

Utjecaj pandemije COVID-19 na pomorskoputnički promet u Europskoj uniji

Halaba, Sara

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:578115>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-29**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

SARA HALABA

**UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA
POMORSKOPUTNIČKI PROMET U EUROPSKOJ UNIJI**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA
POMORSKOPUTNIČKI PROMET U EUROPSKOJ UNIJI
THE IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON
MARITIME PASSENGER TRAFFIC IN THE EUROPEAN
UNION**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Ekonomika i organizacija pomorskoputničkog prometa

Mentor: prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksentijević, mag. oec.

Studentica: Sara Halaba

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076875

Rijeka, siječanj 2024

Studentica: Sara Halaba

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076875

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

Utjecaj pandemije COVID-19 na pomorskoputnički promet u Europskoj Uniji

(naslov diplomskog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Alen Jugović

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

te komentorstvom Dea Aksentijević, mag. oec.

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet (naziv tvrtke).

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezao/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica

Sara Halaba

(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

Sara Halaba

Studentica: Sara Halaba

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076875

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima Creative Commons licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica - autor

Sara Halaba

(potpis)

SAŽETAK

Pomorskoputnički promet je grana pomorstva koja je vrlo uspješna, posebice kada je riječ o kružnim putovanjima. Međutim, pojava COVID-19 pandemije uzrokovala je brojne negativne utjecaje na cjelokupnu pomorsku industriju. Predviđanja su ukazivala da je pomorska industrija trebala biti u znatnom porastu 2020. godine, no neočekivanom pojavom pandemije ona se nisu ostvarila. Prema provedenim istraživanjima i dostupnim podacima, industrija se nakon popuštanja epidemioloških mjera postepeno oporavlja, ali da bi promet prometovao intenzitetom kao nekada, luke i svi ostali sudionici bi trebali težiti za unaprijeđenjem cijelog pomorskog sustava. U ovom radu usporedit će se kretanje pomorskoputničkog prometa u odabranim zemljama Europske unije u razdoblju prije pandemije, tijekom pandemije i poslije pandemije. Posebno će se istaknuti promjene koje su vidljive u ponašanju putnika na kružnim putovanjima i u primjeni novih pomorskih tehnologija.

Ključne riječi: pandemija COVID-19, Europska unija, pomorskoputnički promet, linijski pomorskoputnički promet, kružna putovanja, pomorska industrija.

SUMMARY

Maritime passenger traffic is a branch of shipping that is very good, especially when it comes to successful cruises. However, the emergence of the COVID-19 pandemic caused numerous negative impacts on the entire maritime industry. Predictions indicated that the maritime industry would grow significantly in 2020, but not a single unexpected pandemic has materialized. According to the conducted research and the available data, the industry is gradually recovering after the release of epidemiological measures, but in order for traffic to flow as intensively as before, ports and all other participants should strive to improve the entire maritime system. This paper will compare the movement of maritime passenger traffic in selected countries of the European Union in the period before the pandemic, during the pandemic and after the pandemic. The changes that are visible in the behavior of passengers on cruises through maritime technologies will be highlighted in particular.

Keywords: pandemic COVID-19, European Union, maritime passenger traffic, liner passenger traffic, cruises shipping, maritime industry.

SADRŽAJ

| | |
|--|-----|
| SAŽETAK..... | III |
| SUMMARY | III |
| SADRŽAJ | IV |
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA..... | 1 |
| 1.2. RADNA HIPOTEZA | 2 |
| 1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA | 2 |
| 1.4. ZNANSTVENE METODE..... | 2 |
| 1.5. STRUKTURA RADA..... | 2 |
| 2. POMORSKOPUTNIČKI PROMET | 4 |
| 2.1. POMORSKOPUTNIČKE LUKE I TERMINALI | 6 |
| 2.2. POVIJEST POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA..... | 8 |
| 2.3. SPECIFIČNOSTI PUTNIČKIH BRODOVA..... | 11 |
| 2.4. POMORSKOPUTNIČKO BRODARSTVO | 15 |
| 2.4.1. Linijsko putničko brodarstvo..... | 17 |
| 2.4.1.1. Klasični putnički brodovi | 19 |
| 2.4.1.2. RO-RO putnički brodovi..... | 21 |
| 2.4.1.3. Putnički brodovi velikih brzina | 23 |
| 2.4.2. Brodovi za kružna putovanja..... | 25 |
| 2.4.2.1. Megalineri i Superlineri | 29 |
| 2.4.2.2. Mid size, Small size i Boutique..... | 31 |
| 3. UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA POMORSKOPUTNIČKI PROMET | 35 |
| 3.1. UTJECAJ COVID-A NA GRADNJU, RECIKLAŽU I POPRAVKE BRODOVA..... | 37 |
| 3.2. KRUŽNA PUTOVANJA U EUROPSKOJ UNIJI | 39 |
| 3.3. TRENDOVI NA TRŽIŠTU KRUŽNIH PUTOVANJA ZEMALJA EUROPSKE UNIJE PRIJE I TIJEKOM PANDEMIJE COVID-19 | 42 |
| 3.3.1. Njemačka..... | 45 |
| 3.3.2. Italija..... | 47 |
| 3.3.3. Španjolska | 49 |
| 3.3.4. Francuska | 50 |
| 3.4. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ I EUROPSKOJ UNIJI PRIJE I TIJEKOM PANDEMIJE COVID-19..... | 52 |

| | |
|---|----|
| 4. BUDUĆNOST I UNAPRIJEĐENJE POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA..... | 57 |
| 4.1. INDUSTRIJA KRSTARENJA I LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET POSLIJE COVID-19..... | 58 |
| 4.2. GLOBALNI POMORSKI TRENDVI | 61 |
| 4.2.1. Prilagodba na ekstremne vremenske uvjete | 61 |
| 4.2.2. Novi propisi i zahtjevi i poticanje suradnje za pomorsku održivost..... | 62 |
| 4.3. POMORSKE TEHNOLOGIJE U POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU | 63 |
| 5. ZAKLJUČAK | 67 |
| LITERATURA..... | 69 |
| KAZALO KRATICA..... | 72 |
| POPIS TABLICA..... | 73 |
| POPIS GRAFIKONA | 73 |
| POPIS SLIKA | 73 |

1. UVOD

U ovom radu će se analizirati utjecaj COVID-19 pandemije na pomorskoputnički promet u Europskoj Uniji. Istraživanjem će se utvrditi zasebno na koji način su vidljiv utjecaji na linijski pomorskoputnički promet i kružna putovanja. Je li pomorskoputnički promet doživio procvat nakon pandemije? - otkriti će se u nastavku rada. U uvodu će se razraditi problem, predmet i objekti istraživanja koji su temelj pisanja diplomskog rada. Radna hipoteza je iduća cjelina koja se bavi osnovnim pretpostavkama u radu. Navesti će se svrha i ciljevi pisanja diplomskog rada, kao i odabir korištenja znanstvenih metoda. Zadnja cjelina je struktura rada u kojoj su prikazane sve cjeline u radu.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja u ovom radu je utjecaj pandemije na pomorskoputnički promet odnosno kako su se pojavom pandemije prvenstveno uvele epidemiološke mjere kako bi putnici što sigurnije putovali, a potom kako se cijeli pomorski promet obustavio u 2020. godini zbog prevelikog broja zaraženih ljudi od bolesti. Veliki broj brodarskih kompanija u toj godini brojale su ogromne financijske gubitke. Drugi problem je što je u nekim dijelovima svijeta infrastruktura u pomorstvu još uvijek poprilično zaostala, a nedostatak je i to što ljudi nemaju znanja i vještine da bi se riješio takav problem. Mjere sigurnosti na brodovima su poboljšane, ali još uvijek postoje određeni propusti. Najveći problem je vratiti putnicima želju za krstarenjima nakon pretrpljene pandemije. Predmet istraživanja rada je utvrditi na koji način bi potencijalno pomorskoputnički promet mogao opet biti uspješan kao prije pandemije te kako bi se isti unaprijedio.

Zbog prethodno opisanog problema i predmeta istraživanja, važno je istražiti i razumjeti koncept linijskih i kružnih putovanja, kako bi se odredio utjecaj COVID-a na cjelokupni pomorskoputnički promet i pomorsku industriju. Na temelju dostupnih podataka o zemljama prije, tijekom i poslije pandemije moguće je utvrditi kako je pandemija utjecala na pomorskoputnički promet pojedinih nacionalnih gospodarstava Europske unije te se osvrnuti ka tehnologijama koje će biti ključne za budućnost pomorskog prometa.

Objekti istraživanja su pomorskoputnički promet i pomorska industrija.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sustavnim proučavanjem utjecaja pandemije COVID-19 na pomorskoputnički promet na razini Europske Unije, moguće je utvrditi osnovne pretpostavke za unaprijeđenje pomorske industrije uz pojačane mjere sigurnosti, uvođenje novih tehnologija i vraćanje želje putnika za putovanjem s obzirom na pojačanu gradnju kruzera s zabavnim sadržajima i trajekata.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha ovog diplomskog rada je razaznati kako bi pomorska industrija mogla poslovati u budućnosti te kako nove pomorske tehnologije mogu pomoći u unaprijeđenju pomorstva. U skladu s time definirani su i ciljevi istraživanja. Cilj diplomskog rada je prikazati usporedbu kružnih putovanja i linijskog pomorskoputničkog prometa u Europskoj Uniji prije pandemije, za vrijeme pandemije i poslije pandemije. Također u radu će se usporediti kretanje broja ukranih i iskrcanih putnika u najznačajnijim lukama Europske Unije u navedenom razdoblju kako bi se kvantitativno utvrdio utjecaj pandmije te posljedice koje su vidljive u fazi oporavka.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Pri istraživanju korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda generalizacije, metoda dokazivanja, metoda deskripcije, metoda kompilacije i statistička metoda.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

Naslov drugog dijela rada je pomorskoputnički promet. U tom dijelu rada analizirati će se pomorskoputničke luke i terminali, povijest pomorskoputničkog prometa, specifičnosti putničkih brodova i pomorskoputničko brodarstvo.

Utjecaj COVID-a na pomorskoputnički promet je treća, ujedno i glavna cijelina. U njoj će se istraživati o utjecaju COVID-a na gradnju, reciklažu i popravke brodova, kružnim putovanjima u Europskoj Uniji, trendovima na tržištu kružnih putovanja zemalja Europske Unije prije i tijekom pandemije COVID-19, linijskom pomorskoputničkom prometu u Republici Hrvatskoj i Europskoj Uniji prije i tijekom pandemije COVID-19.

U četvrtom dijelu rada s naslovom budućnost i unaprijeđenje pomorskoputničkog prometa elaborirana je industrija krstarenja i linijski pomorskoputnički promet poslije COVID-a, globalni pomorski trendovi i pomorske tehnologije u pomorskoputničkom prometu.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. POMORSKOPUTNIČKI PROMET

Pomorskoputnički promet je djelatnost koja se bavi prijevozom ljudi morem na određeno vrijeme i uz određenu cijenu. Prijevoz putnika morem je popularna djelatnost koja je bilježila konstantni porast od Drugog svjetskog rata do pojave pandemije COVID-19 koja je uz pomorskoputnički promet negativno utjecala i na ostale grane prometa u 2020. godini. U ranim godinama 20. stoljeća pomorskoputničkom prometu je bilo iznimno teško opstati i napredovati s obzirom da su mu konkurirali zračni i cestovni promet. Navedene grane su imali većinski udio u prometu pa su iz tog razloga u pomorskom sektoru kroz određeno vrijeme nestajali klasični putnički brodovi, a novi oblici putničkog prijevoza nisu mogli biti formirani zato što se vrlo malo prometovalo brodovima, na kratke udaljenosti je cestovni promet bio puno efikasniji, a na duge udaljenosti se koristio zračni promet koji je znatno brži od pomorskog prometa bez obzira što je ovo bila puno jeftinija varijanta putovanja. Pojavom trajekta i razvojem kružnog putovanja (koji nudi razne turističke ponude), pomorskoputnički promet postaje najznačajniji segment turizma i pomorskog prometa.¹

Sredinom 20. stoljeća, kada je pomorskoputnički promet doživio procvat, prekoceanski linijski brodovi koji su održavali liniju između Europe i Sjedinjenih Američkih Država bili su najvažniji tržišni segmenti. Takvi brodovi su se smatrali odlikom ljepote koji su sadržavali raskošno uređenje interijera, kabine različitih kategorija udobnosti, finoću linije trupa, a mogli su postići relativno velike brzine.

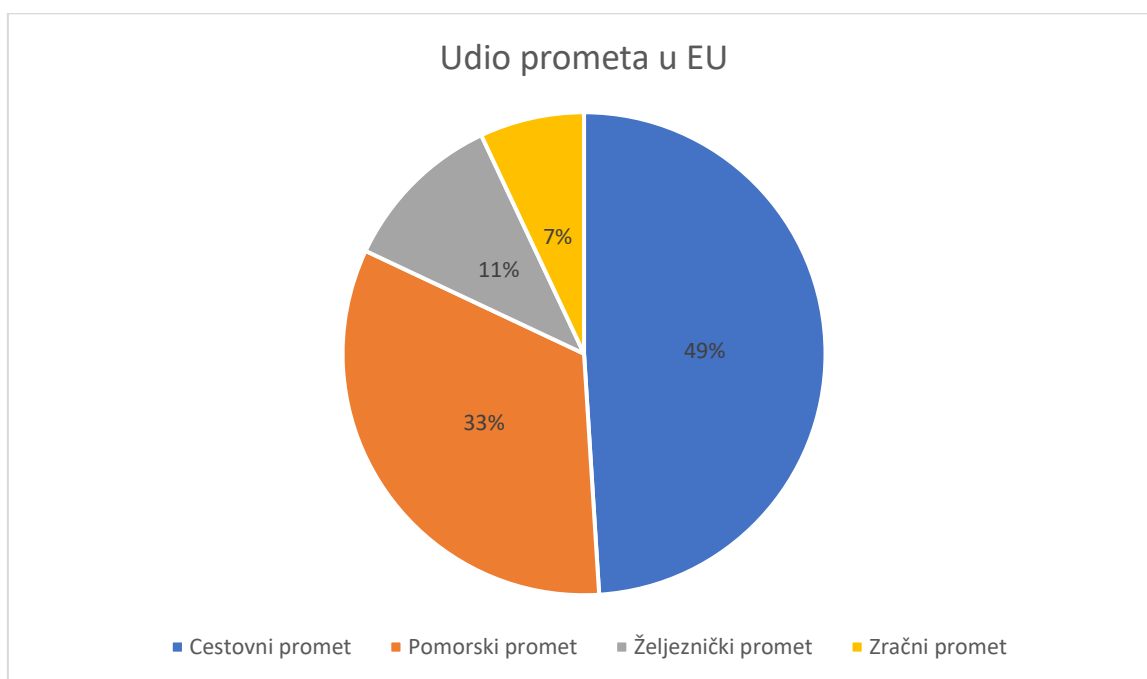
Pomorski promet je najznačajnija prometna grana za prijevoz putnika i tereta na većim udaljenostima zato što je efikasan, jeftin, organiziran i iznimno velikog kapaciteta u odnosu na druge prometne grane.

Prema podacima prikazanim na Grafikonu 1. može se uočiti da je udio putničkog i teretnog prometa u Europskoj uniji raspodjeljen na četiri cjeline od kojih najveći zauzima cestovni promet sa ukupnih 49% u udjelu svih prometnih grana. Pomorski promet je na drugom mjestu te zauzima 16 postotnih bodova manji udio od cestovnog prijevoza zbog sporijeg i duljeg prijevoza tereta i putnika. Nedostatak putničkih tokova u pomorskom

¹ Više o morskom brodarstvu: 1) Mencer, I.: Morsko brodarstvo Republike Hrvatske – kompleksni proizvod u specifičnom poslovnom okruženju, Ekonomski pregled, Zagreb, 50, 1999., 7-8, str. 836-853, 2) Mencer, I., Frančišković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, Zagreb, 51, 2000., 5-6, str. 433-451.

prijevozu je da daje uslugu samo kada druga prometna grana nije u mogućnosti biti prisutna na određenom tržišnom segmentu.

Željeznički promet manje opslužuje putnike i teret zbog zastarjele infrastrukture i znatno manje brzine u odnosu na pomorski i cestovni promet.² Bitno je napomenuti kako s godinama željeznica sve više napreduje te je vrlo ekološki i ekonomski prihvatljiv oblik prijevoza. Uz vlak, brod je najsigurnije prometno sredstvo te se povećavaju poboljšanjima na konstrukciji i boljom organizacijom na brodu. Zračni promet zauzima svega 7% u prometu jer se u većini slučajeva koristi za prijevoz putnika, a nešto manje za prijevoz tereta. Uzrok tomu je činjenica da je to vrlo skup oblik prijevoza i ne može prevoziti velike količine terete zbog stabilnosti zrakoplova kao što može pomorsko plovilo i cestovno vozilo. Svaka grana nudi neku tržišnu pogodnost, dok je pomorski promet stagnirao i nije se na vrijeme prilagodio potrebama putnika. Međutim, bitno je spomenuti da niti jedan oblik prijevoza nema tako veliki kapacitet, niske prijevozne troškove i elastičnost u odabiru rute.



Grafikon 1. udio prometih grana u EU

Izvor: <https://mydello.com/best-modes-of-transportation/> (18.07.2023.)

Prednosti pomorskog prijevoza su najbolji tržišni segmenti, posebice gledajući prekooceanske linijske brodove koji su prometovali između Europe i Sjedinjenih Američkih Država i obratno (linijski putnički promet), a istakli su se i lijepim i raskošnim interijerom,

² <https://www.hubbig.com/hr/post/prednosti-i-nedostaci-zeljeznickog-prijevoza-robe> (11.01.2024.)

kabinama koje imaju različite kategorije udobnosti, prekrasnom linijom trupa i relativno velikim brzinama.³

2.1. POMORSKOPUTNIČKE LUKE I TERMINALI

Preduvjeti za optimalno razvijanje i odvijanje kružnih putovanja i linijskog prometa su suvremeni putnički terminali⁴. Adekvatno organiziran i dimenzioniran pomorskoputnički terminal predstavlja i preduvjet razvijanja mnogih komplementarnih djelatnosti vezani uz pomorskoputnički promet. Putnički terminal je promotor turističkih ponuda i razvitka turizma. Kako bi poslovanje bilo uspješno, potrebno je provesti dugoročno istraživanje na osnovu kojeg će se dobiti točno utvrđene znanstvene činjenice za povećavanje kvalitete ponude, racionalizacije poslovanja i razvoja pomorskoputničkih luka.⁵

Suvremeni putnički terminali su nastali od klasičnih putničkih terminala koji moraju zadovoljiti potrebe putnika i brodarar, a čija je funkcija da se ne “umara” kod prihvata broda, već da se fokusira na kvalitetan prihvata putnika, efikasan prihvata sredstava drugih prometnih grana i udobnost putnika za vrijeme boravka na terminalu.

Potrebno je optimalno opslužiti brod odnosno osigurati suprastrukturalne kapacitete koji na suvremenom putničkom terminalu moraju biti profilirani i dimenzionirani tako da omogućavaju brzu protočnost vozila i putnika i osiguravaju potrebnu udobnost za putnike, a to su:⁶

1. usluge u lukama: rasprostranjenost, protočnost, pristupačnost, i sadržaji ponude
2. gostoljubljivost poslužitelja različitih usluga i ljubaznost osoblja
3. organiziranost i sposobnost zaposlenika na radnim mjestima (npr. policija i carina)
4. servisi i usluge: mehaničarske usluge, usluge popravka i benzinske crpke
5. restorani i ugostiteljski objekti
6. mjenjačnice, hoteli, moteli, odmarališta i stajališta za osvježavanje
7. izuzetno opskrbljene trgovine, prodavaonice i samoposluge
8. javni zahodi i sanitarni čvorovi uz prometnice

³ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 22.

⁴ Suvremeni putnički terminal je dio lučkog kontrolnog centara za praćenje prometa brodova koji vodi brigu ne samo o njihovu kretanju, već i sigurnosti te zaštitu mora od zagađenja. Pristupljeno 21.09.2023. <https://www.portauthority.hr/>

⁵ Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia 40, 2007., str. 146., online: <https://hrcak.srce.hr/file/20505> (05.07.2023.).

⁶ Ibidem, str. 147.

9. proširena parkirališta (dovoljan broj mjesta i pristupačna cijena)
10. dodatni sadržaji za putnike (kina, igrališni tereni, klubovi...).

Kako bi putnički terminali bili što suvremeniji, kako bi mogli zadovoljiti potrebe svih putnika te kako bi putnički tokovi bili što privlačniji putnicima postoje osnovni uvjeti kojih bi se trebalo pridržavati, a to su: ⁷

1. odlična prometna povezanost
2. funkcionalna povezanost s mjestima i njihova ekonomičnost
3. prometna mreža – što kraće vrijeme do sigurnijeg cilja
4. razgranata mreža brodskih linija
5. integriranost i povezanost različitih grana i vrsta prometa
6. kvalitetno obavješćivanje
7. brzina odvijanja prometa
8. učestalost veza
9. protočnost, prohodnost, nesmetano odvijanje i normalni tijek prometa.

Pomorskoputničke luke su najbitniji preduvjet za razvitak turizma, prometa i gospodarskih djelatnosti u funkciji zadovoljenja potreba putnika za prometom. Pravilno vođena lučka politika usklađena s ciljevima i mjerama ukupne gospodarske politike je put ka ostvarenju optimalnog razvitka putničkog lučkog sustava.⁸ Posebnost luka je da su u funkciji korisnika usluga stoga za njihov razvitak i poslovanje trebaju biti zainteresirani svi koji imaju koristi od te luke. Ono što se najviše odražava na pomorskoputničke luke je ukupna veličina putničke mornarice i konstantni rast prosječne veličine putničkog broda, što je prouzrokovalo izmjene načina ponašanja i fizionomije pomorskoputničkih luka.

Putničke luke, terminali i brodovi su sastavni dio logističkog lanca koji s putničkim brodarstvom obuhvaća organizirani prijevoz putnika. U razvojnom smislu, prijevoz putnika morem je “novija” djelatnost u suvremenom razvojnom trendu. Određenim zakonskim mjerama i programima država, može se slabiti ili poticati razvitak pomorskoputničkog prometa, a to je i posljedica sporijeg ili bržeg integriranja države u turističke i prometne tokove u svijetu. Za razvitak nacionalnog pomorskoputničkog lučkog sustava i pojedinih

⁷ Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia 40, 2007., str. 146., online: <https://hrcak.srce.hr/file/20505> (05.07.2023.).

⁸ Ibidem, str., 146.

luka unutar istog, potreban je pravni, ekonomski i teorijski temelj za osnivanjem lučkih uprava i ostalih tijela koja upravljaju pomorskoputničkim lukama.⁹

U praksi se ne primjenjuju mjere koje utječu na razvoj prometa putnika i gospodarstva koji ostavljaju pozitivan trag na poslovanje pomorskoputničkih luka, a pod time se misli na povećavanje broja turista, povećavanje prometa putnika u luci i matičnom gradu, zapošljavanje nove radne snage, imigracije stanovnika u krajeve gdje su se modernizirale pomorskoputničke luke ili terminali.¹⁰ To su razlozi zbog kojeg se pomorskoputnički promet treba konstantno istraživati, dijagnosticirati i primjereno rješavati, jer se multipliciraju brojne negativne posljedice za sve aktivne sudionike u tom procesu.

Pomorskoputničke luke su dio prepoznatljivog nacionalnog gospodarstva (zapošljavanje, prihodi, vrijednost objekta), poticatelji razvoja određenih djelatnosti (uslužne djelatnosti u prometu, turizam) i uvjet za razvoj drugih.¹¹

U fokus putničkog transporta se mora staviti čovjek sa svojim karakteristikama i preferencijama te koji se nalazi u ulozi putnika kao predmet prometovanja i transportiranja. Putnici su najosjetljiviji predmet prometovanja jer su vrlo zahtjevni te redovito traže i očekuju sigurnost, udobnost, točnost, redovitost, učestalost i brzinu, a ponajviše ekonomičnost. Kako bi luke i prijevoznici u što većoj mjeri zadovoljili visoke potrebe svojih putnika, morali su stalno dizati razinu svojih usluga odnosno ponuda: modernizirati, usavršavati i razvijati organizaciju rada i upravljanja, brodove i luke, informacijske sustave, promotivne aktivnosti i usluge.¹²

2.2. POVIJEST POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

Povijest pomorskog prometa može se smatrati i poviješću luka jer su se paralelno razvijale izgradnjom brodova, a oko njih su se razvijali i gradovi koji su kasnije dobili naziv „lučki gradovi“ zbog procvata pomorskog prometa. Prvi pomorci javljaju se 3500.g. prije nove ere, i to uglavnom Grci, Feničani i Egipćani. U tom vremenu počele su se razvijati luke kakve su danas poznate, zaštićeno mjesto na obali gdje brodovi mogu iskrcati teret ili putnike.¹³

⁹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 1.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem, str. 2.

¹² Ibidem, str. 6.

¹³ Ibidem, str. 9.

Prelaskom iz stare ere u novu eru, dolazi do proširivanja Rimskog Carstva te Rim postaje središte pomorskog prometa. Ubrzo Rimsko Carstvo osvaja i druge pomorske države te na taj način dobiva monopol nad Sredozemnim morem (u pogledu plovljenja morem).¹⁴ Prvi put u povijesti se zapošljavaju lučki radnici zbog naglog razvoja pomorstva.

U srednjem vijeku dolazi do stagnacije ljudskog društva i smanjenog značaja pomorske trgovine i plovidbe. To je rezultiralo padom poslovanja prometne grane i izumiranjem luka. Tek se u 12. stoljeću mogao vidjeti ponovni razvoj pomorstva, a to se postiglo gradnjom jačih i većih brodova. U tom razdoblju se razvija današnja Venecija koja postaje značajna za Jadran kao pomorski plovni put, ali su veliku važnost pridavali i hrvatski gradovi, posebice Dubrovnik.¹⁵

U 15. stoljeću trgovci počinju s izgradnjom brodova koji postaju instrument trgovine te se pojavljuju brodovlasnici kojima je glavna uloga iznajmljivanje brodske prostora, prijevoz putnika ili robe i pružanje prijevoznih usluga. U to vrijeme se nije mijenjala veličina brodova, ako brod nije mogao pristati u luci, onda bi se on usidrio na otvorenom moru, a putnici i roba bi nastavili daljnji prijevoz brodicama do obale. Krajem 15. stoljeća se intenzivnije razvijala svjetska pomorska plovidba i trgovina, a kao uzrok tomu može se navesti otkriće Amerike i drugih geografskih cjelina. Poticala se izgradnja novih luka na obali Indijskog oceana, na obalama Afrike te na Malajskom poluotoku. Neposredno nakon su se postepeno počele razvijati i luke na sjeverozapadnoj obali Europe, a posebice London i Antwerpen. Veliki razvitak pomorske trgovine pridonio je izgradnji novih luka i proširenje starih luka pa s time uloga luka postaje sve važnija u Europi pa i u svjetskom prometu.¹⁶

U trgovačkoj mornarici prijevoz putnika pomorskim putem u vrijeme prevlasti jedrenjaka je bila sporedna djelatnost brodarstva te su se putnici samo pri iznimci ukrcavali na teretne jedrenjake. Dolaskom parobroda se omogućilo otvaranje i održavanje redovitih brodskih linija u kabotaži i prekomorskoj plovidbi te samim tim i brži razvitak morskih luka. Plovidbeni red u pogledu pristajanja i vremena u određenim lukama je značajka prve brodske linije, stoga se ubrzo uz teret, počinju prevoziti putnici.¹⁷ Djelovanjem parobrodskih

¹⁴ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 10.

¹⁵ Ibidem.

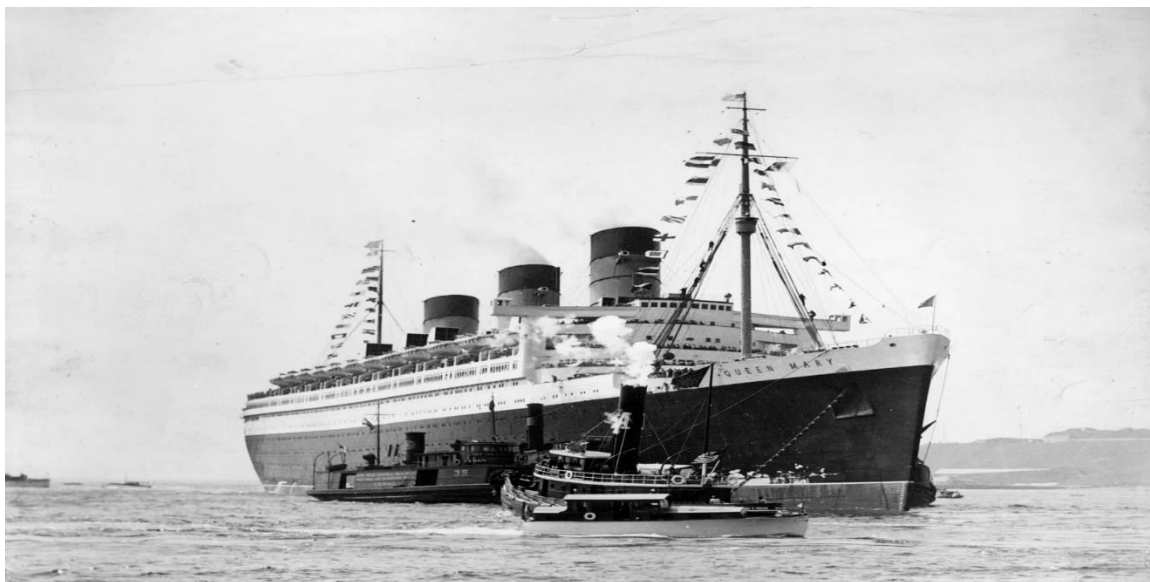
¹⁶ Ibidem, str. 11.

¹⁷ Ibidem.

mješovitih linija se počinju razvijati posebni tipovi brodova (u trgovačkoj mornarici), građeni samo sa prijevoz putnika.¹⁸

Brodarstvo se vrlo brzo počinje dijeliti na dva tipa zbog pojave putničkih parobrodova: linijsko teretno brodarstvo i linijsko putničko brodarstvo.¹⁹ Ova podjela je nastala iz potrebe da putničke luke budu zasebne luke, a ne dio teretnih luka, koje će sa svojim samostalnim prostorom biti u mogućnosti uvoditi pristupne ceste i rampe za obavljanje ukrcaja i iskrcaja putnika, siguran i kvalitetan prihvat brodova i komunikacija sa drugim prometnim granama.

Sve do sredine 20. stoljeća povećava se potreba za pomorskim prijevozom putnika u kabotaži i prekomorskoj plovidbi. Takav trend zahtijevao je posebne putničke brodare i posebne linijske putničke brodove koji će imati tendenciju rasta do Drugog svjetskog rata. Vrhunac razvoja dostižu brzi i veliki putnički brodovi koji su prevozili putnike iz Europe u Sjevernu Ameriku i obrnuto. Svaka razvijena pomorska zemlja se borila za ugled i „plavu vrpču“ najbržeg putničkog broda u tom vremenu. Velika Britanija je imala brze i velike putničke brodove „Queen Mary“ i „Queen Elisabeth“, Njemačka je imala putničke brodove „Bremen“ i „Europa“, a Francuska je imala putničke brodove „Ile de France“ i „Normandie“.²⁰



Slika 1. Engleski brod „Queen Mary“

¹⁸ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 11.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Ibidem, str. 12.

Razvojem putničkog brodarstva i ekspanzijom luksuznijih putničkih brodova dolazi do razvijanja specijaliziranih terminala za pomorski sektor gdje se u početku razvijaju samo na području Velike Britanije i Sjedinjenih Američkih Država.²¹ Funkcija navedenih terminala je bila kvalitetan i siguran prihvat putnika, udobnost za vrijeme boravka na terminalu i efikasan prihvat sredstava drugih prometnih grana. Ovo razdoblje se pamti kao zlatno razdoblje putničkog pomorskog prometa.

2.3. SPECIFIČNOSTI PUTNIČKIH BRODOVA

Brod je osnovno prometno sredstvo²² u pomorskom prometu koji ima obilježje prijevoznog sredstva kojemu su karakteristike: mala brzina (s obzirom na druge prometne grane), veliki kapacitet, elastičnost u odabiru luke između početne i završne luke i niski prijevozni troškovi.

Gradnja luksuznih i velikih putničkih preookeanskih brodova je trend razvoja koji se znatno mijenja poslije Drugog svjetskog rata. Najveći luksuzni putnički brod u tom razdoblju su sagradile Sjedinjene Američke Države pod nazivom „United States“ koje su ujedno bile i najvažnija i najjača pomorska zemlja . Važno je spomenuti i ostale razvijene zemlje koje su tada gradile brze preookeanske putničke brodove i mijenjale trend kojih su se sve zemlje pridržavale, a to su: Švedska, Nizozemska, Francuska, Italija i Velika Britanija.

23

Broj linijskih putničkih brodova bilježi znatni pad čak punih 11 godina (1959.-1970.), a razlog takvog pada je bilo jačanje konkurencije drugih prometnih grana.²⁴ Zračne putničke luke zauzimaju prvo mjesto u prometu putnika među kontinentima zbog iznimne brzine i udobnosti, a željeznički i cestovni promet preuzimaju putnike u kabotaži na obalnim kopnenim putevima.

Daljnji razvoj putničkog brodarstva se više ne usmjerava ka gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, već se u preookeanskom putničkom prometu pojavljuju putnički brodovi za kružna putovanja, a u kabotaži RO-RO putnički brodovi, poznatiji kao

²¹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 12.

²² Delibašić, T., Vidučić, V.: Međuovisnost putničkoga morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Rijeka, 2003., str. 79.

²³ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 13.

²⁴ Ibidem.

trajekti. Takve promjene u nazivima se i odražavaju i na statističke ljetopise koji više ne navode zasebno linijske putniče brodove, već se dijele na spomenutu podjelu.²⁵

U Tablici 1. prikazan je broj putničkih brodova i trajekata kroz desetak godina periodično za razdoblje od 1977. do 2003. godine. Godine 1988. se može primijetiti znatni rast brodova, čak za 40,55% više u odnosu na 1977. godine zbog razvoja putničkog brodarstva. Broj brodova smanjuje se 1999. godine za 464 brodova, ali se povećava bruto tonaža brodova za oko 2 puta. Razlog za povećanje tonaže brodova je veća udobnost brodova koji plove na duljim relacijama, odnosno grade se brodovi većeg kapaciteta kako bi se putnicima pružila udobnost i na duljim noćnim putovanjima, dok se 2003. godine broj brodova povećava za ne tako znatnu razliku. Najveći pad putničkog brodarstva se pamti 2008. godine zbog velike ekonomske krize u cijelom svijetu i 2020. godine zbog COVID-19 pandemije koja je pogodila sve prometne grane.

| GODINA | BROJ TRAJEKATA I PUTNIČKIH BRODOVA |
|---------------|---|
| 1977. | 2903 |
| 1988. | 4080 |
| 1999. | 3616 |
| 2003. | 3882 |

Tablica 1. Broj putničkih brodova

Izvor: Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 14

Putniče luke sada više nisu samo luke koje imaju funkciju prihvata broda i ukrcaj i iskrcaj putnika već postaju specijalizirani terminali koji imaju dodatne sadržaju kao što su:²⁶

1. trgovine i ugostiteljski objekti
2. hoteli, prenoćišta i čekaonice
3. zdravstvene ustanove
4. izleti prirodnim i kulturno-povijesnim znamenitostima

²⁵ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 13.

²⁶ Ibidem, str. 14.

5. saloni, kina i ostali sadržaji za zabavu
6. turističke agencije
7. površine gdje mogu mirovati cestovna vozila.

Razvojem brodova za kružna putovanja i trajekata javlja se potreba za novom organizacijom putničkih luka zbog povećavanja duljine, širine i gaza brodova (Tablica 2.). Na povećavanje i napredovanje luka utjecalo je i povećanje posade, veća zainteresiranost putnika za putovanja i zahtjevnost putnika u pogledu „dobiti najveću razinu udobnosti, što kraće putovanje uz što manji trošak“. Moderniji brodovi zahtijevali su i modernije luke.

| VRSTA | BRODOVI ZA KRUŽNA PUTOVANJA | | TRAJEKTI | |
|-------------------------|--|---|----------------------------------|-----------------------|
| | 2003. GODINA | 2023. GODINA | 2003. GODINA | 2023. GODINA |
| IME | „QUEEN MARY“ | „SYMPHONY OF THE SEAS“ | „THE PRIDE OF PORTSMOUTH “ | „MOBY FANTASY “ |
| BRODAR | „CUNARD “ | „ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL “ | „P&O FERRIES“ | „MOBY LINES“ |
| GRADNJA | 2003. | 2018. | 1997. | 2022. |
| PUTNICI | 2800 | 6680 | 1600 | 2500 |
| AUTOMOBIL I | - | - | 575 | 800 |
| BRUTO TONAŽA | 150 000 | 228 081 | - | 69 500 |
| DUŽINA | 345 M | 361 M | 240 M | 237 M |
| ŠIRINA | 45 M | 66 M | 60 M | 33 M |

| | | | | |
|------------|------|-----|---|-------|
| GAZ | 10 M | 9 M | - | 6.5 M |
|------------|------|-----|---|-------|

Tablica 2. Najveći putnički brodovi

Izvori: Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 15., <https://www.beyondships1.com/> (11.07.2023.), <https://www.marinetraffic.com/> (11.07.2023.)

Specifičnost trajekta s obzirom na brodove za kružna putovanja je da stajanje trajekta u lukama ne bi trebao trajati više od trideset minuta.²⁷ Značajka trajekta je i veliki dinamički kapacitet i brzi obrtaj brodova za stjecanje profitabilnog poslovanja, dok je kod brodova za kružna putovanja bitan turistički karakter putovanja (ne zahtjevaju brzi obrtaj brodova). Veći im je fokus na osiguranju turističkih usluga te na raznovrsnoj ponudi ugostiteljskih, zabavnih i kulturnih sadržaja radi uspješnog poslovanja sa svojim putnicima.²⁸

Bitne značajke za dimenzioniranje i korištenje kapaciteta luke su osobine broda, kapacitet i njegova veličina. Iste značajke se odnose i na definiranje lučkih pristana kao osnovnih privatnih objekata luke.

Analiza međuovisne osobine broda i luke je nužan proces koji utječe na njihov odnos, a zahtjeva analizu:²⁹

- vrstu broda (hidrogliseri, trajekti i brodovi za kružna putovanja)
- broj posade i putnika (nosivost ili kapacitet)
- dimenzije broda (duljina, širina, visina i gaz)
- oprema za vezivanje (privezišta)
- pokretljivost broda (mogućnosti i sposobnosti manevriranja).

Analizom suvremenih međunarodnih putničkih brodova ustanovljeno je da su brodovi za kružna putovanja prije dvadesetak godina imali prosječnu duljinu od 197,4 metara, da su prevozili 1900 putnika pri punoj popunjenosti te da su prosječno stari 17 godina.³⁰ Godišnje povećanje prosječne duljine brodova za kružna putovanja i povlačenje manjih i starijih brodova dovelo je do standarda duljine danas poznatih brodova sa preko 300 metara duljine.

Razvoj putničkih brodova djelomično definiraju tehnološke i organizacijske karakteristike luka i ostalih sudionika u pomorskoputničkom prometu (brodogradilišta,

²⁷ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 16.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Ibidem, str. 19.

³⁰ Ibidem.

pomorske i turističke agencije...). Prije dvadestak godina, pri razvoju brodova su postavljena ograničenja koje su nametnule luke, a odnose se na povećanje kapaciteta, duljine i širine brodova gdje su predvidjeli maksimalnu prosječnu duljinu brodova za kružna putovanja od oko 300 metara.

Ograničenja su bila:³¹

- ograničen je broj brodara koji su usmjereni na jedno tržište, a cilj im je dobit
- obalni kapaciteti skupo i teško uslužuju i primaju preko 4000 putnika i 600 automobila
- veliki putnički brodovi nisu prikladni za kratka putovanja
- nemogućnost brodogradilišta da gradi veće brodove bez ulaganja u novu infrastrukturu.

U pomorskoputničkom prometu korisnici i davatelji prometnih i transportnih usluga se moraju pridržavati svih tehnoloških, tehničkih, ekonomskih, organizacijskih i pravnih specifičnosti plovidbenog i transportnog podhvata jer se na taj način osigurava redovita, brza, sigurna, udobna i racionalna proizvodnja prometnih usluga.

Rezultat opisanih trendova je da su prošli kapaciteti luka znatno manji od sadašnjih kapaciteta luka u primanju velikih putničkih brodova. Trend razvoja se mora nastaviti zbog većih zahtjeva tržišta te kako bi luke ostale konkurentne. To će omogućiti brodarima veći broj vezova koji mogu primiti brodove i preko 300 metara s kapacitetom od 2000 putnika i 600 automobila.³² Organizacijska i tehničko-tehnološka obilježja luke će ovisiti o namjeni putničke luke, odnosno radi li se o luci za linijski putnički promet ili luci za kružna putovanja koje obuhvaćaju prijevoz putnika i/ili vozila.

2.4. POMORSKOPUTNIČKO BRODARSTVO

Pomorskoputničko brodarstvo je gospodarska djelatnost koja organizira putničke brodove za prijevoz putnika i prtljage morem. Organizaciju pomorskoputničkog prijevoza

³¹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 20.

³² Ibidem, str. 21.

obavlja pomorskoputnička tvrtka ili brodar koji se bavi iskorištavanjem broda kao sredstvom za prijevoz putnika.³³

U suvremenom prijevozu putnika morem treba istaknuti:³⁴

- linijsko putničko brodarstvo
- kružna putovanja, tj. turističke pomorsko prijevozne usluge.

| | LINIJSKO BRODARSTVO | KRUŽNA PUTOVANJA |
|----------------------------------|---|---|
| EKONOMSKA RAZINA | tarife, investicije | cijene turističkih putovanja, investicije |
| ORGANIZACIJSKA RAZINA | linijski brodar | brodar u turističkom brodarstvu |
| PRAVNA RAZINA | međunarodne konvencije, državni zakoni | međunarodne konvencije, državni zakoni |
| EKOLOŠKA RAZINA | međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša | međunarodne konvencije i zakoni o zaštiti morskog okoliša |
| TEHNOLOŠKA RAZINA | proces prijevoza automobila i putnika | proces prijevoza putnika |
| TEHNIČKA RAZINA | linijski brodovi za putnike, trajekti | brodovi za kružna putovanja |

Tablica 3. Usporedba linijskog brodarstva i kružnih putovanja

Izvor: Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 80.

U Tablici 3. prikazane su opće sličnosti i razlike između linijskog putničkog brodarstva i kružnih putovanja te kako se međusobno nadopunjavaju. Po pravnoj i ekološkoj razini se pridržavaju istih stavki, dok kod ostalih razina se bitno razlikuju. Najveće razlike

³³ Jugović, A.: Ekonomika brodarstva, URL: <https://www.scribd.com/document/132877650/SKRIPTA-EKONOMIKABRODARSTVA>, (pristupljeno 15.10.2023.)

³⁴ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 23.

su to što u linijskom brodarstvu se prevoze i putnici i automobili većinom trajektima, a u kružnim putovanjima se prevoze samo putnici brodovima za kružna putovanja.

2.4.1. Linijsko putničko brodarstvo

Linijsko putničko brodarstvo je nekada bila jedina prometna grana koja je pružala mogućnost međukontinentalnog prijevoza putnika. Takav oblik brodarstva se smatra najboljim prijevozom putnika do najvažnijih mjesta ili gradova na obalnom području.

Prema Kesić i Jugović (2006.) najvažnija karakteristika spomenutog brodarstva je činjenica da se prevoženje, prenošenje i prometovanje predmeta (prtljage, živih životinja, automobila, kamiona, putnika) obavlja između početne i završne morske luke točno prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Takav transport i promet može biti direktan i sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima.

Prijevoz predmeta od početne do završne luke prema utvrđenom plovidbenom redu i bez zaustavljanja na usputnim stajalištima (ako je to moguće) je karakteristično za linijski direktni promet. Za linijski promet sa zaustavljanjem na usputnim stajalištima je karakteristično prevoženje predmeta od početnog do završnog mjesta sa utvrđenim plovidbenim redom, ali sa zaustavljanjem u dogovorenim usputnim mjestima. U tom slučaju, osim početne i završne luke, prometuje i na usputnim točkama polaska i dolaska³⁵.

Značajna determinanta linijskog prometa je plovidbeni red koji je akt prijevoznika ili skupine prijevoznika koji sadrži:³⁶

1. put – po kojem se obavlja prijevoz
2. liniju (rutu)
3. vrstu linije (ruta, put)
4. režim funkcioniranja linije
5. razdoblje funkcioniranja linije
6. rok važenja voznog reda
7. početno mjesto (luka, pristanište ili terminal)
8. usputna mjesta (terminali)
9. udaljenost pojedinih mjesta
10. vrijeme polaska određenog mjesta

³⁵ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 23.

³⁶ Ibidem, str. 24.

11. vrijeme dolaska određenog mjesta
12. završno mjesto (luka, terminal)

Linijski putnički promet se može podijeliti na (prema prostoru na kojem se odvija):³⁷

- javni promet
- nacionalni promet
- međunarodni promet.

Takav promet se mora pridržavati aktualnih međunarodnih i nacionalnih pravnih pravila (akata) i propisa. Brodari, odnosno pružatelji prometnih usluga, i putnici, odnosno korisnici istih usluga, kao i posrednici u davanju tih usluga kao što su operatori, prometni agenti, agencije, moraju poznavati sustav linijskog putničkog prometa te implementirati specifične tarife, organizaciju rada i upravljanja, investicijsko i preventivno održavanje prijevoznih kapaciteta i implementirati ponudu i potražnju.³⁸

Linijnsko putničko brodarstvo se više ne temelji kao nekada na gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, već na putničkim brodovima velikih brzina zbog velikih i preookeanskih relacija, a u kabotaži postaju značajniji trajekti i brzi hidrogliseri.

Trajekti su specifični jer za razliku od hidroglisera i običnih putničkih brodova, oni mogu uz putnike prevoziti i njihove osobne stvari, prtljagu i prijevozna sredstva (automobile, motore, glisere...).

Linijnsko putničko brodarstvo se dijeli na klasične putničke brodove i RO-RO³⁹ putničke brodove, a zadnjih trideset godina se sve češće koriste brodovi velikih brzina (30-50 čvorova) u pomorskoputničkom prometu. Ti trajekti se dijele na: hidroglisere, hidrobuse, dvotrupce i katamarane.⁴⁰ U Republici Hrvatskoj su jako zastupljeni katamarani koje opslužuje Jadrolinija koja je vodeća kompanija za obalni linijski promet, jer povezuje cijelu jadransku obalu velikom brzinom brodova, prihvatljivim rutama i niskim cijenama tarifa.

³⁷ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 24.

³⁸ Ibidem.

³⁹ **RO-RO brod** (skr. od engl. *roll-on, roll-off*: dokotrljati, otkotrljati), teretni brod u koji se teret ukrcava i iz kojega se iskrcava na vozilima. Neka od vozila (kamioni, automobili, vagoni, prikolice) ostaju na brodu za plovidbe, dok druga služe samo za utovar i istovar (viličari, utovarivači, traktori, lokomotive). *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 29. 7. 2023. <http://www.enciklopedija.hr/>

⁴⁰ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 24.

U svijetu se sve učestalije počinju koristiti i brodovi za prijevoz vlakova, skoro u jednakoj mjeri kao trajekti (u području zatvorenih mora). U Hrvatskoj trajekti imaju veliki udio u prometu (Jadrolinija opslužuje preko 90% hrvatskog tržišta), a brodovi za prijevoz vlakova nemaju funkciju zbog još uvijek nerazvijene željezničke mreže. Za razvitak te vrste linijskog prometa je potrebna:⁴¹

- razvijena željeznička mreža u gravitacijskom području početne i završne luke kako bi se brodom premostila udaljenost koja se ispriječila između dva željeznička podsustava
- veliki opseg željezničkog prometa jer su kod brodova za prijevoz vlakova izraženi isti nedostaci kao i kod trajekata – nepovoljan odnos nosivosti i bruto mase broda.

Kesić i Jugović (2006.) navode da je profitabilnost ostvariva pod pretpostavkom dinamične eksploatacije s kratkim stajanjem u lukama i velikim brojem obrtaja brodova. U ostvarenju velike profitabilnosti postoje zapreke kao što su: visoki troškovi eksploatacije i velike nabavne cijene.

2.4.1.1. Klasični putnički brodovi

Danas se u linijskom brodarstvu najčešće koriste klasični ili uobičajeni putnički brodovi koji su namjenjeni obalnoj plovidbi. Kod organizacije linijskog brodarstva, prekomorski prijevoz putnika se smanjuje zbog jake konkurencije prijevoza putnika zrakoplovom. Putnici potražuju putovanja zračnim putem jer je brže, udobnije i djelotvornije pa je iz tog razloga sve manje brodara koji su isključivo specijalizirani za prekomorski linijski prijevoz putnika.⁴² Suvremeni putnički brodari svojim djelovanjima u prekomorskom linijskom prijevozu putnika proširuju brodarstvo na prijevoz, ne samo putnika, nego i tereta (vozila) i pospešuju organizaciju kružnih (turističkih) putovanja.

⁴¹ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002., str. 115.

⁴² Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 26.



Slika 2. Klasični putnički brod – viking line

Izvor: <https://tehnika.lzmk.hr/putnicki-brod/> (04.08.2023.)

Smanjenjem klasičnih linijskih putničkih brodova i povećanjem brodova za kombinirani prijevoz putnika odnosno trajekata i brodova za kružna putovanja utjecalo je na napuštanje klasične linijske organizacije prijevoza putnika i nastajanje nove organizacije pomorskog prijevoza putnika.⁴³ Takav novi oblik organizacije se prilagodio potrebama ljudi zbog mijenjanja mjesta i proširenjem međuljudskih komunikacija.

Putnički brodovi se dijele na dvije osnovne skupine (prema veličini):⁴⁴

- brodovi za prijevoz do 200 putnika
- brodovi za prijevoz više od 200 putnika.

Za obalnu linijsku plovidbu je vrlo rijetka gradnja brodova većih prijevoznih kapaciteta te se primjenjuje samo kada je onemogućen ili otežan prilaz RO-RO putničkim brodovima.

Putnički brodovi imaju specifično svojstvo, a to jest mogućnost ukrcanja stanovitih manjih količina tereta. Duži boravak u matičnoj luci i kratak boravak u ostalim lukama je osnovna koncepcija suvremenih putničkih brodova. Putnički promet u pomorstvu se sve više približava načinu rada cestovnog i zračnog prijevoza putnika. Činjenica je da promet

⁴³ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 26.

⁴⁴ Zec, D.: Linijsko brodarstvo, Primorsko-goranska županija, Rijeka, 2004., str. 22.

putničkih brodova u većini država svijeta je dopunski u odnosu na promet RO-RO putničkih brodova koji imaju zaslugu u teretnom prometu, posebice prema udaljenim otocima.

Prometna potražnja u ljetnim i zimskim mjesecima izrazito ovisi o lokalnom i stranom stanovništvu. Postoje dvije vrste prometa prema namjeni, a to je ona koja služi lokalnom stanovništvu i za potrebe povremenih stanovnika i turizma. Putnički brodovi moraju osiguravati stanovitu elastičnost na način da omogućuje štedljivu vožnju manjim brzinama sa manjim brojem putnika i veću brzinu tokom sezone kada postoji velika prometna potražnja.⁴⁵

S obzirom na tempo kojim brodarstvo napreduje i na nove tehnologije koje se koriste, teži se ka gradnji manjih brodova s manjim težinama, ali većim brzinama. Brzine preko 20 čvorova danas postaju standard za putničke brodove pa se iz tog razloga ne povećava potrošnja goriva ili drugih troškova iskorištavanja broda.

2.4.1.2. RO-RO putnički brodovi

RO-RO putnički brodovi služe za prijevoz osobnih vozila, autobusa, kamionskih prikolica, željezničkih kompozicija i putnika.⁴⁶ Takva vrsta broda po prvi put nudi svoje pomorskoprijevozne usluge 1945. godine između gradova (luka) u skandinavskim zemljama. RO-RO putnički brodovi doživljavaju procvat od 1945. do 1950. godine zbog sve većeg korištenja osobnih vozila. Potražnja za RO-RO brodovima je sedamdesetih godina toliko porasla da počinju sve više investirati u takav oblik brodarstva koji se ponajviše odnosi na povećanje jediničnog kapaciteta RO-RO brodova.⁴⁷

Brodari koji su bili na tržištu RO-RO pomorskoprijevoznih usluga težili su za konstrukcijom broda koja bi maksimizirala povrat investicije po jedinici prijevoza uz ponudu raznovrsnih i zabavnih sadržaja putnicima na brodu. Današnji RO-RO brodovi imaju tri palube koje služe za prijevoz vozila, dok je u prošlom stoljeću to bila samo jedna.⁴⁸ Iz takvih podataka se može uočiti koliko su RO-RO brodovi napredovali kroz vrijeme i to zbog velike zainteresiranosti i potražnje za njima. Danas je razvoj brodarstva usmjeren na obje vrste jer su linijski promet i kružna putovanja vrlo povezana te se ne mogu razvijati i funkcionirati

⁴⁵ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 27.

⁴⁶ <https://www.enciklopedija.hr/> (21.07.2023.)

⁴⁷ Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 27.

⁴⁸ Ibidem, str. 28.

ako je jedna vrsta brodarstva statična, odnosno razvoj jedne vrste utječe na razvoj druge vrste bez obzira na tržišna i tehničko-tehnološka obilježja.



Slika 3. RO-RO putnički brod

Izvor: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-ro-ro-ships/> (06.08.2023.)

U kontekstu linijskog prijevoza, RO-RO putnički brodovi služe za prijevoz vozila, putnika i manjih količina tereta. Danas se najčešće mogu pronaći u izvedbama koje se dijele na tri skupine ovisno o duljini puta. Navedene skupine su:⁴⁹

1. manji RO-RO putnički brodovi koji su namjenjeni za plovidbu do 10 nautičkih milja – obalni trajekti;
2. RO-RO putnički brodovi za srednje udaljenosti koji su namijenjeni za održavanje puta između luka udaljenih do 50 nautičkih milja;
3. RO-RO putnički brodovi za veće udaljenosti koji su namijenjeni za plovidbu na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja.

Manji RO-RO putnički brodovi su namijenjeni za održavanje brodskih linija između otokai kopna i otoka i otoka te na taj način postaju prometni produžetak kopnenih

⁴⁹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 28.

prometnica. Kapacitet takvim brodovima je do 600 putnika i 80 vozila, a brzina im seže do 12 čvorova.⁵⁰

Brodovi koji su veće duljine i koji su namjenjeni za plovidbe koje vremenski traju duže od 15 minuta, ali manje od sat vremena spadaju u drugu skupinu brodova.⁵¹ Takvi brodovi prometuju više jer imaju veći prijevozni kapacitet od manjih RO-RO brodova te imaju djelovanje u pomaganju u održavanju svojih pruga. Pojedine pruge koje su opterećene po sezoni imaju dvostruke vozne rampe koje se najčešće koriste kada je prometna potražnja najsnažnija.

Ovisnost o svojstvu i prugama bitno utječu na RO-RO putničke brodove koji su namijenjeni za puovanja dužim od 50 nautičkih milja.⁵² Takvi brodovi se grade za već unaprijed poznate relacije. Za kraće puteve se grade brodovi sličniji manjim RO-RO putničkim brodovima samo uz veći prijevozni kapacitet. Iako ti brodovi imaju za karakteristiku osnovnu prijevoznu funkciju, često im se dodaje i drugi sadržaj ovisno o karakteristikama relacije kojom će prometovati. Brodovi koji su namijenjeni za duže relacije imaju raskošne prostore koji su opremljeni i namijenjeni putnicima s ciljem da putnici “iskoriste” zabavni život na brodu.

Način rada na spomenutim brodovima postaje vrlo sličan načinu rada i organizacije putničkih brodova namijenjenih za kružna putovanja. Najveći brodovi ove vrste su dosegli veliki prijevozni kapacitet ljudi i vozila i velike brzine.

2.4.1.3. Putnički brodovi velikih brzina

Prema uzoru na druge prometne grane, u pomorskoputnički promet uvode se brodovi velikih brzina koji po kvaliteti usluge i unutarnjem uređenju nalikuju na zrakoplove. Postoje različiti tipovi odnosno skupine takvih brodova koji imaju zajedničke karakteristike, a neke od tih karakteristika su ista vrsta pogona koja se dijeli na plinsku i jet-propulziju te konstrukcija koja im se sastoji od laganih materijala. Karakteristika putničkih brodova velikih brzina je da od luke polaska putovanje ne traje dulje od četiri sata, da prometuje normalnom brzinom i pod uvjetom da je brod u potpunosti nakrcan.⁵³

⁵⁰ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 29.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Ibidem, str. 30.

⁵³ Ibidem.

Brodovi velikih brzina mogu prevoziti putnike i vozila, ali u praksi najčešće prevoze samo putnike, a uglavnom su to dvotrupni brodovi odnosno katamarani. Katamarani ⁵⁴ se upotrebljavaju u međutočnoj ili obalnoj plovidbi, a koriste se za povezivanje jedne ili dviju luka s regionalnim središtem na udaljenostima do 40 nautičkih milja.

RO-RO putnički brodovi (koji se manje koriste nego katamarani) imaju dužinu od 40 metara pa sve do preko 100 metara. Veći brodovi zahtijevaju veće mjere sigurnosti, kapacitet i opremu, ali i veće mogućnosti pri ukrcaju i iskrcaju putnika i automobila, stoga veći brodovi mogu prevoziti do 800 putnika i 80 vozila.⁵⁵ Razlog manjeg korištenja RO-RO putničkih brodova s obzirom na katamarane je premali broj linija koje bi prometnom potražnjom, odnosno visinom cijene i popunjenošću kapaciteta omogućile prihod poslovanju odnosno da bude ekonomski isplativo.

Klasični putnički brodovi uglavnom su zamijenjeni putničkim brodovima velikih brzina jer su preuzeli tržište međutočnih i dužobalnih pruga. Brodari godinama pokušavaju izmijeniti osnovni koncept vrlo brzih brodova kako bi se povećala njegova učinkovitost, a da bi se učinkovitost povećala potrebno je izgraditi namjenske pristane i odraditi zahvat na konstruktivnim svojstvima broda.⁵⁶

Brodovi velikih brzina su ekonomični samo kada se koriste na linijama sa stalnom i velikom potražnjom uz manji kapacitet jednokratnog prihvata putnika i to zbog učestalijeg dnevnog plovljenja na zadanoj i dogovorenoj relaciji.

⁵⁴ **katamaran** (engl. *catamaran*: povezano drvo), plovilo s dva međusobno povezana paralelna trupa. Zahvaljujući vitkim, razmaknutim trupovima, hidrodinamički je otpor katamarana malen, pa zato postiže razmjerno velike brzine s obzirom na pogonsku snagu, uz vrlo veliku poprečnu stabilnost.

⁵⁵ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 30.

⁵⁶ Ibidem.



Slika 4. Putnički brod velike brzine (katamaran)

Izvor: <https://www.novolist.hr/> (04.09.2023.)

U putničkom prometu se očekuje sve više brodova sa velikim brzinama pa će s time doći do pada brodova za prijevoz vozila (posebice na Jadranu). Onoga trenutka kada se bude racionalizirala potrošnja goriva (koje je vrlo visoka) te smanjila nabavna cijena u gradnji, koristiti će se više vrlo brzih brodova i manje koristiti klasični putnički brodovi.

2.4.2. Brodovi za kružna putovanja

Kružna putovanja su najatraktivniji i ekonomski vrlo isplativ oblik turizma i pomorskog prijevoza. Turističko brodarstvo odnosno kružna putovanja su drugi segment podsustava putničkog brodarstva. Na takvim putovanjima plove najluksuzniji i izuzetno opremljeni brodovi koji pomoću jakih brodskih motora i tanke linije trupa može doseći velike brzine. Krstarenje takvim brodom je i prijevozna i turistička usluga, a ne samo jedna ili druga usluga. Boravkom na brodu se nude raznovrsni sadržaji i usluge kao što su.⁵⁷

⁵⁷ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 31.

- trgovačke i ugostiteljske usluge
- rekreacija
- razonoda
- zabava
- razgledavanje gradova
- kupovanja
- posjeti muzejima i znamenitostima

Plovidba jednog kruzera traje danonoćno i raspoređena je na plovidbu od luke ukrcaja, usputne luke u koju se kratko pristaje (gdje putnici mogu nakratko razgledati grad u kojem su pristali) i plovidba do iskrcajne luke. Kružna putovanja su zapravo prijevoz putnika prema unaprijed dogovorenom redu plovidbe koje je prostorno i vremenski prilagođen aktivnostima, zabavi i odmoru tijekom plovidbe. Kružna putovanja se dijele na uobičajena i mini putovanja s aspekta trajanja putovanja. Mini kružna putovanja su pogodna za ugostiteljske i trgovačke funkcije u odnosu na prijevoznu funkciju.⁵⁸

U Tablici 4. dolasci putnika su u konstantnom porastu od 1980. godine pa sve do danas. S godinama se povećava i broj putnika na kruzerima gdje se može vidjeti godišnja stopa rasta za 7.5% u zadnjih 40 godina. Najveći procvat krstarenja u navedenim godinama je 2017. godina koja broji više od milijardu dolazaka putnika. Brojke putnika na kruzerima i dolazaka putnika se povećava ponajviše zbog povećanja kapaciteta i veličine brodova na takvim putovanjima. Povećavanje broja krstarenja je bila učestala sve dok se nije pojavio COVID-19 koji je ostavio znatne posljedice na cijeli pomorskoputnički promet.

| | GODINA | DOLASCI PUTNIKA U MIL. | GODIŠNJA STOPA RASTA (%) | PUTNICI U MIL. | GODIŠNJA STOPA RASTA (%) |
|----|---------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|
| 1. | 1980. – 1985. | 285,9 – 327,2 | 2.3 | 1,8 – 2,8 | 7.7 |
| 2. | 1986. – 1990. | 338,9 – 458,2 | 6.2 | 3,3 – 4,5 | 6.4 |
| 3. | 1991. – 1995. | 463, 9 – 565,5 | 4.0 | 4,92 – 5,67 | 2.9 |

⁵⁸ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 32.

| | | | | | |
|----|---------------|----------------|-----|--------------|-----|
| 4. | 1996. – 2000. | 596,5 – 681,3 | 2.7 | 6,5 – 9,72 | 8.5 |
| 5. | 2001. – 2005. | 680,3 – 802,0 | 3.3 | 9,92 – 14,47 | 7.8 |
| 6. | 2006. – 2010. | 846,0 - 952,0 | 3.0 | 15,11 – 18,8 | 5.6 |
| 7. | 2011. – 2017. | 983,0 - 1326,0 | 5.1 | 20,6 – 26,75 | 4.5 |
| 8. | 1980. – 2017. | 285,9 – 1326,0 | 4.9 | 1,8 – 26,75 | 7.5 |

Tablica 4. Internacionalni dolasci u luke i broj putnika na kruzerima

Izvor: Peručić, D.: Analysis of the world cruise industry, Edward Bernays University College, Zagreb, 2019.

<https://hrcak.srce.hr/file/343878>

Kako se godinama razvijalo putničko brodarstvo, današnji su brodovi spremni na povećanu potražnju i zadovoljenje potreba putnika. Fokus se stavlja na sigurnost putnika na brodu i kvalitetu usluge.

Kružna putovanja se odvijaju ili unutar teritorijalnih voda pojedine države ili su međunarodnog karaktera. Međunarodna kružna putovanja su najviše koncentrirana u vrlo uskom zemljopisnom području. Brodovi za međunarodna kružna putovanja su izrazito velikog kapaciteta koji mogu primiti i preko 3000 putnika, dosežu brzine do 30 čvorova, opremljeni su uređajima za smanjivanje posrtanja i ljuljanja i imaju finoću brodskog trupa.⁵⁹ Na takvim brodovima se nalazi do petnaestak paluba koji su namijenjeni za smještaj i boravak putnika odnosno kabine u kojima putnici borave, a što su kabine smještene na višoj palubi, to je i cijena veća. Na palubama se nalaze i zabavni sadržaji za sve putnike kao što su luksuzni restorani, igrališni tereni, bazeni, kazališne dvorane i ostalo. Na kruzerima, uz strojarsko i nautičko osoblje, brod opslužuju bijela osoblja odnosno zaposlenici koji pružaju ugostiteljske i smještajne usluge. Na najvećim brodovima za kružna putovanja može se pronaći od 800 do 1200 članova posade.⁶⁰

⁵⁹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 33.

⁶⁰ Ibidem.



Slika 5. Brod za kružna putovanja (Symphony of the seas)

Izvor: <https://www.cruisehive.com/impressive-things-about-symphony-of-the-seas/24731> (05.09.2023.)

Veliki naglasak prilikom izgradnje kruzera stavlja se na uređenje interijera pa je tako nabavna cijena najvećih i najluksuznijih brodova i preko 500 milijuna dolara gdje se nalaze u kategoriji najskupljih poslovnih jedinica na svijetu.⁶¹ S obzirom da je cijena putovanja vrlo visoka, nositelj komercijalne funkcije treba osigurati visok stupanj popunjenosti kapaciteta, a to je moguće postići organiziranom marketinškom aktivnošću.

Iako je jedan kruzer ispreplitan luksuznošću i raskošu interijera, korisnici takvih putovanja sve više doživljavaju tu granu prometa kao “masovnim nositeljem turizma”, zbog uniformirane ponude i veličine kapaciteta broda.⁶² Putnici sa većom platežnom moći su usmjereni prema manjim plovilima kapaciteta od 50 do 100 putnika gdje se pronalazi raskošni interijer i ekskluzivna ponuda na brodu. Boravak na takvom luksuznom brodu jedan dan iznosi deset puta više od cijene boravka na klasičnom velikom brodu.

Kružna putovanja obuhvaćaju tržište jedne ili više država. Prema karakteru i veličini tržišta, mogu biti unutar teritorijalnog mora pojedine države ili međunarodna. Specifičnost međunarodnog kružnog putovanja je sklapanje ugovora između turističke agencije i brodarskog poduzeća. Komercijalnu funkciju opslužuje turistička agencija, a prijevoznu funkciju osigurava brodarsko poduzeće.

U nastavku rada objasniti će se podvrste brodova za kružna putovanja.

⁶¹ Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006., str. 34.

⁶² Ibidem.

2.4.2.1. Megalineri i Superlineri

Kako bi brod stekao zvanje “Megalinera” ili “Superlinera”, mora imati posebnosti u smislu konstrukcije, manevarskih sustava, pogonskih strojeva, brzine te mora imati zadovoljene sve uvjete koje se traže za takav brod. Kruzeri se grade na godišnjoj bazi sve veći i veći te isplovjava sve veći broj “mega” brodova koji imaju izuzetan niz atrakcija i zabavnih sadržaja s velikim brojem putnika.

Ne postoji adekvatna definicija za “mega” brodove, ali takvi brodovi itekako imaju svoja obilježja. Ovakvi brodovi mogu primiti i više od 3500 putnika, a najveći “mega” brodovi imaju kapacitet i do 6000 putnika i mogu težiti od 100 000 bruto tona. “Mega” brodovi su prepoznatljivi po svojoj veličini i brzini. Ovakvi brodovi su ispreplitani s mnogo zabavnih sadržaja što je za očekivati s obzirom na veličinu od oko tri nogometna igrališta.⁶³

Najveći kruzer i “mega” brod na svijetu koji plovi je “Wonder of the seas” od strane kompanije “Royal Caribbean”. Na brodu se nalazi 18 paluba, proteže se u dužinu od gotovo 1200 stopa i ima kapacitet do skoro 7000 putnika uz 2200 članova posade.⁶⁴ Da bi se prikazala što bolja slika veličine takvog broda, može se reći da je veći za 5 puta od poznatog broda “Titanic”.

Na takvom brodu postoji čak i tobogan koji se provlači kroz 10 katova i plutajući bar koji pluta između pete i osme palube gdje putnici uživaju u piću i polako se penju kraj drugih putnika. Brod se sastoji i od sportske palube s igralištem za košarku te klizališta, vodenog tobogana, simulatora surfanja, igrališta za mini golf, stijena za penjanje pa čak i zip line. Uz sve to, posjeduje i mnogobrojne bazene, saune, barove, restorane i ostalo.⁶⁵

⁶³ <https://www.shermanstravel.com/> (13.10.2023.)

⁶⁴ <https://www.tampabay.com/> (13.10.2023.)

⁶⁵ Ibidem.



Slika 6. Najveći brod na svijetu "Wonder of the seas"

Izvor: <https://www.royalcaribbeanblog.com/wonder-of-the-seas> (15.10.2023.)

Za razliku od "mega" brodova, "superlineri" su preoceanski brodovi koji imaju preko 10 000 bruto tona i kapacitet od 2500 do 3500 putnika⁶⁶ pa se s time smatraju nešto manjim brodovima od "mega" brodova. Izraz "superliner" je nastao zbog oceanskih brodova koji su brzo povećavali svoju veličinu i brzinu. "Superlinijski" brodovi su bili primarno sredstvo međukontinentalnog putovanja u prvoj polovici dvadesetog stoljeća⁶⁷, jer su putnici preferirali velike i brze brodove.

Neki od najpoznatijih "superlinera" su: RMS "Titanic", "Kaiser Wilhelm der Grosse", RMS "Mauretania", "Ile de France", "Normandie", SS "France", RMS "Queen Mary", RMS "Queen Elizabeth" i "SS United States".⁶⁸

Nekoliko desetljeća, RMS "Queen Elizabeth 2" djelovao je kao jedini "superliner" na svijetu, budući da je samo takav brod nudio redovite transatlantske rute. Godine 2004. izgrađen je brod RMS "Queen Mary 2", koji je preuzeo transatlantske rute i prebacio "Queen Elizabeth 2" na dužnost broda za krstarenje, čime je "Queen Mary 2" postao jedini

⁶⁶ <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/540849> (18.10.2023.)

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ibidem.

superlinijski brod u službi. Sa 148 528 bruto tona, on je gotovo petnaest puta veći od prvih “superlinera”.⁶⁹

Iako je "Freedom of the Seas", “Royal Caribbean International” zamijenio "Queen Mary 2" kao najveći operativni brod za krstarenje na svijetu, on tehnički nije “superliner” jer ne prelazi preko Atlantika. Postoje mnogi drugi brodovi za krstarenje koji bi se mogli kvalificirati kao “superlineri”, ali ne plove redovito preko oceana.



Slika 7. Superliner “Queen Mary 2”

Izvor: <https://www.cruisemapper.com/ships/Queen-Mary-2-721> (15.10.2023.)

“Superlineri” su vrlo slični “megalinerima” po uređenju interijera i zabavnom sadržaju koji se nalazi unutar broda. Na takvom jednom brodu mogu se pronaći: vanjski bazeni, unutarnji bazeni, saune, fitness centri, prostorije za masažu, odbojkaški i košarkaški tereni, dječji bazeni, kino, kazališta, noćni klubovi, knjižnice, poslovni centri, trgovine, sobe s video atrakcijama i ostalo.⁷⁰

2.4.2.2. Mid size, Small size i Boutique

⁶⁹ <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/540849> (19.01.2024.)

⁷⁰ Ibidem.

Za većinu velikih brodskih linija, brodovi srednje veličine su najstariji i najmanji brodovi koji mogu primiti od 1500 do 2500 putnika.⁷¹ Brodovi srednje veličine ili imaju vrlo bogati interijer, nove restorane i zanimljive atrakcije ili su to brodovi niže klase zbog ograničavajućih čimbenika. Najčešće se kod takvih brodova može pronaći manje opcija kategorija kabina i otmjenih apartmana sa skromnijim dječjim igralištima i manje specijaliziranim restoranima s obzirom na “megalinere” i “superlinere”.

Brodovi koji su stariji često imaju jeftinije opcije krstarenja. Takvi brodovi se mogu rasporediti u manje matične luke ili mogu ploviti na egzotične itinerare koji ne privlače tako velike gužve. Neki su veličine Panamaxa i mogu ploviti kroz izvorne prevodnice Panamskog kanala.

Postoje i srednje velike linije kojima prometuju “Holland America” i “Celebrity”, brodovi s 2100 putnika koji nisu značajno različiti od drugih novijih brodova iz iste flote te posjeduju standardne sadržaje koji se nalaze u cijeloj floti.⁷² Bez obzira na liniju, s ovom veličinom broda, potrebno je sagledati pogodnosti koje određeni brod ima jer postoji mnogo varijacija, čak i unutar flote.



Slika 8. Mid size brod “Celebrity Millenium”

Izvor: <https://www.thecelebritycommitment.com/ships/celebrity-millennium/> (26.10.2023.)

⁷¹ <https://www.cruisecritic.com/> (18.10.2023.)

⁷² Ibidem.

Brodovi manje veličine, za razliku od brodova srednje veličine, su skuplji i samim tim i luksuzniji brodovi za kružna putovanja koji primaju od 800 do 1500 putnika.⁷³ Ova kategorija sadrži manje i starije brodove “Holland America” (brodovi koji plove svjetskim krstarenjima i posjećuju najegzotičnija mjesta) i potpuno nove brodove iz većih ultra-premium linija kao što su “Oceania” i “Viking”.⁷⁴

Ova plovila djeluju kao manja verzija velikih brodova za krstarenje zbog toga što nude veliki izbor kvalitetnih restorana, razne salone i različite kategorije kabina. Takve linije su poznate po visokim cijenama zato što brod ima visok omjer prostora i putnika odnosno manji broj putnika na velikom brodu (po bruto tonaži). Mali brodovi imaju širok raspon itinerera, a oni luksuzniji će ponuditi i dodatne sadržaje koji su uključeni u cijenu (besplatna pića, Wi-Fi ili specijalitete). Brodovi imaju intimniji ambijent i skloniji su starijim korisnicima.

Mali brodovi uključuju brodove: “Viking Orion” s 930 putnika, “Crystal Symphony” s 848 putnika i “Oceania's Riviera” s 1250 putnika.⁷⁵



Slika 9. Small size brod “Crystal Symphony”

Izvor: <https://www.travelweekly.com/Cruise/Crystal/Crystal-Symphony> (26.10.2023.)

⁷³ <https://www.cruisecritic.com/> (18.10.2023.)

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ Ibidem.

“Boutique” brodovi su brodovi koji primaju do najviše 800 putnika.⁷⁶ Mali preookeanski brodovi za krstarenje potpuno su u luksuznoj kategoriji s cijenama koje odgovaraju njihovoj visokoj razini usluge, gurmanskim restoranima i prostranim apartmanima. Ostali mali brodovi uključuju jedrilice, riječne čamce i ekspedicionalna plovila⁷⁷ - čija je cijena također viša od velikih brodova, bilo zato što su to vrhunski brodovi ili nude specijalizirana iskustva (ili oboje). Uz manje putnika, ukrcaj je lagan i redovi su rijetki.

Kao i kod malih i srednjih brodova, putnici su uglavnom dobrostojeći s većim postotkom starijih osoba i umirovljenika. Brodovi nisu dizajnirani da budu prilagođeni djeci, bez namjenskih su objekata i imaju poneki oskudni program tijekom školskih odmora. Mogućnosti zabave za odrasle su ograničene s obzirom na veće brodove. Vjerni putnici zadovoljni su s mirnijim aktivnostima.

“Boutique” brodovi su najspretniji brodovi koji mogu putovati u udaljena područja (kao što su Arktik ili Južni Pacifik) ili manje luke u popularnim regijama krstarenja poput Europe i Kariba. U prosjeku su to duži itinerari ponavljanja luka.⁷⁸



Slika 10. “Boutique” brod “Wind Spirit”

Izvor: <https://www.cruisemapper.com/ships/Wind-Spirit-618> (26.10.2023.)

Takvi brodovi uključuju “Seabourn Encore” sa 600 putnika, “Seven Seas Navigator” sa 490 putnika i “Wind Spirit” sa 148 putnika.⁷⁹

⁷⁶ <https://www.cruisecritic.com/> (18.10.2023.)

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

3. UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA POMORSKOPUTNIČKI PROMET

Nakon dosad nezabilježene eskalacije bolesti COVID-a i njezine globalne epidemije, uslijedila su nacionalna ograničenja kretanja i stroga ograničenja putovanja. COVID-19 je pogodio bolešću sve prometne grane, kao što su pomorski promet, cestovni promet, trgovinu, itd.

Tijek pandemije mijenjao se iz dana u dan. Posljedice pandemije imat će dubok i dugoročan utjecaj na svjetsko gospodarstvo, a posebice na poslovanje u pomorskom prometu koje bi se s vremenom trebalo stabilizirati. Kao rezultat toga, prikupljeni su podaci vezani uz utjecaj pandemije na pomorstvo. Kreatori politike mogu koristiti podatke kao pomoćni alat u definiranju mjera oporavka.

Najveći udio trgovine je baziran na međunarodnom prijevozu koji ovisi o putovanjima i međuljudskim interakcijama. Brodarska industrija je pogođena izravno i neizravno izbijanjem COVID-19. Razdoblje između 2016. i 2019. godine bilo je prilično stabilno s nekoliko varijacija. Međutim, u 2020. godini, broj pristajanja brodova u prvom tromjesečju godine bio je iznenađujuće sličan brojkama iz 2019. godine, ali je značajan pad zabilježen u drugom kvartalu godine (26,5 %).⁸⁰ Drugo tromjesečje počelo je nedugo nakon što je Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) proglasila epidemiju COVID-19 pandemijom (12. ožujka 2020.). U trećoj četvrtini 2020. godine već je zabilježen pad od 9,1 % u odnosu na 2019. godinu, no četvrti kvartal 2020. godine bio je vrlo sličan 2019. godini (smanjenje od 1,1 %).⁸¹ zato što je uplovljavanje i broj pristajanja brodova u 2019. godini bio relativno nizak vjerojatno zbog pojave COVID-19, gdje su putnici već tada otkazivali svoja buduća putovanja, a u 2020. godini mnogi brodovi nisu ni plovili ili su plovili uz stroge sigurnosne mjere pa se s time broj putnika smanjio.

Vrlo lako se moglo uočiti smanjenje broja pristajanja brodova i uplovljavanje brodova između 2019. i 2020. godine. Brodovi za krstarenje, putnički brodovi i brodovi za prijevoz vozila su vrste brodova kod kojih je najveći pad u brodskom prometu zabilježen 2020. godine, s padom od 85,8 %, 39 % odnosno 22,1 %.⁸² U međuvremenu, broj poziva

⁸⁰ Europska agencija za pomorsku sigurnost: Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pomorski sektor u EU-u, Portugal, 2021., mrežno izdanje: <https://www.emsa.europa.eu/> (06.11.2023.)

⁸¹ Ibidem.

⁸² Ibidem.

brodova za rasuti teret, kemijske tankere, kontejnerske brodove, brodove za opći teret, tankere za ukapljeni plin, tankere za naftu, RoPax i ro-ro teretni brodovi su imali nešto manji pad (do 5 %). Hrvatska, Francuska, Island i Španjolska bilježe pad broja pristajanja brodova više od 20 % između 2019. i 2020. godine, što ih čini najpogođenijim zemljama. Smanjenje broja pristajanja brodova između 2019. i 2020. godine pripisuje se krstarenju i putničkom obalnom brodskom prometu koji je jako pogođen krizom.⁸³

Ukupan broj poziva plovila koja plovo pod zastavama država članica EU-a povećavao se svake godine između 2016. i 2019. godine. Međutim, u 2020. godini ukupna brojka poziva smanjena je za 3,5 % u odnosu na 2019. godinu, s time da je smanjena i ukupna bruto tonaža za 11,1 %.⁸⁴ Značajan pad započeo je u drugom kvartalu 2020. godine, kao utjecaj eskalacija epidemije COVID-19 diljem Europe koja je primorala mnoge države članice EU-a na uvođenje mjere zaključavanja. Međutim, u trećem i četvrtom tromjesečju 2020. godine ovaj se trend činio stabilnijim, izmjenjuju se blago negativne i pozitivne varijacije u usporedbi s istim razdobljima 2019. godine.⁸⁵

U hrvatskim morskim lukama u četvrtom tromjesečju 2020. godine ukrcano je i iskrcano 2,7 milijuna putnika⁸⁶. U usporedbi s istim razdobljem 2019. godine, to je pad za 40,1 % i najmanji broj putnika u posljednjih deset godina u promatranom tromjesečju. Svi putnici u četvrtom tromjesečju 2020. godine prevezeni su trajektima i putničkim brodovima, te nije ostvaren promet putnika na brodovima za kružna putovanja.⁸⁷

Unutarnji promet putnika imao je pad od 35,6 % u odnosu na 2019. godinu. Nastavlja se znatan pad u međunarodnom prometu, koji iznosi 99,0 % u usporedbi s četvrtim tromjesečjem 2019. godine.⁸⁸

Kad se promatraju pojedinačni mjesečni podaci, najveći promet putnika ostvaren je u listopadu i iznosio je 1,2 milijuna, što je u usporedbi s istim mjesecom 2019. godine pad od 51,9 %. Slijedi studeni, s 860 000 putnika i padom od 18,8 % u odnosu na isti mjesec

⁸³ Europska agencija za pomorsku sigurnost: Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pomorski sektor u EU-u, Portugal, 2021., mrežno izdanje: <https://www.emsa.europa.eu/> (06.11.2023.)

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ <https://npscp.hr/vijesti/item/676-alaniza-kako-je-covid-pandemija-utjecala-na-sigurnost-cestovnog-prometa> (16.11.2023.)

⁸⁸ Ibidem.

2019. godine, i prosinac, s 647 000 putnika i padom od 34,2 % u odnosu na isti mjesec 2019. godine.⁸⁹

Sektor krstarenja i općenito prijevoz putnika su sektori koji su bili pod velikim utjecajem COVID-19. Ostali sektori također su bili pogođeni, ali općenito, trgovina nije prestala. U prvoj polovici 2020 godine došlo je do dramatičnog pada broja putnika, ali nakon toga se situacija postupno popravljala. Slobodno se može reći da, pomorski prijevoz, uz iznimku brodova za kružna putovanja, se 2021. godine vratio u normalno stanje.⁹⁰Nastavljeno je poslovanje komercijalnih brodova, luka i drugih sektora pomorskog prometa raditi – potvrđujući otpornost industrije – čime se osigurava kretanje dobara i dokazivanje strateške važnosti pomorstva za našu egzistenciju.

3.1. UTJECAJ COVID-A NA GRADNJU, RECIKLAŽU I POPRAVKE BRODOVA

Prije izbijanja COVID-a, globalno tržište krstarenja bilo je u fazi značajnog porasta, dosežući 30 milijuna putnika godišnje i s rastućom flotom. Europa ima oko 25 % svjetskog tržišta krstarenja, s povećanjem od 7,5 milijuna putnika u 2019. godini (prije deset godina je bilo svega 5 milijuna putnika). Mjereno po pristancima u luku, aktivnost kruzera u EU-u se smanjila za 85 % tijekom 2020. godine, a za više od 90 % u drugom tromjesečju i više od 90 % flote je ostalo u stanju mirovanja (u odnosu na 2 % na početku godine i još uvijek preko 88 % do kraja 2020.), pri čemu je potencijal oporavka do danas vrlo ograničen. Oko 30 % od globalne kruzerske flote je pod zastavom EU-28 (27 % isključujući UK) i oko 18 % je u vlasništvu “Društva iz EU” (na nacionalnoj razini matične grupe).⁹¹

Na globalnoj razini, pandemija je utjecala na pad narudžbi novih plovila za više od 30 % (također dijelom zbog neizvjesnosti „zelene“ tehnologije) iako je proizvodnja bila relativno dobro upravljana s čak 85 % u 2019. godini⁹². Međutim, brodogradnja EU-e je jako utjecala zbog svog fokusa na izgradnju brodova za krstarenje. Smanjenje aktivnosti u 2020. godini djelomično je povezano s padom isporuka kruzera, koji su pali za 34 % u smislu GT-a u 2020. godini (u usporedbi s padom od 15 % na globalnoj razini za sve vrste brodova), i

⁸⁹ <https://npscp.hr/vijesti/item/676-alaniza-kako-je-covid-pandemija-utjecala-na-sigurnost-cestovnog-prometa> (16.11.2023.)

⁹⁰ Europska agencija za pomorsku sigurnost: Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pomorski sektor u EU-u, Portugal, 2021., mrežno izdanje: <https://www.emsa.europa.eu/> (19.01.2024.)

⁹¹ Ibidem.

⁹² Ibidem.

novim narudžbama brodova za krstarenje s padom od 98 % u odnosu na 2019. godinu (34 % globalno).⁹³

Prije pandemije, industrija krstarenja smatrana je pričom o uspjehu u Europi jer brodogradilišta u EU imaju više od 90 % tržišnog udjela. Planirano je 94 kruzera (od 182 plovila ukupno) po narudžbi u brodogradilištima EU (uključujući Norvešku i Island) krajem 2020. godine, s ukupnom vrijednošću novogradnje od 60 milijardi dolara.⁹⁴

Aktivnost recikliranja brodova ostala je relativno niska u 2020. godini u usporedbi s prethodnim godinama. Nakon širenja pandemije COVID-19, neki promatrači pomorskog prometa očekivali su velike količine brodova koje će se prodati za recikliranje tijekom 2020. godine. Međutim, u smislu GT-a, 2020. godina predstavlja drugu najnižu godišnju količinu recikliranja brodova od početka financijskih kriza. U svim trgovačkim sektorima, 17,4 milijuna GT-a prodano je za rušenje u 2020. godini (0,1 m GT u EU). Važnost “zelenog recikliranja” nastavila je rasti nakon uvođenja “Uredbe o recikliranju brodova” (SRR) na početku 2019. godine. Tijekom 2020. godine zabilježeno je da je rekordnih 1,6 milijuna GT-a prodano u otpad turskim “recikliračima”, s nekoliko vlasnika kruzera i kontejnerskih brodova pod zastavom EU-28 koji su odlučili reciklirati na “odobrenim brodogradilištima” u skladu s EU-om.⁹⁵ Međutim, većina se reciklažnih aktivnost još uvijek događa na indijskom potkontinentu.

Aktivnost popravka brodova ostala je relativno stabilna u 2020. godini. Brodogradilišta u EU imaju veći globalni tržišni udio (17 % aktivnosti 2019.-20.) u popravcima brodova nego u novogradnji (oko 5 %). Određeni obujam posla bio je pogođen u brodogradilištima EU-a u 2020. godini smetnjama/zatvaranjima i posebnim odgađanjima istraživanja nakon nastanka COVID-a kada je aktivnost pala za oko 10 %.⁹⁶

Pandemija COVID-19 izazvala je neviđene poremećaje na globalnom trajektnom tržištu, premda ne tako oštro kao u sektoru krstarenja, jer se smatra da će se takva grana brže oporaviti. Trajektna aktivnost EU-a (prema lukama) pala je za 19 % tijekom 2020. godine.⁹⁷

⁹³ Europska agencija za pomorsku sigurnost: Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pomorski sektor u EU-u, Portugal, 2021., mrežno izdanje: <https://www.emsa.europa.eu/> (06.11.2023.)

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ Ibidem.

Brodovi za prijevoz putnika (kruzeri, putnički i ro-ro/putnički brodovi) bili su najviše pogođeni pandemijom. Izvješće pokazuje da je broj osoblja na kruzerima počeo postupno opadati od drugog kvartala 2020. godine. Sve glavne kompanije za krstarenja u svijetu obustavile su polaske sredinom ožujka jer epidemija koronavirusa je porasla, a neki su plovili s ograničenim brojem plovila i u ograničenim područjima.⁹⁸

Iznesenim činjenicama se potvrđuje da segment krstarenja, i općenito prijevoz putnika, je sektor na koje je COVID-19 najviše utjecao. Ostali sektori također su bili pogođeni, ali općenito trgovina nije prestala. Unatoč poteškoćama, rad trgovačkih brodova, luke i drugi sektori pomorskog prometa nastavili su s radom, osiguravajući kretanje roba i dokazivanje strateške važnosti pomorskog prometa.

3.2. KRUŽNA PUTOVANJA U EUROPSKOJ UNIJI

Industrija krstarenja teško je nastradala od strane pandemije COVID-19. Bio je to jedan od prvih sektora koji je ozbiljno pogođen i to s mnogo negativnog publiciteta jer su tisuće putnika i članova posade ostali zaglavljeni na zaraženim brodovima diljem svijeta. Posljedično, industrija je pretrpjela znatnu štetu i potrebno je učiniti mnogo posla kako bi se ponovno izgradilo povjerenje među potrošačima.

Europski centar za prevenciju i kontrolu bolesti (ECDC) izdao je opsežne smjernice o sigurnom i postupnom nastavku krstarenja u Europskoj uniji u vezi s pandemijom COVID-19 (izdane 27. srpnja 2020.), gdje se iznose korisne informacije o tome što je prihvatljivo europskom tržištu.⁹⁹

Industrija krstarenja jedan je od najvećih rastućih sektora u turističkoj industriji. Bilježila je kontinuirani rast, čak i tijekom gospodarske krize 2000-tih. Između 2009. i 2019. godine broj turista na oceanskim krstarenjima diljem svijeta je konstantno bio u porastu pa broj putnika u 2009. godini iznosi 17,8 milijuna, a u 2019. godini 30 milijuna putnika.¹⁰⁰ Industrija nastavlja rasti i širiti se na nova odredišta.

Ovaj rast potiču različiti trendovi. Prema dostupnim podacima vidljivo je da je u 2020. godini je 19 novih CLIA (Cruise Lines International Association) brodova za prekoceanska krstarenja počelo ploviti i 278 brodova je u funkciji. Izvješće CLIA-e navodi

⁹⁸ Europska agencija za pomorsku sigurnost: Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pomorski sektor u EU-u, Portugal, 2021., mrežno izdanje: <https://www.emsa.europa.eu/> (06.11.2023.)

⁹⁹ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (12.11.2023.)

¹⁰⁰ Ibidem.

da je 2018. godine, 28,5 milijuna turista uživalo u odmoru na krstarenju, dok je industrija pridonijela 128 milijardi eura globalnom gospodarstvu.¹⁰¹ Kontinuirani rast globalne industrije krstarenja dobro je naznačen u projekcijama što bi trebalo pridonijeti i gospodarstvu Europske Unije.

Globalna industrija krstarenja strogo je regulirana, a sigurnost je najvažnije obilježje za glavne operatere koji opslužuju preookeanska i riječna krstarenja. Kako bi ušli na europsko tržište oceanskih i riječnih krstarenja, lokalni operateri moraju smatrati sigurnost i održivost najvažnijim čimbenicima za svoje poslovanje. Industrija krstarenja raste i, kao rezultat toga, postoje brojne mogućnosti za lokalne operatere da pruže obalne izlete brodovima, obalnim agentima za izlete ili izravno putnicima.

Zanimanje za krstarenje rijekama i oceanima raste između europskih putnika, posebice onima iz Njemačke te Ujedinjenog Kraljevstva i Irske, dvaju najvećih tržišta.¹⁰² Međutim, postoji sve veća potreba da industrija krstarenja postane održiva zbog velikog onečišćenja mora i prekomjernog turizma u glavnim gradskim odredištima. Lokalni operateri u industriji moraju implementirati najbolju održivu praksu unutar svog poslovanja ako žele privući europsko tržište.

Prije pandemije, tržište krstarenja bilježilo je snažan rast na ključnim izvornim tržištima Njemačke, Ujedinjenog Kraljevstva i Irske, Italije, Španjolske i Francuske. Prema predviđanjima CLIA-e, očekivalo se da će globalni rast u 2020. godini dosegnuti 32 milijuna putnika, u odnosu na 30 milijuna u 2019. godini. Europa je jedno od najteže pogođenih područja pandemijom COVID-19, i iako Europljani ponovno žele putovati, trebat će im snažna i ohrabrujuća uvjerenja.¹⁰³

Nekoliko kruzera je pokušalo pokrenuti plovidbu krajem sezone 2020. godine, no uspjesi su bili različiti. "Hurtigruten" je pretrpio veliku epidemiju COVID-19 na jednom od svojih brodova u kolovozu 2020. godine i otkazao je sve daljnje plovidbe do 2021. godine. Ostale kompanije za velika krstarenja su slijedila njihov primjer, uključujući "Crystal i Princess Cruises". U Ujedinjenom Kraljevstvu, britanska vlada nastavila je savjetovati britanske državljane da ne idu na međunarodna putovanja na krstarenjima morem. Njemačka i druge europske zemlje izdale su slične savjete. Međutim, u Ujedinjenom Kraljevstvu ovaj

¹⁰¹ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (12.11.2023.)

¹⁰² <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-entry> (13.11.2023.)

¹⁰³ Ibidem.

je savjet dodatno ažuriran i pojašnjen sredinom srpnja kako bi se britanskim državljanima omogućilo korištenje domaćih riječnih krstarenja zbog kraćih itinerera i manjeg broja putnika.¹⁰⁴ Slično tome, u Europskoj uniji, državljanima je dopušteno koristiti domaća riječna krstarenja pod pretpostavkom da su na snazi posebne higijenske mjere.

Sama industrija je zauzela snažan i proaktivan pristup oporavku u smislu održavanja zdravstvenih i sigurnosnih praksi na brodu. Brodovi su uveli širok raspon strogih novih protokola kako bi vratili povjerenje potrošača. Neke od ovih mjera (ne provode sve kompanije za krstarenje) uključuju:¹⁰⁵

- Dolazak na terminale za krstarenja u dogovorenim terminima
- Provjera putnika prije ukrcaja putem mjerenja temperature, testiranja, medicinskih pregleda i zdravstvenih upitnika
- Opremanje plovila laboratorijima i proširenim medicinskim timovima
- Redovito testiranje članova posade
- Implementacija beskontaktnih opcija za upotrebu na brodu (otvaranje vrata bez dodirivanja ručki i plaćanje)
- Smanjenje kapaciteta na brodovima (neki primaju 40 % manje putnika)
- Ograničavanje sudionika u sportskim/zabavnim događajima na brodu
- Ograničenje i/ili privremeno ukidanje gradskih stajališta.

Uz navedeno, brodari za krstarenje su blisko surađivali s tijelima javnog zdravstva diljem svijeta i CLIA-om kako bi nametnuli stroge zdravstvene zahtjeve. Da bi se industrije krstarenja uspjele oporaviti nakon pandemije, morale su pažljivo razmotriti koje bi mjere trebale poduzeti kako bi potaknule putnike na krstarenjima da se vrate određenoj kompaniji.

Projekcije rasta dovedene su u pitanje utjecajem COVID-19. Prema KPMG-u, pandemija je naštetila ugledu industrije i rezultirala značajnim gubitkom prihoda (poput plaćanja naknada za otkazivanje, povrata karata, troškova povezanih s pristajanjem brodova u raznim lukama). Financijski utjecaji bili su značajni i mogu dovesti do zatvaranja brojnih kompanija za krstarenje. One kompanije koje uspiju opstati morat će se pridržavati još više pravila i propisa nego prije. Može se očekivati proširenje postojećih sanitarnih standarda i stroža provedba pravila i propisa.¹⁰⁶ Vraćanje povjerenja je glavni prioritet, stoga su potrebni

¹⁰⁴ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-entry> (13.11.2023.)

¹⁰⁵ Ibidem.

¹⁰⁶ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (15.11.2023.)

transparentni i vidljivi postupci. To znači da se industrija mora pripremiti za veće troškove upravljanja rizikom i veća ograničenja usluga.

Kao što je naveo KPMG, različita su izvješća potvrdila da unatoč neizvjesnostima, broj rezervacija za 2021. godinu pokazuje porast u usporedbi s 2019. godinom. Ovaj trend je pojačan činjenicom da mnoge kompanije za krstarenja nude kredite koji se mogu koristiti za buduće rezervacije, umjesto gotovinskih povrata i/ili nude velike popuste za nove rezervacije. Kako navodi KPMG, izvješće CLIA-e pokazuje da će 82 % putnika vjerojatno rezervirati krstarenje za svoj sljedeći odmor.¹⁰⁷ Stoga se čini da je industrija krstarenja otporna i, unatoč rizicima, putnici se raduju ponovnom krstarenju u bliskoj budućnosti.

3.3. TRENDOVI NA TRŽIŠTU KRUŽNIH PUTOVANJA ZEMALJA EUROPSKE UNIJE PRIJE I TIJEKOM PANDEMIJE COVID-19

Iako je kruzerski turizam dostupan mnogim Europljanima, pandemija COVID-19 ima veliki utjecaj na pomorsko tržište. U Europi su Njemačka i Velika Britanija glavna ciljane pomorska tržišta.

Na svjetskim pomorskim krstarenjima obično se koriste veliki brodovi. Osim toga, većina velikih brodova za krstarenje ne smatra se ekološki prihvatljivima. Kako raste potražnja za održivim turizmom, mala i riječna krstarenja koja doprinose lokalnim zajednicama postaju privlačnija za male i srednje turističke operatere.

Prema kapacitetu putnika, najpopularnije tvrtke za krstarenja na europskom tržištu su “Carnival Corporation”, “MSC Cruises” i “TUI Group”.¹⁰⁸ Europa je najbrže rastuće turističko tržište i (nakon Sjeverne Amerike) zauzima drugo mjesto kao najveće tržište krstarenja na svijetu. Broj putnika na kruzerima koji polaze iz europskih luka povećao se sa 6,1 milijuna na 7,2 milijuna putnika između 2012. i 2018. godine. Očekivalo se da će globalno tržište krstarenja postepeno rasti između 2018. i 2022. godine za 6 %, ali je taj postotak smanjen zbog utjecaja pandemije. Prema godišnjem izvješću iz 2018. godine, “Cruise Industry News” je predviđao najveći rast broja putnika koji će doći iz Europe.¹⁰⁹

¹⁰⁷ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-stistics-facts/> (18.11.2023.)

¹⁰⁸ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (18.11.2023.)

¹⁰⁹ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-stistics-facts/> (18.11.2023.)

Glavni čimbenici koji pokreću rast krizerskog turizma su:¹¹⁰

1. Snažan gospodarski oporavak, uzrokujući porast potrošačke potrošnje i postupno povećanje luksuznog načina života i troškova putovanja u slobodno vrijeme.
2. Značajan porast repozicionih krstarenja, što se odnosi na premještanje broda s jednog odredišta plovidbe na drugo. Prema TechNavium, interes potrošača za repozicioniranje krstarenja uključuje istraživanje različitih destinacija i njihovu cjenovnu prednost u usporedbi s običnim krstarenjima.
3. Jeftini jednosmjerni letovi za putnike da se vrate svojim domovima ili da stignu do brodova su privlačan faktor.
4. Rast kapaciteta kruzera. Prema godišnjem izvješću o vijestima iz industrije krstarenja za 2018. godinu, kapacitet preoceanskih brodova za krstarenje povećat će se za 48 % od 2018. do 2027. godine, a 26,7 milijuna na 39,6 milijuna putnika.
5. Kontinuirano se uvode nove destinacije i nove regije.
6. Krstarenje je sve popularnije među različitim generacijama. Krstarenje više nije samo za starije osobe.

Procjenjuje se da je 2018. godine ukupni broj putnika u pomorskom prometu koji su se ukrcali i iskrcali u lukama u EU-27 iznosio oko 410 milijuna, što je porast od 5,6 % u odnosu na prethodnu godinu. Za razliku od kretanja robe, gdje se u lukama u EU-27 istovari oko 60 % i utovari oko 40 % robe¹¹¹, razlika između broja putnika koji se iskrcavaju i ukrcavaju u lukama u EU-27 općenito je mala. To je zato što se pomorski prijevoz putnika u Europi uglavnom odvija u okviru nacionalne trajektne plovidbe ili trajektne plovidbe unutar područja EU-27, zbog čega se isti putnici u statistici broja putnika u lukama broje dva puta (kad se ukrcaju na trajekt u jednoj luci u EU-27 i kad se iskrcaju s istog trajekta u drugoj luci u EU-27).

U ukupnom broju putnika koji su se 2018. godine ukrcali i iskrcali u lukama u EU-27 udio od 38,5 % činile su talijanske luke s 85,4 milijuna putnika i grčke luke sa 72,5 milijuna putnika u pomorskom prometu.¹¹² Zbog toga su Italija i Grčka i dalje glavne zemlje u pomorskom prijevozu putnika u području EU-27. Za Italijom i Grčkom slijedila je Danska

¹¹⁰ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (18.11.2023.)

¹¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Passenger_transport_statistics/hr#Putnici_u_pomorskom_prometu (21.11.2023.)

¹¹² Ibidem.

s 43,8 milijuna ukrcaja i iskrcaja putnika 2018. godine, što je porast za 2,2 % u odnosu na 2017. godinu.¹¹³

Najveći relativni porast broja putnika u pomorskom prometu u 2018. godini zabilježile su Bugarska (+20,9 %, uz nisku početnu razinu), Španjolska (+16,8 %) i Italija (+15,6 %). S druge strane, najveće relativno smanjenje broja putnika zabilježeno je u Rumunjskoj (nijedan prevezeni putnik u 2018.), Cipru (–60,9 %, uz nisku početnu razinu), Sloveniji (–21,1 %, uz nisku početnu razinu) i Belgiji (–11,3 %).¹¹⁴

Iako su putnici na kružnim putovanjima činili samo 3,3 % ukupnog broja putnika koji su se 2018. godine ukrcaji i iskrcaji u lukama EU-27, oni imaju važnu ulogu u lukama i zemljama s velikom koncentracijom prometa kružnih putovanja. Gotovo 78 % ukupnog broja putnika na kružnim putovanjima u 2018. u lukama u EU-27 ukrcało se i iskrcało u talijanskim, španjolskim i njemačkim lukama. Putnici na kružnim putovanjima na dnevnim izletima u lukama u EU-27 nisu uključeni u te brojke.¹¹⁵

Preferirano odredište britanskih i irskih putnika je Mediteran. Čak 38,4 % krstarenja britanskih i irskih putnika odnosila su se na Mediteran, znatno više od bilo koje druge regije. Drugo najpopularnije odredište bila je Sjeverna Europa s 29 %, dok je na Karibe putovalo 10,6 % putnika. Od svih putnika koji su krstarili bilo gdje u Europi 2022. godine, 29 % došlo je iz Ujedinjenog Kraljevstva i Irske.¹¹⁶

Prosječan putnik na krstarenju imao je 47 godina. Međutim, četrdesetogodišnjaci čine samo 15 % putnika na kruzima. Većina krstarenja uključuje sve dobne skupine, od djece do umirovljenika i to: osobe s 12 godina i manje pokrivaju 9 % ukupnih krstarenja, osobe od 13 do 19 godina – 6 %, osobe od 20 do 29 godina – 9 %, osobe od 30 do 39 godina – 11 %, osobe od 40 do 49 godina – 15 %, osobe od 50 do 59 godina – 18 %, osobe od 60 do 69 godina – 19 % i osobe sa 70 godina ili više – 14 %.¹¹⁷

Bitno je radi usporedbe spomenuti da svjetska krstarenja imaju najstarije putnike, s prosječnom dobi od 62 godine. To je zato što je na brodu malo djece, ako ih uopće ima, i

¹¹³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Passenger_transport_statistics/hr#Putnici_u_pomorskom_prometu (21.11.2023.)

¹¹⁴ Ibidem.

¹¹⁵ Ibidem.

¹¹⁶ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (19.11.2023.)

¹¹⁷ Ibidem.

zato što su to uglavnom umirovljenici koji mogu otići iz svojih domova na 3 mjeseca. Karipska krstarenja imaju najmlađe putnike, s prosječnom dobi od 43 godine. Razlog tome je što su popularna među obiteljima, kao i onima mlađima od 30 godina koji preferiraju kratka party krstarenja iz Sjedinjenih Američkih Država. Britanski putnici imaju stariju prosječnu dob od globalnih brojki – ona iznosi 55,8 godina. Iz najnovijih CLIA statistika može se uočiti da je više od četvrtine krstarenja britanskih i irskih gostiju 2022. godine uključivalo putničko društvo tri ili više generacija.¹¹⁸

Prosječno trajanje krstarenja je sedam dana. Međutim, sedmodnevna krstarenja čine samo 40 % svih krstarenja. Gotovo 27 % krstarenja traje 4-6 dana, 15 % je 8-13 dana, 11 % je do 3 dana i 4 % je 14 dana.¹¹⁹

3.3.1. Njemačka

Njemačka nudi najveće tržište krstarenja u Europi (31 %) ¹²⁰, ali godišnje bilježi niže stope rasta. Dužine krstarenja također pokazuju mala povećanja. Karibi, Bahami i Bermuda najvažnija su odredišta za njemačke posjetitelje krstarenja (10 %-11 %), a slijede Afrika i Bliski istok (5 %-6 %) te istočno Sredozemlje (5 %).

| GODINA | BROJ PUTNIKA (U TISUĆAMA) | GODIŠNJI RAST | PROSJEČNO TRAJANJE PUTOVANJA (U DANIMA) | PROSJEČNA DOB PUTNIKA |
|--------|---------------------------------|------------------|--|-----------------------------|
| 2016. | 2,018 | - | 8.8 | 50 |
| 2017. | 2,069 | 7.5% | 8.8 | 50 |
| 2018. | 2,233 | 3% | 9.1 | 49 |

Tablica 5. Podatci o obilježjima njemačkih putnika i njihovih putovanja

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (22.11.2023.)

Tablica 5. prikazuje porast broja njemačkih putnika iz 2016. godine na 2017. godinu za čak 51,000 putnika više, a 2018. godina broji 164,000 putnika više u odnosu na 2017. godinu. Godišnji rast je duplo veći u 2017. godini u odnosu na 2018. godinu. Prosječan broj

¹¹⁸ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (19.11.2023.)

¹¹⁹ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (22.11.2023.)

¹²⁰ Ibidem.

trajanja putovanja i prosječna dob putnika je u 2016. i 2017. godini ostao isti, dok je u 2018. godini trajanje putovanja dulje, a prosječna dob putnika manja u odnosu na prethodno razdoblje. Da bi se smanjila duljina putovanja potrebna je učinkovitija i bolja organizacija (posebice u lukama) i kako bi prosječna dob putnika bila manja, potreban je zabavniji sadržaj na brodovima koji će privući mlade ljude.

| | 2016. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2017. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2018. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) |
|-------------------------------------|--|--|--|
| KARIBI, BAHAMI, BERMUDA | 11.4%/222 | 11.1% / 236 | 9.5% / 210 |
| AFRIKA I BLISKI ISTOK | 6% / 117 | 5.6% / 120 | 4.8% / 107 |
| ISTOČNI MEDITERAN | 5.3% / 104 | 4.6% / 97 | 4.5% / 100 |
| AZIJA, KINA | 3% / 58 | 2.8% / 59 | 1.9% / 42 |
| PANAMSKI KANAL, JUŽNA AMERIKA | 0.9% / 17 | 0.9% / 19 | 0.7% / 17 |
| ODREDIŠNA ISTRAŽIVANJA | 0.6% / 12 | 1.1% / 23 | 0.9% / 20 |

Tablica 6. Tržišni udijeli njemačkih putnika po različitim područjima u svijetu

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (22.11.2023.)

Tržišni udio broj putnika (Tablica 6.) se na Karibima, Bahamima, Bermudi, Africi i bliskom istoku, istočnom Mediteranu, Aziji svake godine postepeno smanjivao za otprilike 0.5%, što je iznenađujuće s obzirom na egzotične destinacije. Trend pada broja putnika na takvim destinacijama je nastavljen zbog pandemije koja je poljuljala sve vezano za pomorskoputnički promet. Južnom Amerikom je 2016. i 2017. godine putovanje bilo u stagnaciji, dok se u 2018. godini nije desio pad broja putnika koji su putovali u to područje.

Odredišna istraživanja su jedina imala blagi rast u 2017. godini koji je bio vrlo kratkotrajan s obzirom na to da se u 2018. godini bilježi i u tom području pad. Da bi navedena područja imala rast u pogledu broja putnika, moraju biti povezani s više turističkih agencija, putnike zainteresirati s atraktivnim sadržajem i poraditi na marketingu svoje zemlje ili regije.

3.3.2. Italija

Italija je treće najveće tržište krstarenja u Europi, koje čini 12 % ukupnog europskog tržišta krstarenja. Interes za odmor na krstarenju pokazuje jasan porast u posljednje dvije godine. U usporedbi s ostalih pet najboljih tržišta u Europi, talijanski putnici na kružnim putovanjima su najmlađi (u prosjeku imaju 43 godine) i u prosjeku imaju najkraća krstarenja (7 dana), što se neznatno skratilo u posljednje tri godine.¹²¹

| GODINA | BROJ PUTNIKA (U TISUĆAMA) | GODIŠNJI RAST | PROSJEČNO TRAJANJE PUTOVANJA (U DANIMA) | PROSJEČNA DOB |
|--------|---------------------------|---------------|---|---------------|
| 2016. | 751 | - | 7.5 | 42 |
| 2017. | 769 | 2.5% | 7.5 | 43 |
| 2018. | 831 | 8.0% | 7.3 | 43 |

Tablica 7. Podatci o obilježjima talijanskih putnika i njihovih putovanja

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (23.11.2023.)

Broj putnika koji putuju iz Italije se svake godine povećava (Tablica 7.). Najveći porast se može uočiti u 2018. godini gdje se broji čak 62.000 više putnika nego u 2017. godini. Godišnji rast je povećan za 5.5 % u 2018. godini. Prosječno trajanje putovanja u 2016. i 2017. godini je isti, dok se u 2018. godini smanjio na 7.3 dana u prosjeku što je vrlo unaprijeđujuće s obzirom na njemačke putnike gdje se bilježi porast prosječne duljine putovanja. Prosječan broj godina putnika je 43 godine što je vrlo dobro za europske standarde iako bi se mogli potaknuti i mlađi ljudi za putovanjima po svijetu. Od 2017. do 2018. sve dobne skupine pokazale su porast. Međutim, popularnost 15-20-dnevnih krstarenja opada, a taj je pad u 2018. godini bio jači nego u 2017. godini.¹²²

¹²¹ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (23.11.2023.)

¹²² Ibidem.

| | 2016. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2017. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2018. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) |
|-------------------------------|--|--|--|
| KARIBI, BAHAMI, BERMUDA | 8.2 / 61 | 10.0 / 77 | 9.7 / 81 |
| AFRIKA I BLISKI ISTOK | 4.0 / 30 | 2.6 / 20 | 2.9 / 24 |
| ISTOČNI MEDITERAN | 23.3 / 174 | 22.3 / 172 | 23.4 / 195 |
| AZIJA, KINA | - | - | 0.4 / 3 |
| ODREDIŠNA ISTRAŽIVANJA | - | 0.3 / 2 | 0.4 / 3 |

Tablica 8. Tržišni udijeli talijanskih putnika po različitim područjima u svijetu

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (25.11.2023.)

Iz Tablice 8. je vidljivo da su putnici iz Italije manje putovali u Istočni Mediteran, Afriku i bliski istok, Karibe, Bahame i Bermude u 2017. godini s obzirom na 2016. godinu. Interes Talijana za krstarenje na Karibima, Bahamima, Bermudima očito se povećao u posljednjih nekoliko godina. Krstarenja u Afriku i Bliski istok pokazuju mali pad, uglavnom vidljiv u dobnoj skupini od 20 do 39 godina.¹²³ U Aziju i odredišna istraživanja uopće nisu zalazili u tom razdoblju. Tek 2018. godine se vraćaju na putovanja u svim navedenim područjima, a razlog je gospodarski i ekonomski oporavak same Italije. Da bi zemlje privukle putnike iz Italije moraju ponuditi egzotični sadržaj i dati kvalitetu samog krstarenja i obilaska tih mjesta.

¹²³ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (25.11.2023.)

3.3.3. Španjolska

Španjolsko tržište krstarenja ima tržišni udio od 7 %¹²⁴ u Europi, što je slično francuskom. U usporedbi s ostalih pet najboljih tržišta u Europi, španjolski odmori na krstarenju su najkraći (7 dana), nakon što su se u posljednje tri godine neznatno smanjili u duljini. Udjeli krstarenja na različitim destinacijama variraju iz godine u godinu.

| GODINA | BROJ PUTNIKA (U TISUĆAMA) | GODIŠNJI RAST | PROSJEČNO TRAJANJE PUTOVANJA (U DANIMA) | PROSJEČNA DOB |
|--------|---------------------------------|------------------|--|------------------|
| 2016. | 480 | - | 7.6 | 44 |
| 2017. | 510 | 6.4% | 7.5 | 44 |
| 2018. | 530 | 3.9% | 7.3 | 46 |

Tablica 9. Podatci o obilježjima španjolskih putnika i njihovih putovanja

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (25.11.2023.)

Broj putnika (Tablica 9.) je u Španjolskoj bio u porastu i u 2017. godini za 30.000 putnika i u 2018. godini za 20.000 putnika. Godišnji pad je uglavnom bio povezan s padom popularnosti krstarenja u svim dobnim skupinama starijim od 20 godina. Međutim, u 2018. godini sve su dobne skupine ponovno pokazale snažan porast. Pad u 2017. godini uglavnom je bio na tržištu krstarenja od 15 dana ili više. U 2018. godini, najduža kategorija krstarenja (21+ dana) i dalje je bilježila pad, dok su sve ostale duljine krstarenja pokazale porast.¹²⁵ Prosječno trajanje putovanja se svake godine postepeno smanjivao kao i kod Italije. Prosječna dob putnika se u 2018. godini povisila na 46 godina što opet dovodi do toga da se turističke agencije moraju više bazirati na mlađoj populaciji.

| | 2016. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2017. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2018. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) |
|--|--|--|--|
|--|--|--|--|

¹²⁴ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (25.11.2023.)

¹²⁵ Ibidem.

| | | | |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| KARIBI, BAHAMI, BERMUDA | 6.4 / 31 | 8.1 / 41 | 7.3 / 39 |
| AFRIKA I BLISKI ISTOK | 1.9 / 9 | 1.1 / 6 | 1.7 / 9 |
| ISTOČNI MEDITERAN | 16.1 / 77 | 15.9 / 81 | 17.6 / 94 |
| AZIJA, KINA | - | - | 0.6 / 3 |
| PANAMSKI KANAL, JUŽNA AMERIKA | 0.5 / 2 | 0.6 / 3 | 0.4 / 2 |
| ODREDIŠNA ISTRAŽIVANJA | - | 0.5 / 3 | 0.5 / 2 |

Tablica 10. Tržišni udijeli španjolskih putnika po različitim područjima u svijetu

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (25.11.2023.)

Najposjećenija odredišta španjolskih posjetitelja krstarenja su istočno Sredozemlje (16 %-18 %) i Karibi, Bahami, Bermuda (6 %-8 %). Najnoviji podaci pokazuju mali pad posjeta Karibima, Bahamima, Bermudima i mali porast u Africi i na Bliskom istoku te istočnom Sredozemlju.¹²⁶ Najmanje posjećeno područje je Južna Amerika što je vrlo iznenađujuće s obzirom na slično govorno područje i kulturu. Iz Tablice 10. je vidljivo da su Španjolci stagnirali s putovanjima u 2017. godini, dok se 2018. godini povećava njihov broj putovanja.

3.3.4. Francuska

Francuska također ima 7 % europskog tržišta krstarenja. Ističu se dva odredišna područja: Karibi, Bahami, Bermuda (21 %-24 %) i istočni Mediteran (11 %-14 %).¹²⁷

¹²⁶ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (25.11.2023.)

¹²⁷ Ibidem.

| GODINA | BROJ PUTNIKA (U TISUĆAMA) | GODIŠNJI RAST | PROSJEČNO TRAJANJE PUTOVANJA (U DANIMA) | PROSJEČNA DOB |
|--------|---------------------------------|------------------|--|------------------|
| 2016. | 554 | - | 8.0 | 48 |
| 2017. | 504 | -9.1% | 7.7 | 48 |
| 2018. | 521 | 3.4% | 7.9 | 49 |

Tablica 11. Podatci o obilježjima francuskih putnika i njihovih putovanja

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (26.11.2023.)

Za razliku od ostalih istraženih zemalja, Francuska bilježi pad broja putnika u 2017. godini za čak 50.000 putnika manje te je godišnji pad u znatnom minusu. U 2018. godini se broj putnika povećava pa se samim tim povećava i godišnji rast. Prosječno trajanje putovanja je sličan Italiji i Španjolskoj, iako bi se mogao smanjiti taj prosjek boljom organizacijom i s unaprijeđenjem tehnologija. Prosječna dob putnika je vrlo visoka kao i kod ostalih zemalja. Putnici u dobi od 13 do 30 godina i od 40 do 49 godina pokazali su blagi pad udjela u razdoblju 2016. – 2017. godine, ali su sve dobne skupine ponovno bile u porastu u 2018. godini. Krstarenja od 4-6 dana i 14 dana pokazala su nagli pad u 2018. godini. Krstarenja od 8 do 13 dana i više od 21 dana također su se smanjila u 2017. godini, ali su se naglo povećala u 2018. godini.¹²⁸

| | 2016. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2017. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) | 2018. (TRŽIŠNI UDIO/BROJ PUTNIKA U 1000) |
|-------------------------------|--|--|--|
| KARIBI, BAHAMI, BERMUDA | 20.5 / 111 | 24.4 / 120 | 23.3 / 121 |
| AFRIKA I BLISKI ISTOK | 2.6 / 14 | 2.1 / 10 | 2.5 / 13 |

¹²⁸ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (26.11.2023.)

| | | | |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| ISTOČNI MEDITERAN | 13.6 / 74 | 11.1 / 55 | 12.7 / 66 |
| AZIJA, KINA | - | - | 1.0 / 5 |
| PANAMSKI KANAL, JUŽNA AMERIKA | 0.7 / 4 | 1.0 / 5 | 0.9 / 5 |
| ODREDIŠNA ISTRAŽIVANJA | - | 0.7 / 3 | 0.9 / 5 |

Tablica 12. Tržišni udijeli francuskih putnika po različitim područjima u svijetu

Izvor: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (26.11.2023.)

Čini se da je regija Kariba, Bahama, Bermuda postala popularnija u posljednje tri godine među francuskim putnicima na kružnim putovanjima (s 20,5 % na 23,3 %), dok je istočni Mediteran nešto manje popularan (s 13,6 % na 12,7 %). Francuski putnici nemaju tendenciju putovati u Aziju, odnosno u tom području i u Južnoj Americi najmanje putuju. Za razliku od ostalih zemalja koje su većinom u 2017. godini bilježile pad u putovanjima, Francuska ima najveći broj putnika na Karibima, Bahamima u toj godini. Kako bi putnici putovali više u Aziju, Afriku i Južnu Ameriku, turističke agencije trebaju proizvoljno ponuditi egzotične destinacije s prihvatljivim cijenama. Općenito sve zemlje Europske unije bi se trebale potruditi da njihovi putnici putuju što sigurnije, uz što manje cijene i uz što zabavniji sadržaj.

3.4. LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ I EUROPSKOJ UNIJI PRIJE I TLJEKOM PANDEMIJE COVID-19

Glavni predmet linijskog prijevoza u putničkom brodarstvu su putnici, osobni automobili i teretna vozila. Prijevoz putnika u suvremenim uvjetima na određenim relacijama putničkog morskog brodarstva, a prema utvrđenome plovidbenom redu obavlja najčešće grupa brodova istih ili sličnih karakteristika koji čine liniju. Plovidbeni red je instrument kojim se potencijalni korisnici upoznaju s uvjetima pod kojima mogu koristiti prijevoznu uslugu. Ovisno o dijelu tržišta na kojem putnički brodar organizira linijski prijevoz, plovidbeni red je u većoj ili manjoj mjeri podložan promjenama, što je uvjetovano veličinom sezonskih oscilacija. U zemljama gdje je održavanje linijskih veza između obale

i otoka opće društveni interes, brodari su državna poduzeća kao što je u Republici Hrvatskoj Jadrolinija Rijeka.¹²⁹

Do 31. prosinca 2016. godine, usluge prijevoza u linijskom obalnom putničkom prometu obavljali su isključivo brodovi pod hrvatskom zastavom. Nakon toga, tržište se pod jednakim uvjetima otvorilo prijevoznicima u linijskom obalnom prometu iz svih država članica EU-a.¹³⁰

Zbog velikog značenja treba naglasiti da se hrvatski linijski pomorski promet odvija između otoka i obalnog dijela prema utvrđenom plovidbenom redu kao regulirana usluga. Prema odluci Vlade Republike Hrvatske od 22. prosinca 2016. godine u sustavu javnog prijevoza postoje 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 trajekta. Najveći brodski prijevoznik je Jadrolinija Rijeka koja je u državnom vlasništvu. Jadrolinija sudjeluje u ukupnom putničkom prometu s 84,9 %.¹³¹

Osim visokog udjela u prevezenom broju putnika, ono što se može zamijetiti kod Jadrolinije Rijeka je i kontinuitet u obavljanju djelatnosti i u nepredvidivim i vrlo teškim uvjetima poput onih uzrokovanih pandemijom COVID-a 19 što nije slučaj kod većine ostalih brodara.

BROJ PREVEZENIH PUTNIKA

| | |
|--------------|----------|
| <i>2017.</i> | 12203855 |
| <i>2018.</i> | 12352399 |
| <i>2019.</i> | 12513616 |
| <i>2020.</i> | 7557038 |
| <i>2021.</i> | 10525510 |

¹²⁹ Gržin, E., Rudić, B., Cerovac, D. (2023) Analiza doprinosa Jadrolinije Rijeka razvoju turizma Republike Hrvatske (online), str. 27-35. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/clanak/442173> (25.01.2024.)

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ Ibidem.

Tablica 13. Broj prevezenih putnika u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2017. do 2021. godine

Izvor: Gržin, E., Rudić, B., Cerovac, D. (2023) Analiza doprinosa Jadrolinije Rijeka razvoju turizma Republike Hrvatske (online), str. 27-35. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/clanak/442173> (25.01.2024.)

Iz tablice 13. je vidljivo da Jadrolinija u posljednjih 5 godina bilježi kontinuiran rast broja prevezenih putnika na svojim linijama. Značajno odstupanje dogodilo se 2020. godine što je bila posljedica problema uzrokovanih pandemijom virusa COVID-19. U 2021. godini, koja je također u određenoj mjeri bila pod utjecajem pandemije, zabilježen je ponovni rast broja prevezenih putnika. Do pandemije, rekordan broj prevezenih putnika dogodio se 2019. godine. Navedena godina ujedno je bila i najbolja godina za hrvatski turizam što također pokazuje vezu između poslovanja Jadrolinije i razvoja turizma u Republici Hrvatskoj.¹³²

U Europskoj Uniji, trajektni promet je najznačajnija vrsta prometa u linijskom pomorskoputničkom prometu. Trajektni promet je česti način povezivanja otoka s kopnom, ali nije i jedini. Zasluga za razvoj mnogobrojnih zemalja koje se nalaze na rubnim dijelovima Europske Unije (npr. Pirinejski i Skandinavski poluotoci) pripada trajektnom prometu.

U usporedbi s ostalim granama prijevoza (cestovni, zračni), trajektni promet ima znatno manje troškove prijevoza, manje negativno utječe na okoliš i doprinosi održivom razvoju. U praksi se često kombiniraju različite grane prijevoza, posebice se trajektni promet povezuje s cestovnim prometom jer na taj način pružaju mogućnost učinkovitijeg regionalnog razvoja.

Područja najintenzivnijeg trajektnog prometa u Europi su:¹³³

1. Skandinavske države (najizraženije područje je u Norveškoj sa plovnim putom duljine od cca. 2.500 Nm, dodirujući 34 luke);
2. Engleska i Francuska (La Manche kanal);
3. Italija (veza između otoka Elbe i Sicilije, te trajektne veze koje Italiju povezuju s Grčkom);
4. Grčka i Hrvatska (veliki broj trajektnih veza u svrhu povezivanja otoka s kopnom i obrnuto).

¹³² Gržin, E., Rudić, B., Cerovac, D. (2023) Analiza doprinosa Jadrolinije Rijeka razvoju turizma Republike Hrvatske (online), str. 27-35. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/clanak/442173> (25.01.2024.)

¹³³ Gračan, L. (2021.) Linijski pomorskoputnički promet u Europskoj Uniji. Završni rad. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet. Dostupno na: <https://repository.pfri.uniri.hr/islandora/object/pfri%3A2235/datastream/PDF/view> (26.01.2024.)

Na temelju navedenog, lako je zaključiti da će se na takvim područjima razviti najznačajnije i najveće putničke luke, kao što je luka Calais u Francuskoj koja je ujedno i najveća putnička luka na svijetu. Za linijski promet, najznačajnija i najveća europska trajektna luka je Pirej u Grčkoj. Najveća putnička luka na Baltiku je luka Stockholm, a najveća trajektna i putnička luka je luka Genova u Italiji.¹³⁴

La Manche (Engleski kanal) je najprometniji svjetski pomorski put koji povezuje Veliku Britaniju s kopnenim dijelom Europe ploveći prvenstveno francuskim lukama. Prolaskom kroz La Manche, vrlo često se uplovljava u luke Boulogne, Dieppe, Caen, St. Malo Calais, Dunkirk, Cherbourg-Octeville i Le Havre. Velika Britanija posjeduje mnogobrojne trajekte koji prometuju prema Danskoj, Nizozemskoj, Irskoj, Belgiji, Norveškoj i Španjolskoj. Najprometniji trajektni pravac je pravac koji povezuje Helsingborg u Švedskoj i Elsinore u Danskoj.¹³⁵

Kada se govori o linijskom prometu na razini Europske Unije, Helsinki je 2017. godine bila najprometnija putnička luka u Europi s 12,3 milijuna putnika. Broj putnika i dalje raste osobito na liniji Helsinki-Tallinn, a najveći porast broja putnika zabilježen je tijekom ljetne sezone. Najveći broj putnika je dolazilo iz Azije.¹³⁶ Zahvaljujući dodatnim polascima i novim plovilima, redoviti linijski promet mogao je ponuditi obilje izbora te je putovanje morem postalo sve više fleksibilnije i svestranije.

Tržišni udio luke Helsinki u putničkom linijskom prometu u morskim lukama kopnene Finske iznosi 79,4%.¹³⁷

¹³⁴ Gračan, L. (2021.) Linijski pomorskoputnički promet u Europskoj Uniji. Završni rad. Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet. Dostupno na:

<https://repository.pfri.uniri.hr/islandora/object/pfri%3A2235/datastream/PDF/view> (26.01.2024.)

¹³⁵ Ibidem.

¹³⁶ <https://vuosikertomus2017.portofhelsinki.fi/en/the-highest-passenger-numbers-in-europe/> (26.01.2024.)

¹³⁷ Ibidem.

| LINIJSKI PROMET | 2016. | 2017. | RAZLIKA IZMEĐU 2016. I 2017. |
|----------------------------|-------------------|-------------------|---|
| Stockholm | 2 340 000 | 2 335 000 | -0,2 % |
| Tallinn | 8 735 000 | 9 012 000 | 3,2 % |
| St. Petersburg | 288 000 | 210 000 | -27,1 % |
| Travemünde | 142 000 | 148 000 | 4,2 % |
| Mariehamn | 40 000 | 43 000 | 7,5 % |
| Ostali | 20 000 | 28 000 | 40,0 % |
| Ukupno | 11 565 000 | 11 776 000 | 1,8 % |

Tablica 14. Broj ukrcanih i iskrcanih putnika u Skandinaviji 2016. i 2017. godine

Izvor: <https://vuosikertomus2017.portofhelsinki.fi/en/the-highest-passenger-numbers-in-europe/>
(26.01.2024.)

Tablica 14. prikazuje odvijanje linijskog prometa između luke Helsinkija i ostalih skandinavskih zemlja 2016. i 2017. godine. Luka koja ima najviše ukrcanih i iskrcanih putnika u obje godine je Tallinn zbog vrlo dobre prometne povezanosti s lukom Helsinki, ta ruta broji više od 9 milijuna putnika godišnje. Broj putnika koji su putovali u Stockholm ostao je blizu razine iz prethodnih godina (-0,2%), s 2,3 milijuna putnika. Između Helsinkija i Sankt Peterburga putovalo je 210.000 ljudi, a popularnost rute je pala 2017. godine (-26,9 %). St. Peter Line je započeo svoju sezonu krstarenja tek u travnju i upravljao je samo jednim brodom, za razliku od prethodnih godina. Na relaciji Helsinki - Travemünde putovalo je 149.000 putnika, što je 4,9 % više nego 2016. godine. Najveći rast između promatranih godina bilježi ruta Helsinki - Mariehamn s povećanjem od 7,5 %.

Većina putnika koji putuju kroz luku Helsinki, 11,8 milijuna ljudi, putuje trajektima linijskog prometa između Helsinkija i Tallinna te Helsinkija i Stockholma. Učinci na turizam u regiji Helsinkija su značajni. Osim putnika i njihovih vozila, trajekti prevoze i teret koji prevoze kamioni i prikolice. Ovo je energetska učinkovita kombinacija.¹³⁸

¹³⁸ <https://vuosikertomus2017.portofhelsinki.fi/en/the-highest-passenger-numbers-in-europe/> (26.01.2024.)

4. BUDUĆNOST I UNAPRIJEĐENJE POMORSKOPUTNIČKOG PROMETA

Kada dođe pravo vrijeme da se operacije krstarenja sigurno nastave, kružna i linijska putovanja biti će važan doprinos poticanju globalnog gospodarskog i društvenog oporavka. Kruzing industrija Europe generira 53 milijarde eura gospodarske aktivnosti u cijeloj Europi i sastoji se od 435.000 radnih mjesta. Svaki pad pa i čak od 1 % krstarenja u Europi rezultira gubitkom od 3500 radnih mjesta. Svaki dan suspenzije rezultira gubitkom do 1000 radnih mjesta u pomorskoj industriji u Europi. Od sredine ožujka 2020. godine, kada je počela obustava putovanja i krstarenja, do kraja rujna iste godine je procijenjeno da je obustava kruzera rezultirala ukupnim gubitkom od 215.800 izravnih i neizravnih europskih radnih mjesta i 6,7 milijardi eura ukupnih plaća.¹³⁹

Kako bi se povratilo krstarenje i linijski promet, istražuju se nove ideje i koncepti za daljnje unapređenje već stroge javnozdravstvene protokole, politike s inputom vanjskog medicinskog i javnog zdravlja stručnjaka u koordinaciji s lokalnim, nacionalnim i međunarodnim tijelima s obzirom na to da još uvijek postoje slučajevi COVID-a. Glavni prioritet je repatrijacija i zdravlje članova posade zbog ograničenja putovanja i različitih politika i pristupa koje nameće lokalno stanovništvo i nacionalne vlade diljem svijeta.¹⁴⁰

Na pitanje hoće li se industrija krstarenja u potpunosti oporaviti još uvijek nema odgovora. Globalna pomorska industrija krstarenja se sastoji od više 1,17 milijuna radnih mjesta diljem svijeta, uključujući dobavljače, putničke agente i pružatelje usluga u širokom spektru industrija i sektora. Nažalost, svaki dan suspenzije dovelo je do gubitka tisuća tih radnih mjesta.¹⁴¹ Jedino svjetlo u svemu tome je to da ljudi vole krstarenja te da je to dio onoga što industriju krstarenja čini otpornom na sve probleme. Unatoč svim trenutnim izazovima, kruzerska industrija se bori izaći još jača iz ove globalne krize.

Do 2027. godine 51 % putnika na kruzerima vjerojatno će dolaziti iz Sjeverne Amerike (14 % u 2019.), 31,5 % iz Europe (7,17 % u 2019.) i 17,5 % iz Azije i Pacifika (5,7 % u 2019.).¹⁴² To znači da se očekuje da će stopa rasta kruzerskog turizma u Europi biti veća

¹³⁹ [Cruise-Industry-COVID-19-FAQs_August-13-2020 \(cruising.org\)](#) (28.11.2023.)

¹⁴⁰ Ibidem.

¹⁴¹ Ibidem.

¹⁴² <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-entry> (28.11.2023.)

nego u Sjedinjenim Američkim Državama i Kanadi, ali broj putnika na kruzerima u Europi neće premašiti broj putnika u Sjevernoj Americi.

Kada se govori o linijskom pomorskoputničkom prometu, teško je pogođen od strane COVID-19, ali ne u tolikoj mjeri kao što je industrija krstarenja. Linijski promet je imao manji gubitak prihoda i radnih mjesta jer se zbog svoje prirode posla morao održavati uz određene epidemiološke mjere, posebice u Hrvatskoj, jer je putnicima s otoka takva vrsta prometa bila jedina poveznica s kopnom. Danas se linijski pomorskoputnički promet oporavio i prometuje kao prethodnih godina prije COVID-19 što će se analizirati u nastavku ovog rada.

4.1. INDUSTRIJA KRSTARENJA I LINIJSKI POMORSKOPUTNIČKI PROMET POSLIJE COVID-19

Najveći utjecaj COVID-19 na sektor pomorskog prometa vjerojatno je bila posljedica vladinih politika za suočavanje s pandemijom, posebno ekonomskih karantena, zahtjeva socijalnog distanciranja i zatvaranja granica. Te su mjere imale različite učinke na različite pomorske sektore. Zaključavanja i zatvaranje granica smanjili su potražnju za putničkim prometom; učinak na putnički i turistički prijevoz između otoka u Grčkoj, na primjer, bio je razoran. U novije vrijeme prijevoz putnika u obalnom području pojedinih pomorskih zemalja, doživljava velike razmjere. Kruzeri su također stali na svim svojim tržištima.¹⁴³

Industrija krstarenja pretrpjela je udarac od 2020. do 2021. godine, ali je oporavak bio prilično uspješan. U 2022. godini ponovno je došlo do procvata tržišta krstarenja, čemu je pridonio niz lansiranja novih brodova.

Tržište krstarenja se 2022. godine oporavilo na razinu koja je zadnji put viđena 2010. godine. U 2019. godini, globalna industrija krstarenja je primila 29,7 milijuna putnika, stvorila radna mjesta za 1,8 milijuna ljudi diljem svijeta i pridonijela globalnom gospodarstvu s više od 154 milijarde dolara. Krstarenja su prekinuta u cijelom svijetu sredinom ožujka 2020. godine. U srpnju 2020. godine nastavljena je plovidba u dijelovima Europe, Azije i južnog Pacifika s oko 200 krstarenja.¹⁴⁴

¹⁴³ <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8965540/> (07.12.2023.)

¹⁴⁴ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (09.12.2023.)

Godine 2021. industrija krstarenja se dodatno oporavila, ugostivši gotovo 13,9 milijuna putnika diljem svijeta. Međutim, to je još uvijek samo 46 % putnika koji su krstarili u 2019. godini. Konačni broj putnika u 2022 godini. iznosio je 20,4 milijuna putnika - što je ogroman porast u odnosu na 2021. godinu te se počinje približavati razinama prije 2020. godine.¹⁴⁵ Očekivano, 2023. godina je oborila nove rekorde u industriji krstarenja.

“Royal Caribbean” je preveo najviše putnika od svih pomorskih kompanija u 2022. godini s više od 4,6 milijuna putnika. Međutim, “Carnival Corporation” (uključujući Carnival, Costa Cruises, Princess Cruises, AIDA, Holland America i P&O) je prevezla ukupno 7,7 milijuna putnika – tvrtka nije raščlanila ukupne brojke po markama.¹⁴⁶

Gotovo 30 % manje brodova za krstarenje je izgrađeno 2022. godine nego 2021. godine. Godina 2021. je manjkala s porinućima brodova za krstarenje - čemu je uglavnom pomogla činjenica da je dosta brodova koji su trebali biti isporučeni 2020. godine odgođeno za godinu dana kasnije. Te su godine porinuta 24 nova broda. U 2022. godini prirodno je došlo do malog usporavanja te brojke, s porinućem od 17 novih brodova, a neki od njih su: “Beyond”, “Venture”, “Evrima”, “Vege”, “Viking Polaris”, “World Europa”.¹⁴⁷

U 2023. godini je porinuto 17 novih brodova za krstarenje. U 2023. godini bi trebala imati isti broj izgrađenih brodova u odnosu na 2022. godinu. Neki od tih brodova su: “MSC Euribia”, “Silver Nova”, “Vista”, “Saturn”, “Pursuit”, “World Seeker”. U 2024. godini je planirano 15 novih brodova za krstarenje, uključujući potpuno novi najveći brod ikada.¹⁴⁸

Više od 50 % svih novih brodova za krstarenje koji su porinuti 2022. godine ili će biti porinuti 2023. godine pokreće LNG, a ne dizel. Ukapljeni prirodni plin (LNG) je najčišće fosilno gorivo i predstavlja izvrsnu alternativu dizelu za smanjenje emisije stakleničkih plinova i smanjenje klimatskih promjena što se i očekuje do 2050. godine. LNG također ima gotovo nultu emisiju sumpora. Gotovo 69 % brodova s dizelskim motorom opremljeno je sustavima za čišćenje ispušnih plinova (EGCS) koji uklanjaju 98 % sadržaja sumpora iz ispušnih plinova, a 96 % novih brodova koji ne koriste LNG imat će instaliran EGCS.¹⁴⁹

Sve je više ljudi svjesno utjecaja krstarenja na okoliš – i napora da se stvari poboljšaju. Najnovije informacije CLIA-e za britanske i irske putnike na krstarenjima

¹⁴⁵ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (09.12.2023.)

¹⁴⁶ Ibidem.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ Ibidem.

¹⁴⁹ Ibidem.

pokazuju da je 76 % putnika bilo "svjesnije" ili "puno svjesnije" ekološkog i održivog turizma, dok se industrija krstarenja kreće prema cilju krstarenja s nultom emisijom ugljika do 2050. godine.¹⁵⁰ To pokazuje značajan porast broja putnika koji su svjesni utjecaja krstarenja na okoliš – pozitivna činjenica je što se sve više brodova gradi da koriste ekološki prihvatljivije gorivo.

Linijски pomorskoputnički promet u Europskoj Uniji je doživio procvat, posebice 2023. godine jer se kompanijama prihod povećava, a linije postaju sve jeftinije. Trajektни prijelazi za Tunis, Litvu, Latviju, Poljsku i Švedsku oni su s najjeftinijim indeksom cijena. Poveznice između Njemačke i Litve ili Latvije najjeftinije su u odnosu na prijeđenu udaljenost. Što je prijelaz kraći, cijena je veća. Na europskoj razini cijene su u prosjeku manje od listopada do lipnja. Također su nešto manje kada se putovanje odvija tijekom radnih dana.¹⁵¹

U 2022. godini, nakon 21 godine, ponovno je uspostavljena trajektna veza između Grčke i Cipra. Prvi trajekt na ovoj liniji isplovio je iz ciparskog Limassola do atenske luke Pirej, s kapacitetom od 400 putnika i 100 vozila. Trajekt plovi pod ciparskom zastavom i ima 38 kabina za 110 putnika prvog razreda i 68 kabina za 180 putnika drugog razreda.¹⁵²

| LUKA | 2017. | 2022. | 2023. |
|------------------|--------------|--------------|--------------|
| ROTTERDAM | 88 | 95 | 96 |
| ANTWERP | 89 | 91 | 94 |
| HAMBURG | 75 | 82 | 78 |

Tablica 15. Indeks povezanosti lučkih linijskih brodova većine povezanih luka

Izvor: <https://hbs.unctad.org/maritime-transport-indicators/> (26.01.2024.)

Tablica 15. prikazuje porast indeksa povezanosti najznačajnijih luka linijskog putničkog prometa sa linijskim brodovima (trajektima) u razdoblju od 2017. do 2023. godine. Iz tablice se jasno vidi kako luka Rotterdam prednjači pred ostalim lukama, njen indeks povezanosti s brodovima se od 2017. godine do danas najviše povisio. Luka Antwerp je postepeno rasla, posebice se razlika vidi između 2022. i 2023. godine. Jedini pad koji se

¹⁵⁰ <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (09.12.2023.)

¹⁵¹ https://www.vivanoda.com.hr/study-ferry/ferry-prices-europe-hr-hr.html#europe_lines_cheapest (26.01.2023.)

¹⁵² <https://mvep.gov.hr/vijesti-225662/pocetak-trajektne-veze-izmedju-grcke-i-cipra/248079> (26.01.2024.)

zadesio u povezanosti linijskih luka i brodova je u luci Hamburg između 2022. i 2023. godine. Prema navedenim informacijama može se vidjeti napredak i procvat linijskog pomorskoputničkog prometa nakon COVID-19, što znači da su putnici povratili želju za putovanjima brodovima na moru.

4.2. GLOBALNI POMORSKI TRENDVI

Globalni pomorski trendovi 2050. godine je novo izvješće koje se bavi mogućim budućim scenarijima za pomorski sektor, procjenjujući njihove globalne trendove i posljedice na industriju, dok također pomno ispituje njihove učinke na kritične komponente pomorskog sektora. U ovom će se dijelu ispitati dva ključna koncepta koja proizlaze iz izvješća, a oni su:¹⁵³

1. Utjecaj sve ekstremnijih vremenskih prilika na pomorske operacije;
2. Učinak poštivanja sve strožih i raširenih propisa o zaštiti okoliša.

U izvješću se ističe značajan utjecaj koji će klima zasigurno imati na industriju, analizirajući nekoliko scenarija o tome kako bi se ključni geopolitički, tehnološki i regulatorni igrači mogli prilagoditi u godinama koje dolaze.

4.2.1. Prilagodba na ekstremne vremenske uvjete

Ekstremni vremenski uvjeti već imaju dubok utjecaj na pomorske operacije jer se brodovi na moru suočavaju sa sve intenzivnijim i češćim nepovoljnim vremenskim prilikama. Porast globalne temperature pridonosi jačim i nepredvidljivijim vjetrovima, višim valovima te pojavi jakih oluja i uragana. Ovi uvjeti predstavljaju značajne rizike za plovila, posade i teret, što dovodi do sigurnosnih problema, veće potrošnje goriva i duljih i manje predvidljivih ruta.

Uz spomenuto, klimatske promjene mijenjaju oceanske struje i temperature, što može utjecati na navigacijske obrasce i distribuciju morskog života, dodatno komplicirajući operacije. Potreba za prilagodbom ovim promjenjivim vremenskim uvjetima postaje sve kritičnija kako bi se osigurala sigurnost i učinkovitost pomorskog prijevoza. Ove promjene nisu samo neugodnosti; predstavljaju značajne rizike za posade, plovila i teret, a sve to povećava operativne troškove.

¹⁵³ <https://www.oneocean.com/insights/how-digital-technology-will-shape-the-future> (02.12.2023.)

Kako bi ublažile te rizike, tvrtke se okreću tehnologiji, koristeći podatke i sustave za optimizaciju putovanja vođene umjetnom inteligencijom, koji se oslanjaju na podatke u stvarnom vremenu i napredne algoritme za kontinuirano izračunavanje najučinkovitijih i najsigurnijih ruta. Kako bi bili točni, modeli umjetne inteligencije za optimizaciju pomorskog putovanja moraju se oslanjati na opsežne skupove podataka, uključujući vremenske uvjete u stvarnom vremenu i prognozirane vremenske uvjete, specifičnosti plovila i tereta, informacije o luci, opasnosti u plovidbi, regulatorne smjernice, vremenska ograničenja, povijesne podatke, modele potrošnje goriva i ekološka razmatranja. Integracijom i analizom ovih različitih podataka, ovi modeli preporučuju optimalne rute za plovila, dajući prioritet sigurnosti, učinkovitosti goriva i pridržavanju rasporeda, uzimajući u obzir složene pomorske varijable.¹⁵⁴

Timovi na obali moraju kontinuirano nadzirati svoja plovila na moru, brzo procjenjujući napredak putovanja i analizirajući iste situacijske čimbenike koje procjenjuju voditelji mostova na brodu. To omogućuje višu kvalitetu komunikacije između broda i obale i omogućuje timovima u uredu da procijene logističke implikacije kašnjenja plovila i obavijeste druge dionike putovanja.¹⁵⁵

4.2.2. Novi propisi i zahtjevi i poticanje suradnje za pomorsku održivost

Izvjешće naglašava potrebu rješavanja trostruke planetarne krize klimatskih promjena, gubitka bioraznolikosti i zagađenja unutar pomorske industrije. Budući da globalni brodarski promet značajno pridonosi ova tri problema, regulatorna tijela diljem svijeta, uključujući IMO i zemlje diljem svijeta, usvajaju strože ekološke standarde i postoje svi pokazatelji da će oni postati stroži u narednim desetljećima.¹⁵⁶

Ovi propisi imaju za cilj smanjiti utjecaj industrije na okoliš, posebice u pogledu emisija. Međutim, snalaženje u ovom složenom regulatornom morskom pejzažu predstavlja značajne izazove za vlasnike i operatere. Sukladnost se ne odnosi samo na pridržavanje jednog skupa pravila; uključuje mnoštvo propisa koji se razlikuju ovisno o regiji, jurisdikciji i okolnostima.

Kako bi osigurale usklađenost, tvrtke moraju imati stalni pristup najnovijim propisima o zaštiti okoliša. Ovaj pristup je ključan i za brodske i kopnene timove. Kad su na

¹⁵⁴ <https://www.oneocean.com/insights/how-digital-technology-will-shape-the-future> (02.12.2023.)

¹⁵⁵ Ibidem.

¹⁵⁶ Ibidem.

moru, posade moraju točno znati koji su propisi na snazi u vodama oko njih i duž njihove rute i pod čijom su jurisdikcijom, kao i razumjeti specifične zahtjeve povezane sa svakim propisom.¹⁵⁷ Ovaj zadatak može biti posebno zastrašujuć s obzirom na dinamičnu prirodu pomorskih operacija i poteškoće u određivanju točnih granica ekološki zaštićenih zona.

Pridržavanje propisa o zaštiti okoliša također ima značajne operativne implikacije. Ispunjavanje standarda emisije, upravljanje odlaganjem otpada i pridržavanje zahtjeva za upravljanje balastnom vodom, između ostalih propisa, može utjecati na performanse plovila, planiranje rute i ukupnu učinkovitost.¹⁵⁸ Osim toga, s ciljem podizanja vlastitog ekološkog profila, tvrtke moraju biti spremne primijeniti, provoditi i nadzirati vlastite ekološke propise, koje mogu pokrenuti specifične okolnosti ili regije.

U ovom složenom regulatornom okruženju digitalna tehnologija ima ključnu ulogu. Pruža okvir za usklađenost koji povezuje timove diljem svijeta i usmjerava proces pristupa, tumačenja i primjene ekoloških propisa. Ovaj digitalni okvir nudi stabilnost, omogućujući tvrtkama da se prilagode evoluirajućim regulatornim zahtjevima uz zadržavanje nadzora nad naporima svoje flote u usklađivanju s propisima. Korištenjem tehnologije za navigaciju zamršenom mrežom ekoloških propisa, pomorske tvrtke mogu ne samo osigurati pridržavanje, već i pokazati svoju predanost održivim i odgovornim praksama.¹⁵⁹

Na ovom transformativnom putu, suradnja između vlada, poduzeća i svih dionika unutar pomorskog sektora je najvažnija. Izvješće naglašava nužnost globalne suradnje kako bi se ubrzalo usvajanje održivih praksi, smanjile emisije i promicalo odgovorno upravljanje resursima. Prihvatanjem inovativne digitalne tehnologije, imamo priliku ne samo upravljati ovim izazovima, već i potaknuti pozitivne promjene, oblikujući ekološki svjesniju i otporniju budućnost.

4.3. POMORSKE TEHNOLOGIJE U POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU

Tehnologija može pomoći u rješavanju ekoloških problema za brodarstvo i poboljšati operativnu učinkovitost. Trenutna stopa inovacija je visoka, posebice uvođenjem digitalizacije i novih transformativnih tehnologija cyber-fizičkih sustava.

Budućnost donosi brojne izazove, ali i puno novih prilika za sektor pomorstva i brodarstva. Tehnologija može pomoći u rješavanju ekoloških problema za brodarstvo i

¹⁵⁷ <https://www.oneocean.com/insights/how-digital-technology-will-shape-the-future> (02.12.2023.)

¹⁵⁸ Ibidem.

¹⁵⁹ Ibidem.

poboljšanju operativne učinkovitosti, dok održive tehnologije mogu pomoći u razvoju oceanskog prostora i zaštiti okoliša. Trenutna stopa inovacija je visoka, posebice uvođenjem digitalizacije i novih transformativnih tehnologija kibernetičko-fizičkih sustava.¹⁶⁰ Međutim, predvidjeti koja će od ovih tehnologija promijeniti otpremu, logistiku, oceansku proizvodnju i operacije samo po sebi je izazovno.

Komunikacija sa svim drugim vidovima prijevoza bit će nesmetana. Pametna plovila komunicirat će s pametnim lukama kako bi se ograničila gužva, vrijeme čekanja, a time i troškovi, te automatski prilagodila svoju brzinu plovidbe kako bi odgovarala slotovima u luci.¹⁶¹ Takva inovacija će dovesti do unaprijeđenja samog pomorskoputničkog prometa jer će putnici na brži i učinkovitiji način ploviti morem brodom.

Zabrinutost zbog klimatskih promjena dovela je do usvajanja zakona koji postavlja ograničenja emisija stakleničkih plinova (GHG). To će zahtijevati smanjenje potrošnje energije u pomorskom prometu kroz mjere kao što su korištenje čistih goriva (LNG), elektrifikacija brodova, obnovljivi izvori energije i gorivne ćelije.¹⁶²

Praćenje brodskih emisija također je potrebno ako se obalne države pridržavaju regulatornih zahtjeva. Klimatske promjene povećat će broj ekstremnih vremenskih događaja, a topljenje polarnih ledenih kapa utjecat će na sve vodne sektore. To će zahtijevati izdržljivije pomorskoputničke brodove i priobalne strukture za podnošenje ovih oštrijih vremenskih uvjeta.

Brzina inovacija se ubrzava, posebno s pojavom novih digitalnih industrijskih tehnologija poznatih kao "Industrija 4.0", koje se oslanjaju na tehnologije transformacijskih cyber-fizičkih sustava (CPS). Ovi sustavi su kombinacija nekoliko velikih digitalnih inovacija koje su spremne transformirati pomorsku industriju. Te tehnologije uključuju računalstvo u oblaku, blockchain, Internet of Things (IoT) i sofisticirane senzore, prikupljanje podataka i analitiku, naprednu robotiku, strojno učenje i umjetnu inteligenciju.¹⁶³

Industrija 4.0 preobrazit će upravljanje međusobno povezanim sustavima i postat će ključni element pametne proizvodnje i isporuke, kao i povećanja konkurentnosti. Međutim,

¹⁶⁰ [Maritime technology challenges 2030 \(marine-digital.com\)](https://marine-digital.com) (03.12.2023.)

¹⁶¹ Ibidem.

¹⁶² Ibidem.

¹⁶³ Ibidem.

predviđanje koja će od ovih tehnologija promijeniti pomorskoputnički promet i prilike za plavi rast ostaje izazov za budućnost.

U budućnosti će više brodova nuditi vrhunsku energetska učinkovitost kroz tehnologije propulzijske učinkovitosti, pametne i lagane materijale i napredne hibridne sustave za pohranu energije za optimizaciju performansi. Transformativne tehnologije dovest će do napretka u projektiranju brodova, brodogradnji, propulziji i energiji te će nedvojbeno poboljšati komercijalne i operativne performanse brodova.¹⁶⁴

Digitalizacija će potaknuti automatizaciju, dovesti do razvoja pametnih brodova i pozitivno utjecati na sigurnost i ekološku učinkovitost. Nove tehnologije u oblaku značajno će utjecati na način na koji se brodovi i njihove komponente projektiraju, proizvode i upravljaju. “Internet stvari” obećava da će biti jedna od najprometnijih tehnoloških revolucija od svog početka.¹⁶⁵

Konkurentnost europske pomorske industrije i njezina sposobnost usklađivanja s propisima o zaštiti okoliša, energetska učinkovitosti, sigurnosti, zaštiti i ljudskim čimbenicima zahtijevat će napore u istraživanju, razvoju i inovacijama na mnogo tehnološki naprednijoj razini nego u prošlosti.

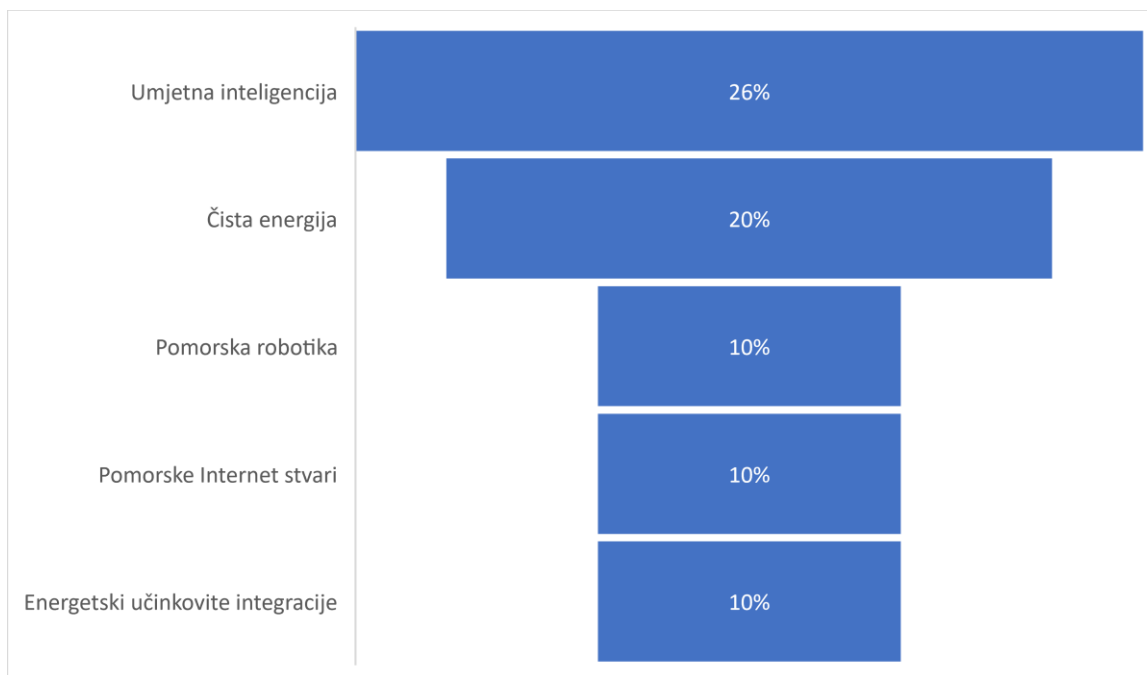
Neuravnoteženost ponude i potražnje, ekološki imperativi i nedostatak stručne radne snage značajni su izazovi u pomorskoj industriji. Budući trendovi u pomorskoj industriji minimiziraju utjecaj na pomorske operacije. Prijelaz na čišće izvore energije i energetska učinkovite integracije smanjuju ekološke posljedice industrije.

Umjetna inteligencija (AI), veliki podaci i analitika, Internet stvari (IoT), robotika i blockchain primjenjuju se na različite segmente za poboljšanje operativne učinkovitosti. Osim toga, tehnologije realne stvarnosti poput proširene i virtualne stvarnosti posebno su usredotočene na obuku, inženjering i inspekciju.¹⁶⁶

¹⁶⁴ [Maritime technology challenges 2030 \(marine-digital.com\)](https://marine-digital.com) (03.12.2023.)

¹⁶⁵ Ibidem.

¹⁶⁶ <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/maritime-trends-innovations/> (03.01.2024.)



Grafikon 2. Utjecaj pet glavnih tehnologija na pomorske trendove i inovaciju u 2024. godini

Izvor: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/maritime-trends-innovations/> (03.01.2024.)

Prikazani Grafikon 2. ilustrira 5 najvećih pomorskih trendova koji će utjecati na pomorske tvrtke u 2024. godine. Umjetna inteligencija je glavni pomorski trend zbog širokog raspona primjena u cijeloj industriji, uključujući optimizaciju ruta i goriva, autonomnu navigaciju i prediktivno održavanje. Čisti izvori energije i energetske učinkovite integracije čine veći dio trenda zbog dekarbonizacije.¹⁶⁷

Pomorska robotika nadoknađuje nedostatak radne snage u industriji, dok internet stvari, blockchain, veliki podaci i analitika omogućuju pomorsko odlučivanje temeljeno na podacima. Imerzivna stvarnost dodatno poboljšava zadatke obuke i održavanja. Naposljetku, 5G i kibernetička sigurnost jačaju komunikacijsku mrežu za pouzdanu povezivost izvan obale.¹⁶⁸

¹⁶⁷ <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/maritime-trends-innovations/> (03.01.2024.)

¹⁶⁸ Ibidem. b

5. ZAKLJUČAK

Poznato je da je pomorskiputnički promet dosegnuo visoku razinu popularnosti od sredine 20. stoljeća pa sve do 2020. godine kada se zadesila COVID-19 pandemija koja je negativno utjecala ne samo pomorski promet, nego i ostale prometne grane. Razni stručnjaci su prognozirali da bi pomorskoputnički promet bio u trendu rasta svih ovih prethodnih godina da se nije dogodila pandemija.

Suvremene luke, terminali i putnički brodovi su glavne komponente za razvoj pomorskog prometa te su sa svim ostalim sudionicima u pomorskom prometu radile na tome da oporave pomorski promet od pandemije. Za daljnji razvitak pomorskog prometa je potrebna modernizacija, kvalitetna organizacija unutar i van luka, poboljšani informacijski sustavi i promotivne aktivnosti.

Bitno je istaknuti da se linijsko putničko brodarstvo i brodarstvo za kružna putovanja razlikuju tako što se linijsko putničko brodarstvo bazira na tarifama, u funkciji je linijski brodar, prevozi putnike i automobile i koriste se linijski brodovi za putnike i trajekti, dok se brodarstvo za kružna putovanja bazira na cijenama turističkih putovanja, u funkciji je brodar u turističkom brodarstvu, prevozi samo putnike i koriste se brodovi za kružna putovanja. Najvažnija razlika između spomenutih brodarstva je to što se linijski putnički promet odvija unutar početne i završne luke, po jednoj liniji i točno određenom voznom redu za razliku od kružnih putovanja gdje je norma da su putuje od luke ukrcaja do usputne luke u koju se kratko pristaje i do iskrcajne luke te se plovi po unaprijed dogovorenom redu plovidbe.

COVID-19 pandemija je iznimno utjecala na pomorskoputnički promet cijele Europske Unije, gdje je među najpogođenijim zemljama u toj vrsti prometa bila Hrvatska koja je brojala ogromne financijske gubitke zbog pada poslovanja u brodarstvu i turizmu. Navedena pandemija je direktno utjecala na smanjenje gradnje brodova, smanjenje brodova koji su uplovljavali u luke i smanjenje broja putnika.

Kružna putovanja su prije pandemije bila popularnija grana od linijskog putničkog prometa u pomorskoputničkom prometu, ali pojava pandemije je razorila kružna putovanja, gdje su čak linijski brodari morali intervenirati u nekim situacijama zbog toga što su kruzeri bili u stanju mirovanja. Ono što je zajedničko ovim granama je to da su obje pogođene od strane pandemije gdje su se morale pridržavati epidemioloških mjera i uvesti ih u svoju

rutinu putovanja i da oporavak još uvijek traje, iako su obje grane u 2023. godini doživjele procvat.

Euroljanima je od pojave pandemije do danas puno atraktivnije krstarenje po rijekama zbog toga što kraće traje nego klasične krstarenje morem, ima jednostavniji pristup i cjenovno je pristupačniji. Zemlje koje imaju veliki broj plovnih puteva bi mogle razviti i pospješiti turizam organizacijom krstarenja rijekama.

Najprometnije zemlje u pogledu kružnih putovanja su Španjolska i Njemačka, a što se tiče linijskih putovanja su Finska, Francuska i Grčka. Italija je zemlja koja ima najvažnije putničke luke za obje grane zbog vrlo dobre prometne povezanosti.

U novije vrijeme kada je smanjen utjecaj pandemije, smatra se da kružna i linijska putovanja imaju važan doprinos u poticanju globalnog gospodarskog i društvenog oporavka.

Velikim europskim organizacijama je nakon pandemije bitno osvjestiti ljude o zaštiti morskog okoliša te smanjiti štetne utjecaje brodova na more i okoliš. Sve više brodova koriste za pogon prirodni ukapljeni plin koji će imati znatnu ulogu u smanjenju stakleničkih emisija. Kada bi kompanije više uzimale u obzir pitanja o okolišu, ne bi dolazilo do klimatskih promjena, gubitka bioraznolikosti i slično.

Tehnologija će pomorskoputničkom prometu pridonijeti kroz uštede energije putem internetskih sustava. Razviti će se i bolja operativna učinkovitost.

Zaključno, može se reći da se pomorskoputnički promet oporavio, ali ne u toj mjeri da bude u porastu kao što je to bilo prije pandemije. Vraćanje povjerenja među putnicima će biti najteži dio koji će kompanije morati savladati u sljedećem razdoblju. Svi se nadaju da se ovakva razorna pandemija više nikada neće ponoviti te utjecati na cjelokupni prometni sustav, a najbitnije od svega, na zdravlje ljudi.

LITERATURA

KNJIGE

1. Delibašić, T., Vidučić, V.: Međuviznost putničkoga morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Rijeka, 2003.
2. Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci. Rijeka, 2006.
3. Mencer, I.: Morsko brodarstvo Republike Hrvatske – kompleksni proizvod u specifičnom poslovnom okruženju, Ekonomski pregled, Zagreb, 1999.
4. Mencer, I., Frančišković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, Zagreb, 2000.
5. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.
6. Zec, D.: Linijsko brodarstvo, Primorsko-goranska županija, Rijeka, 2004.

ČLANCI U ČASOPISIMA

1. Gržin, E., Rudić, B., Cerovac, D.: Analiza doprinosa Jadrolinije Rijeka razvoju turizma Republike Hrvatske, Veleučilište u Rijeci, Rijeka, 2023., 2, str. 27-35. Online: <https://hrcak.srce.hr/clanak/442173> (25.01.2024.)
2. Jugović, A., Kesić, B., Jakomin, I.: Organizacija i razvoj pomorsko-putničkih luka, Informatologia 40, Pomorski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2007., 2, 146-152. online: <https://hrcak.srce.hr/file/20505> (05.07.2023.).
3. Merk, O., Hoffmann, J., Haralambides, H.: Post-COVID-19 scenarios for the governance of maritime transport and ports, Springer Nature Limited, 2022, 673-685. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8965540/> (07.12.2023.)

INTERNETSKI IZVORI

1. <https://www.portauthority.hr/> (21.09.2023)
2. <https://www.tampabay.com/> (13.10.2023.)
3. <https://www.shermanstravel.com/> (13.10.2023.)

4. Wikimedia foundation: "Superliner (passenger ship)", 2010. <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/540849> (18.10.2023.)
5. <https://www.cruise critic.com/> (18.10.2023.)
6. Europska agencija za pomorsku sigurnost: „Utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pomorski sektor u EU-u“, Portugal, 2021., mrežno izdanje: <https://www.emsa.europa.eu/> (06.11.2023.)
7. Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa: "Kako je COVID pandemija utjecala na sigurnost cestovnog prometa", 17.02.2021. <https://npscp.hr/vijesti/item/676-alaniza-kako-je-covid-pandemija-utjecala-na-sigurnost-cestovnog-prometa> (16.11.2023.)
8. CBI: "The European market potential for cruise tourism", 01.02.2021. <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential> (12.11.2023.)
9. Hubbig: "Prednosti i nedostaci željezničkog prijevoza robe", 29.12.2020. <https://www.hubbig.com/hr/post/prednosti-i-nedostaci-zeljeznickog-prijevoza-robe> (11.01.2024.)
10. CBI: "Entering the European market for cruise travel products", 08.12.2020. <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-entry> (13.11.2023.)
11. Fielding, J.: "32 Cruise Industry Statistics and Facts For 2024", 01.02.2024. <https://www.cruisemummy.co.uk/cruise-industry-statistics-facts/> (18.11.2023.)
12. <https://ec.europa.eu> (21.11.2023.)
13. Port of Helsinki: "The highest passenger numbers in Europe", 2017. <https://vuosikertomus2017.portofhelsinki.fi/en/the-highest-passenger-numbers-in-europe/> (26.01.2024.)
14. Cruise Lines International Association: "FAQs: The Cruise Community and COVID-19", 13.08.2020. [Cruise-Industry-COVID-19-FAQs August-13-2020\(cruising.org\)](https://www.cruising.org/cruise-industry-covid-19-faqs-august-13-2020) (28.11.2023.)
15. Vivanoda: "Kolika je cijena putovanja trajektom u Europi?", 2023. https://www.vivanoda.com.hr/study-ferry/ferry-prices-europe-hr.html#europe_lines_cheapest (26.01.2023.)
16. Ministarstvo vanjskih i europskih poslova: "Početak trajektne veze između Grčke i Cipra", 20.06.2022. <https://mvep.gov.hr/vijesti-225662/pocetak-trajektne-veze-izmedju-grcke-i-cipra/248079> (26.01.2024.)

17. One Ocean: “Global Maritime Trends 2050: How digitalisation shapes the future”, 18.09.2023. <https://www.oneocean.com/insights/how-digital-technology-will-shape-the-future> (02.12.2023.)
18. Marine Digital: “Maritime technology challenges 2030”. [Maritime technology challenges 2030 \(marine-digital.com\)](https://www.marine-digital.com) (03.12.2023.)
19. Startus-insight: “Top 10 trends in maritime industry”, 2022. <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/maritime-trends-innovations/> (03.01.2024.)

OSTALI IZVORI

1. Jugović, A.: Ekonomika brodarstva, online: <https://www.scribd.com>, (15.10.2023.)
2. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. <http://www.enciklopedija.hr/> (29.07.2023)
3. Gračan, L.: Linijski pomorskoputnički promet u Europskoj Uniji, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka, 2021. Online: <https://repository.pfri.uniri.hr/islandora/object/pfri%3A2235/datastream/PDF/view> (26.01.2024.)

KAZALO KRATICA

CLIA – Međunarodno udruženje “Cruise Lines”

COVID-19 – Koronavirusna bolest 2019

EU – Europska Unija

GT – Bruto tonaža

IMO – Internacionalna pomorska organizacija

KPMG – Multinacionalna mreža profesionalnih usluga

LNG – Ukapljeni prirodni plin

RMS – Kraljevski poštanski brod

WHO – Svjetska zdravstvena organizacija

POPIS TABLICA

| | |
|--|----|
| Tablica 1. Broj putničkih brodova | 12 |
| Tablica 2. Najveći putnički brodovi | 14 |
| Tablica 3. Usporedba linijskog brodarstva i kružnih putovanja | 16 |
| Tablica 4. Internacionalni dolasci u luke i broj putnika na kruzerima | 27 |
| Tablica 5. Podatci o obilježjima njemačkih putnika i njihovih putovanja | 45 |
| Tablica 6. Tržišni udijeli njemačkih putnika po različitim područjima u svijetu | 46 |
| Tablica 7. Podatci o obilježjima talijanskih putnika i njihovih putovanja | 47 |
| Tablica 8. Tržišni udijeli talijanskih putnika po različitim područjima u svijetu | 48 |
| Tablica 9. Podatci o obilježjima španjolskih putnika i njihovih putovanja | 49 |
| Tablica 10. Tržišni udijeli španjolskih putnika po različitim područjima u svijetu | 50 |
| Tablica 11. Podatci o obilježjima francuskih putnika i njihovih putovanja | 51 |
| Tablica 12. Tržišni udijeli francuskih putnika po različitim područjima u svijetu | 52 |
| Tablica 13. Broj prevezenih putnika u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2017. do 2021. godine | 54 |
| Tablica 14. Broj ukrcanih i iskrcanih putnika u Skandinaviji 2016. i 2017. godine | 56 |
| Tablica 15. Indeks povezanosti lučkih linijskih brodova većine povezanih luka | 60 |

POPIS GRAFIKONA

| | |
|---|----|
| Grafikon 1. udio prometih grana u EU | 5 |
| Grafikon 2. Utjecaj pet glavnih tehnologija na pomorske trendove i inovaciju u 2024. godini | 66 |

POPIS SLIKA

| | |
|--|----|
| Slika 1. Engleski brod „Queen Mary“ | 10 |
| Slika 2. Klasični putnički brod – viking line | 20 |
| Slika 3. RO-RO putnički brod | 22 |
| Slika 4. Putnički brod velike brzine (katamaran) | 25 |
| Slika 5. Brod za kružna putovanja (Symphony of the seas) | 28 |

| | |
|---|----|
| Slika 6. Najveći brod na svijetu “Wonder of the seas” | 30 |
| Slika 7. Superliner “Queen Mary 2” | 31 |
| Slika 8. Mid size brod “Celebrity Millenium” | 32 |
| Slika 9. Small size brod “Crystal Symphony” | 33 |
| Slika 10. “Boutique” brod “Wind Spirit” | 34 |