOL KAŠIĆ		2,296			44	500		3,091	1989	HRVATSKA
10	BRESTOVA		2,315			63	338		3,092	1985	HRVATSKA
11	CRES		2,438			101	600		1,616	2005	HRVATSKA
12	BOL		2,330			176	600		1,412	2005	HRVATSKA
13	HANIBAL LUCIĆ		1,387			30	360		2,209	1994	HRVATSKA
14	KIJEVO		478			31	150		968	1997	HRVATSKA
15	LASTOVO		1,114			61	500		3,806	1970	HRVATSKA
16	LASLOVO		478			31	150		891	1997	HRVATSKA
17	LOŠINJANKA		410			26	200		767	1969	HRVATSKA
18	LUBENICE		2,425			61	350		2,917	1982	HRVATSKA
19	MATE BALOTA		1,500			44	440		1,969	1988	HRVATSKA
20	MARJAN		3,193			127	1,200		1,312	2005	HRVATSKA
21	PELJEŠČANKA		426			26	209		926	1971	HRVATSKA
22	PETAR HEKTOROVIĆ		6,721			118	1,080		6,423	1989	HRVATSKA
23	PRIZNA		354			41	300		838	1970	HRVATSKA
24	SIS		1,858			64	485		2,388	1972	HRVATSKA
25	STON		478			31	150		969	1997	HRVATSKA
26	SVETI JURAJ		759			34	300		1,695	1981	HRVATSKA
27	ŠOLTANKA		426			28	200		952	1971	HRVATSKA
28	VALUN		3,078			82	600		3,072	1983	HRVATSKA
29	VLADIMIR NAZOR		1,686			62	450		2,386	1986	HRVATSKA
30	TIN UJEVIĆ		4,113			171	1,000		3,797	2002	HRVATSKA
31	ILOVIK		1,335			151	500		2,120	2006	HRVATSKA
32	SUPETAR		2,438			101	600		1,600	2004	HRVATSKA
33	SVETI KRŠEVAN		2,438			101	600		1,612	2004	HRVATSKA
34	JADRAN		3,193			138	1200		2,148	2010	HRVATSKA
PUTNIČKI BRODOVI											
1	POSTIRA		335				450		1128	1963	HRVATSKA
2	PREMUDA		347				450		730	1957	HRVATSKA
3	TIJAT		191				300		379	1955	HRVATSKA
4	LARA (hidrobus)		229				250		397	1988	HRVATSKA
KATAMARANI											
1	ADRIANA		478				335		4,025	1992	HRVATSKA
2	DUBRAVKA		458				306		4,024	1991	HRVATSKA
3	DORA		345				275		2,300	1989	HRVATSKA
4	JUDITA		458				306		4,032	1991	HRVATSKA
5	OLEA		211				218		2,904	1981	HRVATSKA
6	SILBA		363				310		3,144	1990	HRVATSKA
7	KAROLINA		458				322		1,940	1990	HRVATSKA
8	NOVALJA		458				322		1,940	1990	HRVATSKA
9	VIDA		486				304		2,880	2011	HRVATSKA
UKUPNO: 50 BRODOVA			114,025			3,824	27,799		152,161		

Izvor: HUB Mare nostrum, <http://www.csamarenostum.hr/hr/statistika/>, 6. 4. 2018.

6. FINANCIJSKI POKAZATELJI DRUŠTVA

Sukladno članku 364. Zakona o tržištu kapitala i smjericama Agencije za primjenu članka, Jadrolinija iz Rijeke, Riva 16, MB 03328163, OIB 38453148181 objavljuje da je Godišnji dokument objavljenih informacija dostavljen u Službeni registar propisanih informacija pri Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga. (<https://www.jadrolinija.hr/o-nama/poslovanje-jadrolinije/izvjestaj-o-poslovanju>, 9. 4. 2018.)

Temeljni kapital Društva upisan je u sudski registar navedenog suda u iznosu od 209.054 tisuće kuna.

Društvo posluje po Zakonu o Jadroliniji, Rijeka, odnosno ukoliko navedenim Zakonom nije drukčije propisano primjenjuju se propisi koji vrijede za društva s ograničenom odgovornošću. Osnovna djelatnost Društva je linijski (redovni) pomorski prijevoz putnika i tereta.

Temeljem Obavijesti o razvrstavanju poslovnih subjekata prema nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti Državnog zavoda za statistiku, Zagreb Društvo ima brojčanu oznaku razreda 5010 – Pomorski i obalni prijevoz putnika.

Tablica 2. Račun dobiti i gubitka za 2016. godinu (izražen u tis. kn)

I. IZVJEŠTAJ O POSLOVANJU ZA 2016. GODINU		
1. FINACIJSKI IZVJEŠTAJI		
Tablica 1: Izvještaj o dobiti i gubitku te ostaloj sveobuhvatnoj dobiti 2016. godine		
	2016.	2015.
I. POSLOVNI PRIHODI	831.586	841.867
Prihodi od prodaje	574.460	561.115
Ostali poslovni prihodi	257.126	280.752
II. POSLOVNI RASHODI	777.695	815.216
Materijalni troškovi	162.031	195.189
Troškovi osoblja	214.146	218.653
a) <i>Neto plaće i nadnice</i>	127.789	130.538
b) <i>Troškovi poreza i doprinosa iz plaća</i>	56.295	57.233
c) <i>Doprinosi na plaće</i>	30.062	30.882
Amortizacija	95.541	93.843
Ostali troškovi	104.400	99.074
Vrijednosna usklađenja	2.951	126
<i>kratkotrajne imovine osim financijske imovine</i>	2.951	126
Rezerviranja	(4.434)	45.441
<i>Rezerviranja za započete sudske sporove</i>	(4.434)	45.441
Ostali vanjski troškovi	162.187	160.297
Ostali troškovi	40.873	2.593
III. FINACIJSKI PRIHODI	9.076	4.727
Ostali prihodi s osnovne kamata	249	532
Tečajne razlike i ostali financijski prihodi	8.827	4.195
IV. FINACIJSKI RASHODI	21.088	20.514
Rashodi s osnovne kamata i slični rashodi	16.346	18.543
Tečajne razlike i drugi rashodi	4.742	1.971
DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA	41.879	10.864
1. Dobit prije oporezivanja	41.879	10.864
2. Gubitak prije oporezivanja	0	0
POREZ NA DOBIT	18.067	2.541
DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	23.812	8.323
1. Dobit razdoblja	23.812	8.323
2. Gubitak razdoblja	0	0
IZVJEŠTAJ O OSTALOJ SVEOBUHVAATNOJ DOBITI		
OSTALA SVEOBUHVAATNA DOBIT ZA RAZDOBLJE	(2.590)	1.399
SVEOBUHVAATNA DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	21.221	9.722

Izvor: <http://www.hanfa.hr/brzi-linkovi/srpi/?issuer=5116&searchfrom=2010-06-02&searchto=2018-03-05&kategorijaid=0&jezikid=1>, 9. 4. 2018.

Promatrajući prihode od prodaje vidljivo je povećanje za 2,38% (13,3 milijuna kuna) u odnosu na prethodnu godinu.

Analizirajući prihode po kategorijama vidljivo je povećanje od 4,75% prihoda ostvarenih prijevozom vozila, dok su prihodi od prijevoza putnika i ostali prihodi od prodaje smanjeni.

Pod pozicijom ostalih poslovnih prihoda nalaze se prihodi od prodaje karata za prijevoz tereta, prtljage, kreveta, naslonjača i dr. specijalnih prihoda kao i prihodi od najma brodova, najma poslovnog prostora i prihodi od prodaje robe.

Prihodi od prodaje robe i materijala u 2016. godini iznose 163 tisuće kuna, a odnose se na prihode od prodaje vlastite robe i robe u komisiji.

U 2016. godini ostali poslovni prihodi smanjeni su za 8,41% u odnosu na prethodnu godinu. (<http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/financijska-izvije%C5%A1%C4%87a/godi%C5%A1nji-financijski-izvje%C5%A1taj-za-2016-godinu.pdf?sfvrsn=2>, 9. 4. 2018.)

Tablica 3. Polugodišnji izvještaj (RDG) za 2017. godinu.

RACUN DOBITI I GUBITKA					
u razdoblju od 01.01.2017. do 30.06.2017.					
Obveznik : JADROLINIJA RIJEKA					
Naziv pozicije	AOP oznaka	Prethodno razdoblje		Tekuće razdoblje	
		Kumulativno	Tromjesečje	Kumulativno	Tromjesečje
1	2	3	4	5	6
I. POSLOVNI PRIHODI (112+113)	111	320,474,417	0	356,528,022	0
1. Prihodi od prodaje	112	194,387,081		234,597,859	
2. Ostali poslovni prihodi	113	126,087,336		121,930,163	
II. POSLOVNI RASHODI (115+116+120+124+125+126+129+130)	114	343,868,291	0	366,609,393	0
1. Promjene vrijednosti zaliha proizvodnje u tijeku i gotovih proizvoda	115			0	
2. Materijalni troškovi (117 do 119)	116	146,534,157	0	172,011,783	0
a) Troškovi sirovina i materijala	117	68,032,454		82,568,920	
b) Troškovi prodane robe	118	44,288		40,762	
c) Ostali vanjski troškovi	119	78,457,415		89,402,101	
3. Troškovi osoblja (121 do 123)	120	101,295,059	0	101,726,470	0
a) Neto plaće i nadnice	121	60,720,774		61,908,363	
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	122	26,351,282		25,544,356	
c) Doprinosi na plaće	123	14,223,003		14,273,751	
4. Amortizacija	124	47,852,323		43,860,672	
5. Ostali troškovi	125	48,186,752		46,890,678	
6. Vrijednosno usklađivanje (127+128)	126	0	0	0	0
a) dugotrajne imovine (osim financijske imovine)	127			0	
b) kratkotrajne imovine (osim financijske imovine)	128	0		0	
7. Rezerviranja	129	0		0	
8. Ostali poslovni rashodi	130			2,119,790	
III. FINANIJSKI PRIHODI (132 do 136)	131	6,468,488	0	6,438,519	0
1. Kamate, tečajne razlike, dividende i slični prihodi iz odnosa s	132			0	
2. Kamate, tečajne razlike, dividende, slični prihodi iz odnosa s	133	6,468,488		6,438,519	
3. Dio prihoda od pridruženih poduzetnika i sudjelujućih interesa	134			0	
4. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	135			0	
5. Ostali financijski prihodi	136			0	
IV. FINANIJSKI RASHODI (138 do 141)	137	9,823,817	0	10,055,944	0
1. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi s povezanim poduzetnicima	138			0	
2. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi iz odnosa s nepovezanim	139	9,823,817		10,055,944	
3. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	140			0	
4. Ostali financijski rashodi	141			0	
V. UDIO U DOBITI OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	142			0	0
VI. UDIO U GUBITKU OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	143			0	0
VII. IZVANREDNI - OSTALI PRIHODI	144	2,480,200		0	0
VIII. IZVANREDNI - OSTALI RASHODI	145	406,906		0	0
IX. UKUPNI PRIHODI (111+131+142 + 144)	146	329,423,106	0	362,966,542	0
X. UKUPNI RASHODI (114+137+143 + 145)	147	354,099,014	0	376,665,338	0
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA (146-147)	148	-24,675,909	0	-13,698,797	0
1. Dobit prije oporezivanja (146-147)	149			0	0
2. Gubitak prije oporezivanja (147-146)	150	24,675,909	0	13,698,797	0
XII. POREZ NA DOBIT	151				
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA (148-151)	152	-24,675,909	0	-13,698,797	0
1. Dobit razdoblja (149-151)	153			0	0
2. Gubitak razdoblja (151-148)	154	24,675,909	0	13,698,797	0

Izvor: <http://www.hanfa.hr/brzi-linkovi/srpi/?issuer=5116&searchfrom=2010-06-02&searchto=2018-03-05&kategorijaid=0&jezikid=1>, 9. 4. 2018.

U razdoblju siječanj – lipanj 2017. godine, Društvo je ostvarilo porast ukupnih prihoda u iznosu od 10,2%. Najznačajniji rast prihoda ostvaren je na međunarodnim linijama, i to 42,5%, a tomu je najviše doprinijelo povećanje prometa na liniji Split – Ancona te uvođenje nove linije na relaciji Bar – Bari.

U nacionalnoj plovidbi najveći uzrok rasta prihoda generiran je ranijim kretanjem sezonske brzobrodske linije Dubrovnik – Korčula – Hvar – Bol – Split te rastom na postojećim linijama Split – Supetar, Valbiska – Merag, Prizna – Žigljen i Zadar – Preko, gdje porast prihoda prati porast naturalnih pokazatelja.

U razdoblju siječanj – lipanj 2017. godine brodovima Jadrolinije prevezeno je ukupno 4.267.686 putnika (u istom razdoblju 2016. godine 3.857.611 putnika) i 1.082.575 vozila (u istom razdoblju 2016. godine 966.618 vozila). Navedeno predstavlja porast u prometu putnika od 10,6% i prometu vozila od 12,0%.

Ukupni rashodi povećali su se za 6,4% u odnosu na prethodnu godinu, najvećim dijelom kao posljedica rasta prosječne cijene goriva utrošenih u prvih šest mjeseci 2017. godine u usporedbi sa istim razdobljem prethodne godine. Cijena goriva porasla je za 27% dok je utrošena količina porasla za 3%.

Rashodi financiranja veći su zbog porasta negativnih tečajnih razlika za 2 milijuna kuna u odnosu na prethodnu godinu dok su troškovi kamata niži za 1,7 milijuna kuna, kao posljedica smanjenja glavnice kredita.

Ukupni gubitak u periodu od siječnja do lipnja 2017. godine iznosi 13,7 milijuna kuna što predstavlja poboljšanje rezultata za gotovo 11 milijuna kuna u odnosu na isti period prethodne godine. Potraživanja Društva, na dan 30. 6. 2017. godine su 4,4% niža u odnosu na prethodnu godinu.

Ukupne obveze Društva smanjene su za 18,7%, prvenstveno zbog uredne otplate obveza prema bankama i drugim financijskim institucijama. Smanjenje zaduženosti Društva otvara veliki potencijal za novi investicijski ciklus.

Likvidnost Društva je zadovoljavajuća te su obveze podmirivane u roku dospijeca i to isključivo iz redovnih novčanih priljeva poslovanja.

Društvo je 24. 10. 2012. godine izdalo obveznicu u vrijednosti 11 milijuna eura s petogodišnjim dospijecom. Obveznica dospijeva na naplatu dana 24. 10. 2017. godine i društvo je osiguralo pokriće za isplatu dospjele obveze iz vlastite likvidnosti. Podmirenje dospjele obveze neće imati značajnijeg utjecaja na likvidnost društva koja i dalje ostaje zadovoljavajuća.

Jadrolinija na dan 30. 6. 2017. godine zapošljava 1.736 djelatnika, od čega je 1.235 pomoraca, 275 radnika u agencijama, 199 radnika u podršci i 27 radnika u servisima.

Skupština Društva, 30. 6. 2017. godine, donijela je odluku da se dobit nakon oporezivanja za 2016. godinu u iznosu od 23,8 milijuna kuna rasporedi u zadržanu dobit. (http://www.hanfa.hr/SRPI/HR/2017/2017_09_28-437784_pdf.pdf, 9. 4. 2018.)

7. MOGUĆNOSTI BUDUĆEG RAZVOJA JADROLINIJE RIJEKA U FUNKCIJI POMORSKE POLITIKE REPUBLIKE HRVATSKE

7.1. Pomorska politika

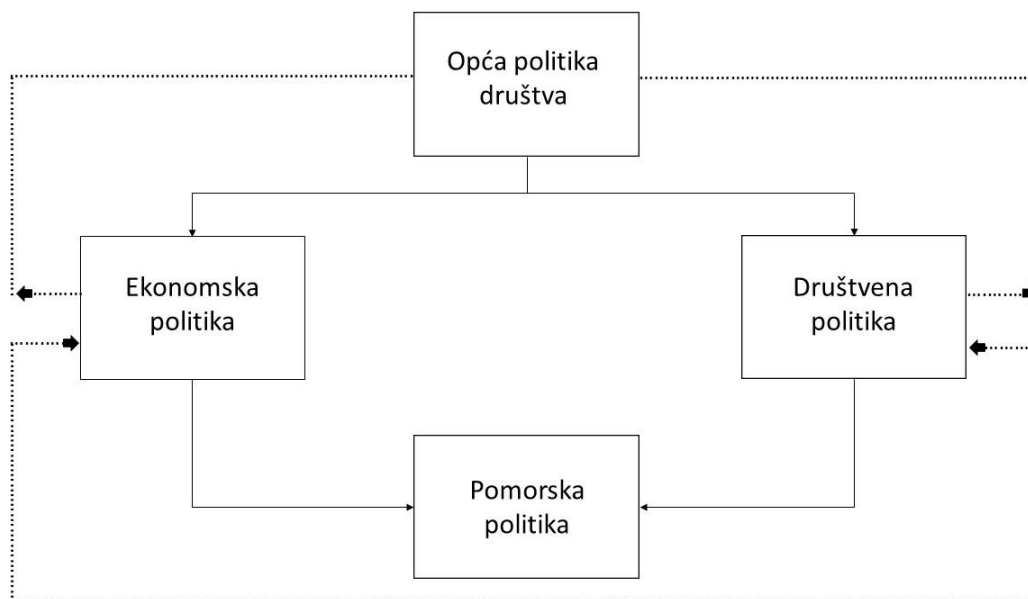
Pomorska politika u širem smislu riječi podrazumijeva sustavan i sveobuhvatan pristup razvitku pomorstva i iskorištavanju mora kao prometnog puta i prirodnog resursa s ciljem poticanja razvitka svih gospodarskih i negospodarskih djelatnosti koje pridonose uspješnoj valorizaciji zemljopisnih i prirodnih pogodnosti pomorske zemlje.

Pomorska politika i pomorska orijentacija imaju slične ciljeve i instrumente. Njihovi osnovni ciljevi su: ubrzanje održivog razvitka svih grana pomorskog gospodarstva, osiguranje optimalnog razvitka priobalnog pojasa i otoka, uključivanje ostalih gospodarskih grana u u proizvodnju i prometni proces pomorskih grana, jačanje multiplikativnog djelovanja pomorskih djelatnosti na ostale gospodarske grane, jačanje međunarodnih veza i zajedničko uključivanje u međunarodne ekonomske integracije.

Pomorska politika kao dio ukupne ekonomske politike i ukupne politike društvenog razvitka pomorske zemlje može se definirati kao skup načela, ciljeva i mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti radi postizanja optimalnog razvitka pomorskog sustava zemlje.

Kao dio ukupne politike društva, pomorska se politika ne smatra samo dijelom ekonomske politike, već i dijelom društvene politike, prije svega onih determinanti te politike koje se odnose na socijalne, političke, nacionalne i obrambene strane pomorskog sustava. (Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, 2003, 243-249.)

Slika 4. Mjesto pomorske politike u ukupnom društvenom razvitku zemlje



Izvor: Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, 2003., 249.

7.2. Jadrolinija Rijeka u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske

Jadrolinija Rijeka dio je protekcionističke politike u pomorstvu Republike Hrvatske.

Dva su glavna motiva za primjenu politike protekcionizma. Jedan je motiv stjecanje prihoda države, od kojih su najvažniji prihodi od carina i porezi. Drugi je motiv zaštita domaćeg tržišta (..).

U prilog obrane protekcionističke politike navodi se više razloga. To su najčešće:

- Mogućnosti novog zapošljavanja ljudi ili održavanja postojeće zaposlenosti u zaštićenim djelatnostima
- Poticaj gospodarskom rastu zbog poboljšanih uvjeta povećanja profita ili smanjenja rizika ulaganja (..)

Za opravdanje zaštite ističu se i brojni drugi razlozi, od kojih valja spomenuti: očuvanje domaćih nadnica i životnog standarda, sprečavanje uvoza stranih roba i usluga s umjetno niskim cijenama (damping), jačanje ekonomske stabilnosti i obrambene moći zemlje itd.

Razlozi zbog kojih država nastoji zaštititi ključne pomorske djelatnosti od nepovoljnog utjecaja strane konkurencije gotovo su istovjetni razlozima koji postoje i u ostalim dijelovima nacionalnog gospodarstva. To su razlozi ekonomske i neekonomske naravi.

Prve sačinjava sustav posebnih mjera ekonomske politike države kojima se potiče i štiti razvoj domaćih luka, brodara i brodogradnje. Cilj je takve politike, uz ostalo, da se poveća devizni prihod iz poslovanja pomorskih poduzeća na stranom tržištu, te stvore osnovni uvjeti za uspješniji prodor domaćih industrijskih i drugih poduzeća na inozemno tržište.

Drugi se razlog dovodi u vezu s ratnom opasnošću, političkim pritiskom, ekonomskom blokadom i drugim nepoželjnim prilikama u kojima pomorsko gospodarstvo mora osigurati zadovoljavajuće uvjete za funkcioniranje gospodarskog života i obranu zemlje.

Motive za zaštitu pomorstva, jedan od prvih autora i zagovornika pomorske politike, Mijo Mirković vidi u ekonomskim i političkim, te posebno u vojno-političkim razlozima.

Ekonomsko-politički motivi sastoje se u utvrđivanju i održavanju ekonomskih veza sa svijetom, unapređenju izvoza i poboljšanju platne balance. Vojno-političkim razlozima zaštite pomorstva Mirković pridaje veliko značenje, čak i veće nego zaštiti nacionalne industrije i poljodjelstva. To obrazlaže činjenicom da brodovi trgovačke mornarice postaju u ratu vojno-pomorske jedinice koje obavljaju mnoge poslove od veće neposredne važnosti nego ratni brodovi (prijevoz vojske, hrane, ratnog materijala i dr.) (Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, 2003., 256-260.).

Poseban značaj Jadrolinija je imala u Domovinskom ratu. U ratnim godinama, 1991. i 1992., brodovi Jadrolinije s hrabrim posadama prevezli su oko 50 000 ljudi s okupiranih hrvatskih i bosansko-hercegovačkih područja. Povezujući dva, ratom prepolovljena dijela Hrvatske, Jadrolinija je izgubila 4 broda: m/b Perast, m/t Klimno, m/t Supetar i m/t Kačjak, a 13 pomoraca dalo je svoje živote kao zalog slobode. (http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/ostali-dokumenti/povijest_jadrolinija.pdf?sfvrsn=2, 30. 4. 2018.)

Jadrolinija je korisnik državnih dotacija i potpora za nerentabilne linije.

Subvencije su sredstva kojima država često intervenira u pomorstvu radi unapređenja vanjske trgovine. To je novčana pomoć koju država daje linijskoj plovidbi na osnovi ugovora s pojedinim brodarskim društvima ili grupama tih društava.

Tim se ugovorima brodarska društva obvezuju da će, kao protuuslugu za primljenu pomoć, održavati ugovorene linije i u okviru svojih ugovorenih obveza prema državi povećavati nosivost svog brodovlja u određenom vremenskom razdoblju.

Pretpostavlja se da se mnoge od tih linija ne bi uopće održale bez pomoći države jer se po kriteriju komercijalne rentabilnosti ne bi isplatile.

Slaba je strana subvencija što potiču brži ravitak brodske tonaže u svijetu od razvitka međunarodnog teretnog prometa i što, gledano individualno i sa stajališta pojedine zemlje, trajno utječu na sniženje cijena prijevoznih usluga. ((Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, 2003., 260.).

7.3. Pojam kabotaža

Kabotaža (franc. *cabotage*, od *caboter*: ploviti uz obalu »od rta do rta«, prema španj. *cabo*: rt), stariji stručni naziv koji označava plovidbu isključivo u granicama obalnoga mora, odnosno prijevoz osoba i stvari između dviju ili više luka iste zemlje.

Po međunarodnom pravu, svaka obalna država može pridržati pravo prijevoza putnika i tereta između svojih luka, isključivo za brodare i brodove svoje zastave.

Naziv kabotaža u sličnom se značenju rabi i u zračnom prometu. (<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=29702> , 10. 4. 2018.)

7.4. Uredba vijeća (EEZ) br. 3577/92

Pristupanjem u članstvo Europske Unije, Republika Hrvatska ima obvezu usklađenja sa zakonima Unije te provođenja istih pa tako i Uredbu vijeća od 7. 12. 1992. kojom je Vijeće europskih zajednica donijelo odluku o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža).

Od 1. 1. 1993. sloboda pružanja usluga pomorskog prometa unutar države članice (pomorska kabotaža) primjenjuje se na brodare Zajednice čiji su brodovi registrirani i plove pod zastavom države članice, pod uvjetom da ti brodovi udovoljavaju uvjetima za izvršavanje kabotaže u toj državi članici, uključujući i brodove registrirane u Eurosu kada taj registar bude odobrilo Vijeće.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama. (Službeni list europskih zajednica, L 364/7, 1992.)

7.5. Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj

Pravilnikom se, u okviru provedbe Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. 12. 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, od 12. 12. 1992.), propisuju uvjeti za obavljanje pomorske kabotaže brodovima strane državne pripadnosti, uključujući brodove državne pripadnosti država članica Europske unije i Europskog gospodarskog područja, u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske i između luka u Republici Hrvatskoj i pomorskih objekata u epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske. (NN 56/2014.)

7.6. Budući razvoj

Imajući u vidu dosadašnji razvoj i funkcioniranje Jadrolinije te značenje za razvoj hrvatskog gospodarstva, već navedena donešena misija Društva bi trebala ostati ista, ali je, isto tako, potrebno biti u korak s vremenom, počevši od novih tehnologija, ljudskih potreba, komunikacije s korisnicima i građanima, načinima prodaje karata te kvalitete brodova ili bolje rečeno, obnove flote.

Vrlo je važan život našeg stanovništva na otocima kojeg treba razvijati pri čemu je Jadrolinija definitivno ključna te služi toj misiji. Možemo reći i da su Jadrolinijini brodovi naša morska magistrala, infrastruktura koja povezuje naše kopno s otocima.

Razvoj treba tražiti i na međunarodnim linijama i na međunarodnom tržištu, ali temelj uvijek treba ostati povezivanje hrvatskih otoka i kopna.

8. ZAKLJUČAK

Analizirajući sve izneseno u ovom radu može se zaključiti da Jadrolinija Rijeka ima dugogodišnju i bogatu povijest te da i danas predstavlja reprezentativno pomorsko putničko društvo koje igra stratešku ulogu u povezivanju hrvatskih otoka s kopnom te je iznimno važan faktor pri održavanju i razvoju turizma u Republici Hrvatskoj.

Sve navedeno nije moguće uspješno razumijeti bez dobre i efikasne organizacije društva koja počiva na bogatom povijesnom iskustvu i suvremenim koncepcijama u pomorskom linijskom putničkom brodarstvu.

U radu je data kratka povijest razvoja Jadrolinije Rijeka sa svim značajnim datumima koji su obilježili pojedine faze razvoja.

Istražena je organizacija te akti koji uređuju funkcioniranje sustava Jadrolinije. Istraženo je i analizirano stanje flote Jadrolinije po broju i vrstama brodova.

Uz ostalo, istraženi su financijski pokazatelji zadnjih godina te je također istražena i mogućnost razvoja vrlo važnog brodarskog društva u funkciji pomorske politike Republike Hrvatske.

LITERATURA

- **Knjige**

1. Dundović, Č.: **Pomorski sustav i pomorska politika**, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.
2. Hlača, B.: **Lučka logistika**, Pomorski fakultet u Rijeci, 2016.
3. Zelenika, R.: **Prometni sustavi**, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.

- **Članak u časopisu**

1. Dundović, Č., Rudić, D.: **Morske luke i morsko brodarstvo Primorsko-goranske županije – Postojeće stanje i razvojne koncepcije**, Naše more 52 (3-4.), Dubrovnik, 2005.

- **Internet izvori**

1. <http://www.agencija-zolpp.hr> (5. 4. 2018.)
2. <http://www.csamarenostum.hr> (6. 4. 2018.)
3. <http://www.hanfa.hr> (9. 4. 2018.)
4. <http://www.lokalpatrioti-rijeka.com> (4. 4. 2018.)
5. <http://www.jadrolinja.hr> (4. 4. 2018.)
6. <https://www.hrcak.srce.hr/8278> (5. 4. 2018.)
7. <http://www.enciklopedija.hr> (10. 4. 2018.)
8. <http://www.dzs.hr> (9. 4. 2018.)

- **Ostali izvori**

1. Bijela flota Hrvatskoga jadrana, Jadrolinija Rijeka, 1997.
2. Novi List, prilog "Jadrolinija - 70 godina postojanja" objavljeno 20.siječnja, 2017.g.
3. Pravilnik o uvjetima za obavljanje pomorske kabotaže u Republici Hrvatskoj, NN 56/2014
4. Službeni list europskih zajednica, L 364/7, Službeni list EU, 1992.
5. Statistički ljetopis Republike Hrvatske, 2016.
6. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017.

Popis slika

1. Slika 1. Jadranska Linijska Plovidba.....4
2. Slika 2. Jadrolinija Rijeka logotip.....5
3. Slika 3. Palača Jadran.....6
4. Slika 4. Mjesto pomorske politike u ukupnom društvenom razvitku zemlje.....34

Popis grafikona

1. Prikaz 1. Organizacijski ustroj društva.....12
2. Prikaz 2. Jadrolinija – prosječna starost flote.....25

Popis tablica

1. Tablica 1. Stanje flote Jadrolinije Rijeka na dan 31.12.2017.....26
2. Tablica 2. Račun dobiti i gubitka za 2016. godinu (izražen u tis. kn).....28
3. Tablica 3. Polugodišnji izvještaj (RDG) za 2017. godinu.....30