

Organizacijski i nautički segmenti izuzetno dugih kružnih putovanja

Zelenčić, David

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

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:187:729572>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-25**



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**

DAVID ZELENČIĆ

**ORGANIZACIJSKI I NAUTIČKI SEGMENTI
IZUZETNO DUGIH KRUŽNIH PUTOVANJA**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**ORGANIZACIJSKI I NAUTIČKI SEGMENTI
IZUZETNO DUGIH KRUŽNIH PUTOVANJA
ORGANIZATIONAL AND NAUTICAL SEGMENTS OF
EXCEPTIONALLY LONG CRUISE VOYAGES**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Tehnologija putničkog prijevoza

Mentor: dr. sc. Vlado Frančić

Student: David Zelenčić

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112079674

Rijeka, rujan 2023.

Student: David Zelenčić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa


JMBAG: 0112079674

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom ORGANIZACIJSKI I NAUTIČKI SEGMENTI IZUZETNO DUGIH KRUŽNIH PUTOVANJA izradio samostalno pod mentorstvom izv. prof. dr. sc. Vlade Frančića.

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

Student:

A handwritten signature in blue ink that reads "David Zelenčić". The signature is written in a cursive style with some capital letters.

David Zelenčić

Student: David Zelenčić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112079674

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog 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 završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student – autor:

A handwritten signature in blue ink that reads "David Zelenčić". The signature is written in a cursive style and is placed on a light blue rectangular background.

David Zelenčić

SAŽETAK

Ovaj rad namijenjen je svima koje zanimaju kružna putovanja, osobito ona dugotrajna, i žele znati više o samom procesu kreacije takvog putovanja, od ideje za stvaranje ponude preko organizacije prije, tijekom i nakon putovanja, do krajnje točke podmirivanja svih troškova i uvid u ostvarenu dobit. Rad se dotiče segmenata i komponenti organizacije i nautičke djelatnosti koje se javljaju putem do realizacije jednog izuzetno dugog kružnog putovanja. Opseg rada omogućava uvid samo u bitne elemente svake od obrađenih tema, uz detaljnije pojašnjenje onih najvažnijih. Samim time, rad pruža temelj za dobivanje osnovnih informacija o kompleksnosti koju predstavlja tema rada te služi kao podloga za daljnje informiranje i istraživanje teme. Rad je potaknut relativno malim brojem literature i publikacija koje obrađuju temu izuzetno dugih kružnih putovanja.

Ključne riječi: izuzetno duga kružna putovanja, krstarenja, itinerar, organizacija putovanja, brodovi za kružna putovanja

SUMMARY

This paper is intended for anyone interested in cruise voyages, especially the lengthy ones, and wishes to learn more about the process of creating such a voyage, from the initial offer idea, through the organization before, during, and after the trip, to the final settlement of all costs and insight into the generated profit. The paper addresses the segments and components of organization and nautical activities that arise along the way to the realization of an exceptionally long cruise voyage. Scope of the paper provides insights into only the essential elements of each discussed topic, with more detailed explanations of the most important ones. Therefore, the paper provides a foundation for obtaining basic information about the complexity of the topic and serves as a basis for further research on the subject. The paper was inspired by the relatively small amount of literature and publications that deal with the paper's title.

Keywords: exceptionally long cruise voyages, cruises, itinerary, cruise organization, cruise ships

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD.....	4
2. KRUŽNA PUTOVANJA	5
2.1. VRSTE KRUŽNIH PUTOVANJA.....	6
2.2. IZUZETNO DUGA KRUŽNA PUTOVANJA	11
2.2.1. Povijest izuzetno dugih kružnih putovanja	11
2.2.2. Trenutna ponuda izuzetno dugih kružnih putovanja.....	14
3. ORGANIZACIJSKI SEGMENTI.....	19
3.1. PLANIRANJE ITINERARA	20
3.2. ASPEKTI ORGANIZACIJE KOJI SE ODOSE NA PUTNIKE	23
3.2.1. Smještaj putnika	25
3.2.2. Sadržaj za putnike	28
3.2.2.1. Na brodu.....	28
3.2.2.2. Na kopnu	29
3.2.3. Sigurnost i zdravstvena njega.....	29
3.3. ASPEKTI ORGANIZACIJE KOJI SE ODOSE NA BROD	30
3.3.1. Odabir i dizajn broda.....	31
3.3.2. Posada broda.....	33
3.3.3. Opskrba broda	36
3.3.4. Održavanje broda	37
3.4. STRATEGIJE I PROFITABILNOST	38
4. NAUTIČKI SEGMENTI	43

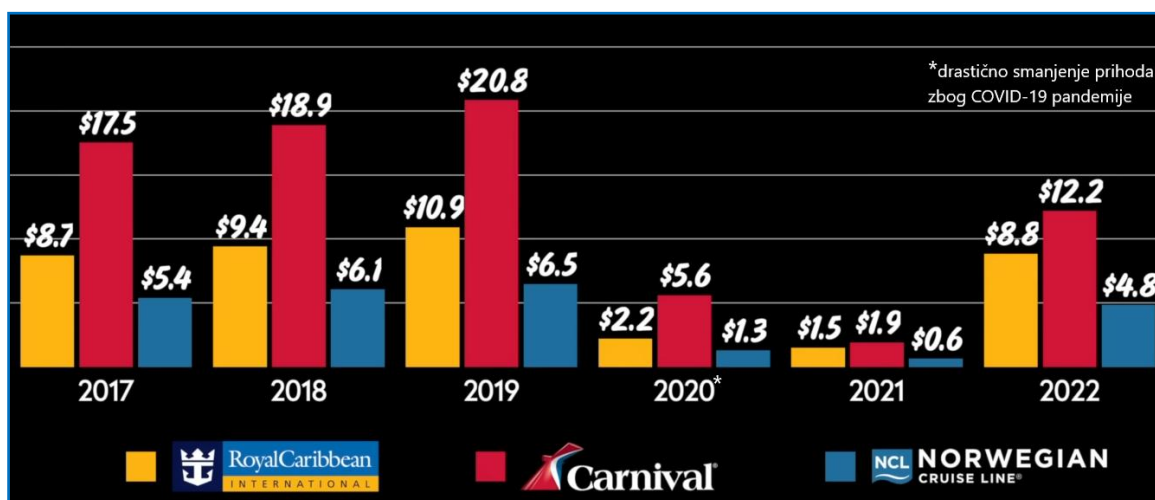
4.1. KONVENCIJE, PROPISI I POTREBNA DOKUMENTACIJA	43
4.2. PLANIRANJE PUTOVANJA	47
4.2.1. <i>Karte i publikacije</i>	51
4.2.2. <i>Upozorenja i vremenski uvjeti</i>	53
4.3. NAVIGACIJA.....	54
4.3.1. <i>Navigacijski uređaji i oprema</i>	55
4.3.2. <i>Plovidba različitim područjima</i>	59
4.3.3. <i>Ostali bitni elementi plovidbe</i>	63
5. ZAKLJUČAK.....	66
LITERATURA	67
BIBLIOGRAFSKI IZVORI	67
INTERNETSKI IZVORI.....	67
POPIS ILUSTRACIJA	69
SLIKE	69
GRAFIKONI.....	69
SCHEME.....	69

1. UVOD

Ovaj rad obrađuje dijelove i elemente njegova naslova odnosno organizacijskih i nautičkih izazova koji se javljaju prilikom stvaranja i ostvarenja izuzetno dugih kružnih putovanja te se sastoji od 5 poglavlja. Prvo poglavlje je ovaj uvod u kojem je opisana struktura i pojašnjen sadržaj cijelog rada. Drugo poglavlje daje uvid u pojam kružnih putovanja te u prošlost i sadašnjost onih izuzetno dugih, navodeći začetnike takvih putovanja kao i današnje predstavnike. Treće poglavlje opisuje organizacijske segmente kreacije kružnih putovanja. To uključuje načine planiranja itinerara i njegove specifičnosti kod izuzetno dugih putovanja, elemente koji se odnose na putnike u kontekstu organizacije smještaja, sadržaja, sigurnosti i zdravstvene njege putnika, te one koji se odnose na brod i njegovu pripremu i opskrbu za putovanje. Na kraju se spominju neke od najvažnijih strategija kompanija koje vode ovakva putovanja i taktike za ostvarivanje profita. Četvrto poglavlje se bazira na nautičke aspekte prije i tijekom plovidbe brodova za izuzetno duga kružna putovanja. Obuhvaća neke od najvažnijih konvencija i regulacija u pomorstvu koje utječu na brodove za kružna putovanja kao i dokumentaciju koju takvi brodovi moraju posjedovati. Nadalje, obrađuje princip planiranja putovanja i popratne sadržaje koji se koriste u svrhu učinkovitog planiranja. Za kraj, opisan je proces navigacije broda kroz različita područja i svih bitnih aspekata plovidbe od pozicije polaska do pozicije dolaska te navigacijski uređaji i oprema koji pomažu u izvršenju procesa navigacije. Posljednje, peto poglavlje, daje sintezu cjelokupnog rada.

2. KRUŽNA PUTOVANJA

Pojam kružnih putovanja ili krstarenja mnogima je zasigurno već otprije poznat. To je jedan od specifičnih turističko-transportnih oblika čiji je fokus prvenstveno usmjeren na ugodnost i pružanje nezaboravnog i atraktivnog iskustva samog putovanja do turističkih destinacija za razliku od ostalih oblika transporta (zrakoplovi, autobusi, automobili...) koji za cilj imaju isključivo prijevoz između odredišta, bez izraženog elementa ugodnosti i zabave tijekom prijevoza. Zbog toga je od iznimne važnosti za kompaniju da posveti dovoljno pažnje u cjelokupnu organizaciju putovanja kako bi svojim klijentima pružila najbolje moguće iskustvo, a time podigla svoju reputaciju na tržištu i ostvarila željenu dobit. Posebnost i privlačnost kružnih putovanja i velik tržišni potencijal osigurava da se spomenuta organizacija i industrija kružnih putovanja iz godine u godinu razvija i poboljšava te bilježi poraste u svim aspektima, kako u broju brodova tako i u broju putnika, a što dovodi i do sve većih godišnjih prihoda (Grafikon 1). Također, obzirom na velik broj putnika različitih dobi, nacionalnosti, financijskih mogućnosti, ali i ukusa, u svijetu kružnih putovanja postoji ponešto za svakoga od njih. Isto tako postoji i značajan broj kompanija sa različitim strategijama i aranžmanima da bi udovoljili pojedinoj ciljanoj skupini putnika. Te strategije i vrste aranžmana opisane su u nastavku.



Grafikon 1. Godišnji prihod (u mlrd. dolara) 3 najveće kompanije u industriji kružnih putovanja za razdoblje od 2017. do 2022. godine.

Izvor: www.youtube.com/@ModernMBA

2.1. VRSTE KRUŽNIH PUTOVANJA

Ponude kružnih putovanja dijele se u više različitih glavnih skupina te se svaka od tih glavnih skupina može još dalje razdijeliti. Sve podjele služe kako bi se potencijalni putnici lakše snašli u raznolikoj ponudi kružnih putovanja i kako bi što efikasnije pronašli idealnu ponudu za svoju sljedeću ili prvu veliku avanturu u intrigantnom svijetu brodskih putovanja. Prva i vjerojatno najbitnija je geografska podjela odnosno podjela prema području plovidbe, sljedeća vrlo bitna je podjela prema trajanju putovanja, isto tako važna je podjela prema razini usluge/luksuza tj. cijeni putovanja u odnosu na ostala putovanja sličnih ruta i trajanja. Ostale, manje, ali i dalje važne podjele za odabir najpogodnijeg kružnog putovanja su podjele prema: ciljanoj dobnoj skupini, temi putovanja, kompaniji koja izvodi putovanje itd.

Geografska podjela odnosi se na područje kojim će brod ploviti i destinacije koje će biti posjećene. Ova podjela jedna je od najbitnijih jer omogućava putnicima da odaberu itinerar koji je u što većoj mjeri usklađen s njihovim interesima, preferencijama i kulturnim afinitetima. Geografski, kružna putovanja mogu se podijeliti u 8 glavnih područja plovidbe:

1. Svjetska putovanja (engl. *World cruises*)

- Ova općenita kategorija obuhvaća putovanja koja najčešće pokrivaju više kontinenta i mnoštvo destinacija te traju znatno dulje od ostalih kategorija. Međutim, putnici imaju priliku istražiti cijeli spektar različitih kultura, regija i krajolika svijeta tijekom jednog jedinstvenog putovanja. Ovakva putovanja većina putnika iskusi samo jednom u životu zbog zahtjevnosti i cijene koja po danu putovanja nije previsoka, ali je radi trajanja konačna cifra poprilična.

2. Sjeverna i Srednja Amerika

- Područje Sjeverne i Srednje Amerike omiljena je destinacija u svijetu kružnih putovanja. Na prvom mjestu posjećenosti je egzotično tropsko područje Kariba, Bahama i Bermude. Ostale popularne destinacije su Aljaska, zapadna i istočna obala Amerike, Meksiko, Kanada, Havaji i Panamski kanal.

3. Europa i Mediteran

- Druga najpopularnija svjetska destinacija. Najveći broj putnika plovi područjem srednjeg i zapadnog Mediterana, a također su tražena i područja sjeverne Europe, Baltika i istočnog Mediterana.

4. Južna Amerika

- Iako područje Južne Amerike nije toliko posjećeno kao Sjeverna i Srednja Amerika, u ovom području neka od popularnih odredišta su države na Atlantskoj obali Južne Amerike poput Brazila i Argentine te gradovi kao Rio de Janeiro ili Buenos Aires. Poneka putovanja uključuju plovidbu oko Južne Amerike Magellanovim prolazom i moguće skretanje do polarnih područja Antarktike.

5. Australija i Oceanija

- Još jedno zanimljivo područje u ponudama kružnih putovanja koje u svojem repertoaru nudi niz egzotičnih udaljenih otoka Tihog oceana, ali i poznatije destinacije kao istočna obala Australije (Sydney, Brisbane...) i Novi Zeland.

6. Plovidba ostatkom svijeta

- Ova kategorija obuhvaća destinacije koje ne pripadaju ostalim glavnim turističkim regijama, poput Afrike, Azije i Bliskog istoka. Putnici imaju priliku istražiti manje tražene, ali jednako impresivne destinacije.

7. Polarna područja

- Kružna putovanja Arktikom i Antarktikom te ostalim polarnim područjima kao što je Aljaska omogućuju putnicima jedinstvenu priliku da istraže ekstremnost i ljepotu polarnih regija, promatrajući ledene planine i brjegove, drugačiji životinjski svijet te spektakularne prirodne pojave. Njihova popularnost leži u elementu nesvakidašnje avanture i ekspedicije.

8. Plovidba rijekama

- Zadnja, ali ne i manje važna kategorija su plovidbe rijekama koje, iako karakterno drugačije od pomorskih putovanja, nude jednaku razinu atrakcije i originalnosti. Između ostalih, najpopularnije su plovidbe američkim rijekama Mississippi i Amazona, europskim Rajna i Dunav, azijskim Volga i Yangtze te afričkom rijekom Nil¹.

Odabirom jedne ili više od ovih vrsta putovanja i kombiniranjem sa ostalim tipovima osigurava putnicima pronalazak svog idealnog kružnog putovanja i kreiranje nezaboravnog doživljaja.

¹ Mancini, M.: *The CLIA guide to the cruise line industry*, 14.04.2010. (16.08.2023.)
<https://www.scribd.com/read/507069380/The-CLIA-Guide-to-the-Cruise-Industry#>

Trajanje kružnog putovanja drugi je bitan element prilikom odabira ponude. Mnogo važnih elemenata putovanja ovisi o njegovom trajanju i svaka dužina trajanja putovanja ima svoje prednosti i nedostatke. Primjerice na kraćim putovanjima uvelike je ograničen broj destinacija koje je moguće posjetiti dok je na dugotrajnim putovanjima moguće u cijelosti obići kontinente pa čak i svijet, i preploviti čitava mora i oceane. Međutim, cijena putovanja najčešće raste sa njegovim trajanjem². Zato, kompanije u svojim ponudama nude različita trajanja putovanja od jednodnevnih putovanja za zabavu tzv. *party-cruises* pa sve do dugoročnih čak i višegodišnjih boravaka na brodu kao što je ponuda nove kompanije Life at Sea cruises koja nudi prvo trogodišnje kružno putovanje.

Osnovne podjele kružnih putovanja prema trajanju su:

1. Kratka kružna putovanja

- Putovanja koja traju do najviše jednog tjedna najzastupljenija su na tržištu i najčešći su odabir putnika početnika i onih koji imaju ograničeno slobodno vrijeme. Ova putovanja nude mogućnost kratkog bijega od svakodnevnog okruženja i priliku za osvježanje i novo iskustvo.

2. Srednje duga kružna putovanja

- U trajanju najčešće između jednog i dva tjedna, ali i do mjesec dana. Ova putovanja popularna su među putnicima koji žele produženo iskustvo kružnih putovanja i imaju slobodnog vremena da dublje urone u kulture i ljepote odredišta koja posjećuju.

3. Duga kružna putovanja

- Trajanje ovih putovanja proteže se na više od mjesec dana, pa sve do cirka 100 dana. Predstavljaju priliku za sveobuhvatan doživljaj upoznavanja s područjem posjete uz mnoga iskustva i avanture. Duga kružna putovanja su pravi izbor za one koji žele provesti više vremena na brodu, uživati u bogatoj i zabavnoj ponudi te istražiti raznolikost svijeta.

4. Izuzetno duga kružna putovanja (IDKP)

- Predstavljaju novi pojam koji je glavni fokus ovoga rada te se definiraju kao sva kružna putovanja u trajanju od 100 ili više dana. To su najčešće putovanja oko cijelog svijeta i pokoje putovanje koje dotiče mnoštvo luka na nekom određenom

² Mancini, M.: *op. cit.* 14.04.2010. (16.08.2023.)
<https://www.scribd.com/read/507069380/The-CLIA-Guide-to-the-Cruise-Industry#>

dijelu svijeta. Predstavljaju ultimativni putnički i organizacijski izazov. Putnici koji se odluče za ovo putovanje mogu se potpuno posvetiti istraživanju svijeta, uz upoznavanje raznih kultura, običaja i života na svim ili gotovo svim kontinentima i destinacija. Ova putovanja pružaju neusporedivo iskustvo dugotrajne plovidbe, omogućujući putnicima da iskuse zgrade i nezgrade života na moru i dobiju drugačiji pogled na svijet.

Podjela prema trajanju omogućava putnicima odabir između brzih odmora, opsežnih istraživanja ili kompletnih pustolovina. Također određuje putovanje koje odgovara njihovim vremenskim ograničenjima, planovima i rasporedu životnih obveza.

Vrsta odnosno razina usluge i luksuza na kružnom putovanju ovisi o nekoliko bitnih čimbenika. Neki od njih su kvaliteta i raznolikost ugostiteljskih usluga, hrane i pića. Također je važan izgled, stanje i veličina kabina, ali i količina i kvaliteta ostalog rekreacijskog i zabavnog sadržaja na brodu i van broda prilikom boravka u lukama odredišta. Jedan način osiguranja luksuznog i personaliziranog boravka je upošljavanje većeg broja osoblja koje se brine o putnicima pa je tako na luksuznim brodovima omjer osoblja i putnika otprilike 1/1 dok je na manje luksuznim brodovima taj omjer oko 3/1 odnosno za svaka 3 putnika na brodu ima 1 član osoblja.

Prema razmatranim literaturama navedenim na kraju rada razina usluge se može razdijeliti na mnoštvo načina ovisno o preciznosti do koje se želi definirati pojedina razina. Za potrebe ovog rada, vrste i razina usluge koje se najčešće javljaju na brodovima za IDKP jednostavnije se dijele na 3 glavne razine:

1. Standardna usluga

- Putnici koji odaberu krstarenja sa standardnom uslugom doživjet će opuštenu atmosferu i pruženu udobnost. Ova putovanja nude osnovne sadržaje i usluge, kao i ukusnu hranu i zabavu. Privlačnost standardnih kružnih putovanja leži u pristupačnoj cijeni i prilici za istraživanje različitih destinacija bez prevelikih financijskih troškova. Ova iskustva ostvarena su spomenutim omjerom koji je oko 3/1, odnosno 3 putnika po jednom članu osoblja. Cijene ovakvih IDKP kreću se oko 100€ po danu putovanja. ovisno o uključenim pogodnostima.

2. Otmjena usluga

- Ova kategorija podiže razinu usluge na viši nivo udobnosti i kvalitete. Kabine su prostranije, hrana je raznovrsnija, a ponuda zabave i aktivnosti je šira. Otmjenija putovanja često uključuju dodatne sadržaje kao što su restorani s većim izborom jela, *wellness* centri i organizirani izleti. Ova iskustva privlače putnike koji žele uživati u većoj kvaliteti usluge, zadržavajući pristojan omjer cijene i kvalitete. Ova usluga otprilike je dvostruko skuplja od standardne.

3. Luksuzno putovanje

- Luksuzna IDKP pružaju vrhunsko iskustvo za putnike koji teže prvoklasnoj udobnosti, raskošnim sadržajima i personaliziranoj usluzi. Kabine su često prostrane apartmanske sobe s privatnim balkonima, a usluge uključuju vrhunsku kuhinju, posvećenu poslugu te ekskluzivne i češće izlete. Ova putovanja pružaju jedinstvenu kombinaciju putovanja i luksuznog odmora, omogućujući putnicima da uživaju u svim blagodatima dok istražuju destinacije diljem svijeta. U ovakvim putovanjima omjer osoblja i putnika je oko 1/1 dok je cijena značajnije skuplja zbog svih pruženih pogodnosti. Ta cijena se kreće u rangu od prosječno 500€ po danu putovanja.

Osim navedenih najvažnijih podjela postoje i druge podjele kojima putnici mogu dodatno suziti izbor ponude i odabrati najprikladnije putovanje. Jedna od ostalih podjela kružnih putovanja može biti prema pretpostavljenoj dobnoj skupini putnika pa tako postoje putovanja koja su primjerenija mlađim generacijama kao npr. djeci ili studentima, dok s druge strane postoje opuštenija putovanja za putnike starije životne dobi i umirovljenike. Još je moguća i podjela prema temi putovanja koja su usmjerena osobama sa posebnim interesima i hobijima kao što su glazba, umjetnost, gastronomija, sport i sl. Neki od putnika su zbog raznih razloga možda više naklonjeni jednoj od brojnih kompanija kružnih putovanja pa odabiru putovanja samo od te kompanije.

Nakon sveobuhvatnih klasifikacija, evidentno je da svaki putnik može pronaći putovanje koje se savršeno uklapa u njegove preferencije i želje. U slučaju nedoumica ili potrebe za stručnim savjetom, uvijek je moguće potražiti pomoć od kvalificiranih stručnjaka u ovoj dinamičnoj i kompleksnoj, ali dobro organiziranoj industriji. Svaka kompanija koja posluje na području IDKP mora imati kvalitetnu i aktivnu službu za korisnike te pružene odgovore na često postavljena pitanja.

2.2. IZUZETNO DUGA KRUŽNA PUTOVANJA

Kao što je već definirano, izuzetno dugim kružnim putovanjima se smatraju putovanja u trajanju od 100 ili više dana. Osim trajanja, ističu se bogatstvom sadržaja i raznovrсноšću aktivnosti koje nude putnicima. Tijekom ovakvih putovanja, putnicima se osigurava mnoštvo iskustava, uključujući obilaskе različitih kontinenata, upoznavanje s različitim kulturama i tradicijama, sudjelovanje u lokalnim manifestacijama i događanjima te pristup brojnim edukativnim programima i radionicama. Radi toga, kompanije i brodovi koji provode ova dugotrajna putovanja ulažu puno truda u njihovu organizaciju i uzimaju u obzir hrpu elemenata kako bi čim uspješnije ostvarili taj pothvat te ispunili pa čak i nadmašili očekivanja i želje putnika.

Stoljetno iskustvo kompanija omogućilo je razvoj efikasnih strategija kao odgovor na organizacijske i nautičke izazove te sve ostale probleme koje izuzetno duga kružna putovanja donose. Tako su, kroz godine, ova putovanja evoluirala iz jednostavnih plovidbi sa osnovnim opcijama u kompleksna iskustva bogatih mogućnosti koja su usmjerena na razonodu, istraživanje i obrazovanje.

2.2.1. Povijest izuzetno dugih kružnih putovanja

Iako se kroz povijest pa i danas količina ponude ove vrste kružnih putovanja ne može mjeriti sa količinom ostalih kraćih tipova putovanja, ipak, obzirom na prirodu ovakvih putovanja, kroz posljednje stoljeće interes za IDKP i njihova ponuda na tržištu bila je gotovo konstantna.

Tako se putovanja nalik modernim krstarenjima trajanja 100 ili više dana koja su se izvodila krajem 19. i početkom 20. stoljeća navode kao početci svjetskih i izuzetno dugih kružnih putovanja. Jedan od prvih brodova koji se otisnuo na putovanje trajanja dužeg od 100 dana bio je brod Ceylon kojeg je dala izgraditi poznata kompanija P&O, a koji je u vrijeme putovanja bio u vlasništvu kompanije Inter-Oceanic Yachting Company Limited. Brod Ceylon isplovio je iz luke Southampton 29. listopada 1881. godine i vratio se natrag u Southampton 22. kolovoza 1882. godine, nakon gotovo 10 mjeseci putovanja.

Ceylon je isplovio iz luke Southampton 29. listopada 1881. godine, putujući prema Sueskom kanalu i zaustavljajući se, između ostalih, u lukama u Bordeauxu putem rijeke Garonne, Lisabonu, Gibraltaru, Malagi, Marseilleu i Malti. Brod prolazi kroz Sueski kanal 19. prosinca, zatim plovi Crvenim morem prije nego što je krenuo prema Bombayu, Madrasu i Kolkati. Stigao je u Penang 2. veljače 1882. godine, zatim prolazi pokraj Johore, Singapura, Manile i Hong Konga. 3. ožujka napušta Hong Kong i nakon osam dana stiže u Nagasaki. Tijekom sljedećih 19 dana posjetio je Kobe i Yokohamu, napuštajući ih 25. ožujka te je krenuo prema Havajima. Prekooceanski prijelaz dug 3.500 nautičkih milja trajao je 15 dana, i stigao je na Oahu 8. travnja ujutro. Nakon posjeta Honolulu i Hilo, brod je napustio Havaje 17. travnja te nakon deset dana na moru stigao je u San Francisco. Zatim je krenuo prema jugu, zaustavljajući se u Mazatlánu, Guayaquilu i Callau prije nego što je okružio Rt Horn i posjetio Falklandske otoke, nakon čega je krenuo prema sjeveru, putem Rio de Janeira, Buenos Airesa i Montevidea. Tijekom prelaska Atlantika posjetio je St. Vincent, Kanarske otoke i Madeiru, stigavši u Southampton 22. kolovoza 1882. godine završavajući ovo epsko putovanje, duljine preko 37.500 nautičkih milja i trajanja gotovo deset mjeseci ³.

Također jedno od najpoznatijih je kružno putovanje oko svijeta broda Laconia kompanije Cunard Line koja je godine objave ovog rada obilježila stogodišnjicu tog putovanja. Brod Laconia bio je prvi od nekoliko brodova koji su se tih ranih godina 20. stoljeća uputili na putovanja oko svijeta uključujući i brod Samaria iste kompanije, ali i brodove Empress of France i Empress of Britain kanadske kompanije Canadian Pacific.

Putovanje broda Laconia naziva se i prvo kontinuirano oplovljenje svijeta jer je ovo putovanje prolazilo kroz Panamski kanal, čije je otvorenje bilo tek desetak godina prije odnosno 15. kolovoza 1914. godine. Otvaranjem panamskog kanala olakšana je plovidba brodovima na IDKP. Razlog tomu je što nakon otvaranja kanala brodovi koji su planirali oploviti svijet više nisu morali ploviti dotadašnjom, karakterističnom, ali ne pretjerano sadržajnom rutom oko Južne Amerike.


Sljedeći primjer broda koji je oplovio svijet u više od 100 dana i to nekoliko puta bio je brod Cleveland. To je brod izgrađen 1909. godine u vlasništvu kompanije Hamburg-

³ Messinger, N.: *A short history of cruising (from 1835-1972)*, https://www.pandosnco.co.uk/cruising_history.htm (17.08.2023)

American Line, duljine oko 185 metara i najveće širine gotovo 20 metara. Putovanja oko svijeta brodom Cleveland organizirao je američki biznismen i turoperator, jedan od pionira svjetskih kružnih putovanja, Frank C. Clark (Slika 1.). Nakon obavljenog prvog od četiri putovanja od 16. listopada 1909. do 31. siječnja 1910. godine, brod Cleveland isplovio je na svoje drugo putovanje oko svijeta 5. veljače 1910. godine⁴.

AROUND the WORLD in LUXURY
The Greatest Vacation Trip the World Can
Afford for a Fraction of the Usual Cost

Clark's Cruises Around the World
NEARLY FOUR MONTHS



by the superb new Hamburg-American Line S.S. CLEVELAND (18,000 tons), built in 1909; equipped with electric elevator, fans in all cabins, ventilation a feature; wireless.

Four Cruises
From New York, October 16, 1909
From San Francisco, February 5, 1910, and
From New York, October 15, 1910
From San Francisco, February 4, 1911

Rates from \$650 upward. Entrancingly delightful itineraries; fares include hotels, guides, drives, etc., all first-class. Many new and delightful features. Includes Italy, Egypt, India, Ceylon, Burma, Java, Borneo, Philippines, China and Japan.

Clark's Twelfth Annual Cruise
TO THE ORIENT AND THE MEDITERRANEAN

by the magnificent twin-screw steamer "Grosser Kurfuerst," of the North German Lloyd, from New York, February 5, 1910. Rates from \$400 upward, include every necessary expense afloat and ashore, strictly first-class.

A delightful itinerary of seventy-three days, visiting Madeira, Spain, Algiers, Athens, Constantinople, twenty-four days in Egypt and Palestine, Italy, Riviera, etc. Stop-over in Europe allowed. Side trips to the Passion Play at Oberammergau, etc.

Send for handsome, illustrated descriptive programs and rates.

FRANK C. CLARK, Times Building, New York

Slika 1. Oglas ponude putovanja oko svijeta brodom Cleveland iz 1909. godine

Izvor: www.periodpaper.com

U razdoblju od polovice 20. stoljeća do početka 21. stoljeća, izuzetno duga kružna putovanja doživjela su značajne promjene i transformacije, usklađujući se s dinamičnim razvojem turističke industrije i tehnološkim napretkom. Brodovi su postajali sve veći i luksurniji, sa većim kapacitetima, dok su kompanije počele nuditi razne dodatne sadržaje u svojim itinerarima. Nakon razornih posljedica Drugog svjetskog rata, turistička industrija počela se oporavljati i ponovno razvijati u drugoj polovici 20. stoljeća. Tijekom ovog razdoblja, rastuća stabilnost i blagostanje omogućili su većem broju ljudi da se upuste u

⁴ Frizell, W.G., Greenfield, G.H.: *Around the world on the Cleveland*, 1910., 23.01.2023, HathiTrust, <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.b4536218&seq=9> (17.08.2023)

putovanja, uključujući i IDKP. Povećana dostupnost zrakoplovnog prometa i brodova omogućila je globalno povezivanje i kompanijama organizatorima krstarenja da obuhvate različite dijelove svijeta u svojim rutama. Ovo razdoblje označava prijelaz iz tradicionalnih plovidbi prema modernim konceptima izuzetno dugih kružnih putovanja, donoseći inovacije u rute, sadržaje i iskustva za putnike.

U modernijem dobu kružnih putovanja, tehnološki napredak igra ključnu ulogu. Internetska prisutnost omogućuje putnicima da istražuju i rezerviraju putovanja online, dok su kompanije usvojile digitalne alate i nove marketinške strategije kako bi poboljšale iskustvo putnika. Digitalni sustavi za zabavu, informiranje i komunikaciju postali su sastavni dio brodskih sadržaja, doprinoseći interaktivnosti i udobnosti putnika tijekom dugih plovidbi. Osim pozitivnih strana, tehnološki napredak je sa sobom donio ekološki problem koji u povijesnom razvoju nije bio dominantna tema, no s rastom svijesti o održivosti i ekološkom utjecaju turizma počela su se javljati razna ekološka pitanja na koje kompanije također moraju pružiti efikasan odgovor.

2.2.2. Trenutna ponuda izuzetno dugih kružnih putovanja

U današnje vrijeme izuzetno duga kružna putovanja karakteriziraju brojne moderne značajke koje su rezultat tehnološkog napretka, promjenjivih potreba putnika te sve sofisticiranijih očekivanja u turističkom iskustvu. Ovi putnički aranžmani nisu samo obični prelasci velikih udaljenosti brodom, već istinski doživljaji koji spajaju istraživanje, relaksaciju i razonodu.

Jedna od glavnih modernih značajki je izrazita raznolikost ponuda. Veliki broj kompanija svojim ponudama pokrivaju mnoštvo različitih ruta i itinerara, destinacija između kojih se plove te sadržaja i aktivnosti na brodu tijekom plovidbe. Putnici danas imaju priliku izabrati putovanja svih mogućih vrsta navedenih u dijelu o vrstama putovanja, koja se usredotočuju na njihove specifične interese. Luksuz je također postao središnji dio modernih putovanja kao način kompenzacije za sporost kretanja koja u ostalim tipovima prijevoza nije izražena, a naročito ne u zrakoplovnom prijevozu, glavnom konkurentu brodovima u području prekomorskog prijevoza. Brodovi sada nude prvoklasne kabine s privatnim balkonima, luksuzne restorane, *wellness* centre, ekskluzivne događaje i izlete, pružajući putnicima vrhunsko iskustvo tokom putovanja. Ova sveobuhvatna udobnost i ekskluzivnost na brodu često su prožeta profesionalnom poslugom i velikim brojem članova osoblja.

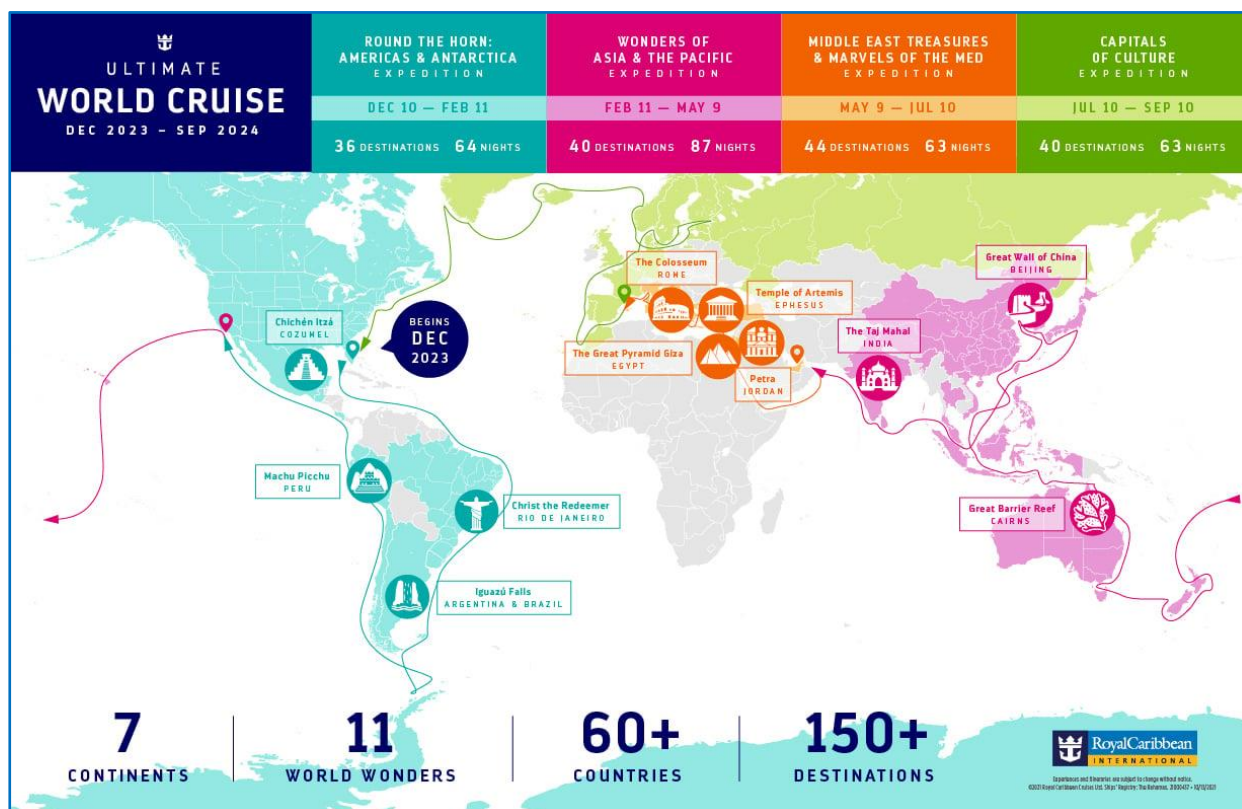
S tehnološkim napretkom, digitalni elementi postaju neizostavan dio modernih putovanja. Putnici mogu koristiti pametne uređaje za praćenje putovanja, pristup brodskim informacijama, rezervaciju aktivnosti, restorana i izleta te dijeljenje svojih iskustava na društvenim mrežama. Ovo omogućuje veću autonomiju putnika i dodatnu personalizaciju njihovog iskustva. Dostupnost interneta na brodu omogućila je neometanu komunikaciju s vanjskim svijetom, što je postalo važno putnicima koji žele ostati povezani tijekom dugotrajnih putovanja. Također, brodski sustavi za zabavu i edukaciju nude širok raspon mogućnosti kako bi putnici uživali u vlastitim interesima i aktivnostima tijekom slobodnog vremena. Sve te modernizirane značajke i pristupi čine današnju ponudu IDKP raznolikom i bogatom. Kompanije se natječu da pruže inovativna iskustva koja će se istaknuti na tržištu, te nude velik sadržajni, vremenski i cjenovni raspon.

Trenutno stanje na tržištu izuzetno dugih kružnih putovanja stabilno je i traženo. O tome svjedoče mnogi izvori i novinski članci koji pišu kako je za neka od najtraženijih ponuda potrebno rezervaciju napraviti do nekoliko mjeseci pa čak i godinu dana prije planiranog početka putovanja. Odnosno od trenutka objave mogućnosti rezervacije, većina kabina i opcija nekih popularnih putovanja rasproda se već u nekoliko dana. Pa se tako ponuda kompanije Oceania Cruises za putovanje u 2023. godini nazvana „*Around the world in 180 days*“ rasprodala u jedan dan od objave. Također zanimljiva je i situacija ponude kompanije Regent Seven Seas Cruises čije se putovanje od 150 dana planirano za 2025. godinu u potpunosti rezerviralo prije službene objave puštanja u prodaju.

Neke od ostalih kompanija i primjera njihovih ponuda su kompanija Cunard Line koja je za 2023. godinu povodom stogodišnjice putovanja spomenutog broda Laconia osmislila putovanja oko svijeta koja će se ticati nekih luka u koje je prije 100 godina pristao i brod Laconia. Na ta putovanja, prvo u trajanju od 107, a drugo u trajanju od 108 dana, otisnut će se redom brodovi Queen Victoria i Queen Mary 2. Kompanija Seabourn Cruise Line nudi putovanje pretežno fokusirano na zemlje Europe i Mediterana u trajanju od 103 dana koje će se odviti u 2024. godini, Princess Cruises u ponudi ima dva putovanja od 110 i 111 dana također u 2024. godini sa oko 50 različitih destinacija u oko 30 država. Nadalje, MSC Cruises nudi putovanje fokusirano na 4 od 7 kontinenata koje okružuju Atlantski ocean i Mediteran zakazano za 2024. godinu u trajanju od 128 dana brodom MSC Poesia. Kompanija Silversea Cruises u ponudi ima putovanje komplementarno itineraru MSC-a koje je zakazano također za 2024., a posjećuje kontinente koji okružuju Tihi ocean.

Iako su itinerari navedenih kompanija, kao i ostala putovanja koja nisu spomenuta, doista zanimljivi i obećavaju mnogo raznolikih iskustava, ipak, dvije ponude se nesumnjivo izdvajaju iz mnoštva, svojim bogatstvom sadržaja i očaravajućim itinerarom. Te ponude zapet će za oko svima koji istražuju ovo područje i ukoliko se odluče za neku od njih zasigurno će doživjeti iskustvo koje će ostati urezano u njihovim uspomenuama zauvijek.

Prva ponuda je, kako joj i samo ime govori, „Ultimativno putovanje oko svijeta“ američke i jedne od najvećih kompanija na svijetu u industriji kružnih putovanja, Royal Caribbean Cruises. Ovo putovanje koje je planirano za prosinac 2023. vodi putnike brodom Serenade of the Seas na istinski nezaboravnu i veličanstvenu pustolovinu kroz 274 dana trajanja putovanja, posjećujući preko 150 destinacija u više od 60 država diljem svih 7 kontinenata u jednoj epskoj avanturi. Putovanje uključuje i obilazak 11 svjetskih čuda, a to su kronološkim redom putovanja: Kip Krista Iskupitelja (Brazil), vodopadi Iguazu (Brazil i Argentina), Machu Picchu (Peru), Chichen Itza (Meksiko), Veliki koraljni greben (Australija), Kineski zid (Kina), Taj Mahal (Indija), Petra (Jordan), Keopsova piramida (Egipat), Artemidin hram (Grčka) i Kolosej (Italija) (Slika 2.).



Slika 2. Prikaz rute i glavnih elemenata ultimativnog putovanja oko svijeta kompanije Royal Caribbean

Izvor: www.royalcaribbeanblog.com

Druga nevjerojatna ponuda dolazi od novoosnovane kompanije Life at Sea Cruises u vlasništvu veće broderske kompanije Miray International. Kompanija Life at Sea Cruises ovom ponudom opravdava svoje ime i nudi putnicima itinerar kao nijedan prije nje. Naime, trajanje putovanja u pitanju je nezamislivih 1095 dana odnosno 3 pune godine boravka na moru što je trostruko više od aranžmana koji nudi Royal Caribbean. Prema čudesnom itineraru ovog putovanja, putnici će također preploviti svih 7 kontinenata kao i putnici na prethodno navedenom putovanju, međutim obim destinacija i sadržaja mnogo je veći. Putnici će tako proputovati kroz čak 140 država svijeta pritom pristajući u 382 različite luke u 1095 dana od početka putovanja koje je planirano za 1. studenoga 2023. godine. Ovaj impresivan itinerar izvoditi će se brodom Lara (Slika 3.) koji je zamijenio prvotno planirani brod Gemini. Brod Lara ima ukupno 627 kabina i kapacitet putnika malo preko 1250, što je nešto više od 1000 putnika koje je mogao primiti brod Gemini. Na brodu se osim kabina nalaze i brojni prostori za putnike, primjerice kazalište, bar, restoran, teretana, kao i medicinski i *wellness* centar te paluba s bazenom.



Slika 3. Brod Lara kompanije Life at Sea Cruises

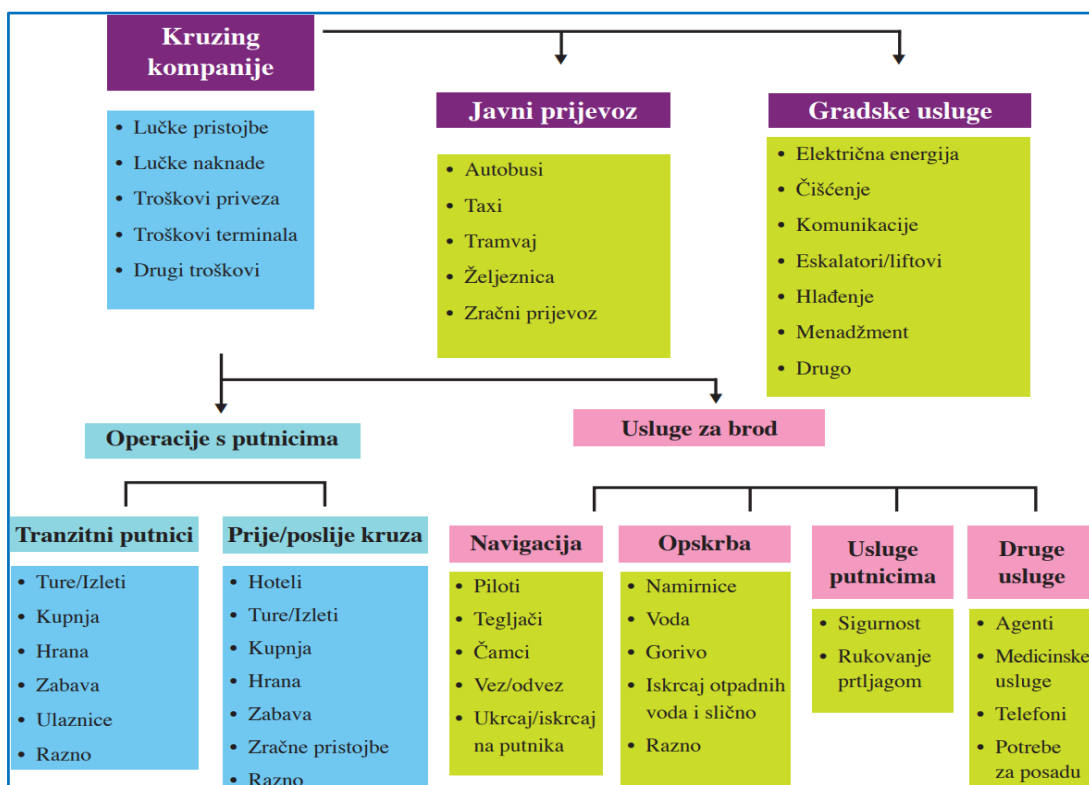
Izvor: www.lifeatseacruises.com

Nepobitna raznolikost i bogatstvo modernih IDKP nudi nevjerojatna iskustva putnicima diljem svijeta. Kroz opsežne itinerare, bogate sadržaje i luksuzne kabine, kompanije se trude ispuniti različite potrebe i želje putnika. Upravo ta raznolikost i pristup personalizaciji postaju jedan od glavnih čimbenika koji privlače putnike da se upuste u avanture koje traju stotinu ili više stotina dana.

No, organizacija ovako kompleksnih izuzetno dugih putovanja nosi sa sobom brojne izazove i probleme koji se moraju pažljivo rješavati i zahtijeva vrhunsku stručnost, planiranje i inovativnost. Dok se kompanije natječu da pruže nezaboravna iskustva, moraju se suočiti s mnogim tehničkim, logističkim i organizacijskim preprekama kako bi osigurale da putnici dobiju nevjerojatan i besprijekoran doživljaj. Sljedeće poglavlje će detaljnije istražiti organizacijske segmente ovih putovanja te analizirati kako se kompanije nose s izazovima i problemima koje predstavljaju IDKP.

3. ORGANIZACIJSKI SEGMENTI

U svijetu svih krstarenja organizacija igra ključnu ulogu u ostvarivanju besprijekornog iskustva putnika. Kada je riječ o izuzetno dugim kružnim putovanjima, koncept organizacije postaje još vitalniji zbog njihove prirode i obujma elemenata koje treba imati u vidu, uključujući složenost itinerara, raznolikost i specifičnost pojedinih destinacija, ali i obilja ostalog popratnog sadržaja koje treba koordinirati prije početka putovanja kako bi se osiguralo njegovo planirano provođenje. Iako su putnik i organizacijski aspekti usmjereni na pružanje udobnosti i zadovoljstva središnji fokus kompanija, bez popratnih, servisnih usluga i administrativnih poslova putovanje se ne bi moglo uspješno izvesti. Neki od tih sadržaja i usluga uključuju razne dobavljače potrepština, turističke agencije, državne i lučke vlasti i službe, pravne i marketinške poslove, pružanje adekvatne razine sigurnosti broda i putnika, i cjelokupnog vođenja pripreme broda za putovanje i njegovo izvršenje (Slika 4.).



Slika 4. Struktura nekih od glavnih elemenata organizacije kružnog putovanja

Izvor: Benić, I.: „Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju“, Poslovna izvrsnost, 2011.

Da bi se svi ovi elementi povezali u funkcionalnu cjelinu koja će pozitivno utjecati kako na financijsko i poslovno stanje same kompanije, tako i na gospodarsko stanje i prosperitet posjećenih destinacija. Svaka djelatnost mora biti odrađena na najvišem nivou. Kompanije koje provode IDKP oslanjaju se na velik broj zaposlenika raspoređenih po odjelima čiji je posao organizirati jedan ili više određenih dijelova cijelog putovanja ili na pomoć trećih strana i specijaliziranih agencija. Ovo poglavlje pruža dublji uvid u te dijelove organizacije putovanja i njihove komponente.

3.1. PLANIRANJE ITINERARA

Itinerar je jedan od, ako ne i najbitniji element kružnog putovanja. Predstavlja temeljni okvir putovanja, definirajući sve destinacije, luke, i aktivnosti koje će putnici doživjeti. Dobro isplaniran i pažljivo sastavljen itinerar sa bogatim ili intrigantnim sadržajem, bilo da se radi o izletima u poznatim svjetskim lokacijama ili zanimljivim događanjima i aktivnostima na brodu, osigurat će privlačenje putnika takvoj ponudi i njenu rasprodaju.

Prilikom osmišljavanja itinerara i cjelokupne ponude putovanja postoji nekoliko glavnih kategorija koje planeri moraju razmotriti te čiji elementi utječu na konačni rezultat itinerara. Prva od njih i jedna od najbitnijih je marketinški miks, čiji se elementi temelje na marketinškim strategijama i taktikama⁵. Elementi ove kategorije obuhvaćaju putnicima najvažnije stavke putovanja, a to su odabir destinacija i područja putovanja te određivanje cijena i mogućnosti aranžmana, uz ostale također važne elemente. Prva i najvažnija odluka u planiranju itinerara je izbor destinacija i područja putovanja te analiza tržišta. Ovaj korak zahtijeva temeljitu analizu i istraživanje. Destinacije se biraju na bazi atraktivnosti, jedinstvenosti, kulturnih i prirodnih bogatstava te njihove privlačnosti za ciljanu publiku, ali i razdoblja plovidbe to jest sezonalnosti jer su neke luke i države traženije u jednim periodima godine nego u ostalim. Primjerice, većina hrvatskih luka i općenito luka Mediterana puno su zanimljivije tokom ljetnih mjeseci nego tijekom zimskih. Osim toga, važno je razumjeti potrebe i interese putnika kako bi se stvorio itinerar koji će to i zadovoljiti. Nakon odabira destinacija sljedeći element je određivanje trenutne ponude i potražnje te

⁵ Peručić, D.: Cruising-turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013., str. 90.

pregled konkurentskih itinerara na tržištu kao i sastavljanje cjenovne strukture. Ona zahtijeva pažljivu analizu troškova kao što su neki od očiglednih troškova poput lučkih pristojbi, goriva i hrane, ali treba razmotriti i troškove aktivnosti na kopnu, dodatne opcije putovanja te marketinške i prodajne troškove. Izračunavanje ispravnih troškova ključno je za održavanje profitabilnosti. Nakon priređivanja glavne ponude marketinški mikroelementi također uključuju stvaranje posebnih ponuda i paketa kako bi se povećala atraktivnost putovanja. To može uključivati "all-inclusive" pakete s besplatnim pićima na brodu, besplatnim pristupom internetu ili *wellness* paketima. Ove dodatne usluge pridonose obogaćivanju putničkog iskustva. Za kraj potrebno je odrediti načine i strategije oglašavanja i promocije kreiranih ponuda, jer to igra ključnu ulogu u privlačenju putnika. To uključuje marketinške kampanje koje koriste različite medije, kao i prisutnost na društvenim mrežama. Promocija treba naglasiti jedinstvenost i vrijednost putovanja, istaknuti posebne ponude i potaknuti potencijalne putnike na rezervaciju. Marketinški miks, kao kompleksna kategorija u planiranju itinerara IDKP, omogućuje kompanijama da stvore privlačan i profitabilan itinerar. Pažljivo promišljeni marketinški elementi zajedno stvaraju ne samo atraktivnu ponudu već i nezaboravno iskustvo za putnike, čime se osigurava dugoročna uspješnost i respektabilnost kompanije.

Dok Marketinški miks postavlja temelje privlačnih i konkurentnih itinerara, operativni elementi čine srž planiranja itinerara IDKP. Ovi tehnički aspekti osiguravaju da putovanje bude izvedivo i prođe bez poteškoća, kako za putnike tako i za kompaniju i brod. Operativni aspekti počinju s odabirom i osiguranjem prijevoza za putnike. To uključuje izbor odgovarajućeg broda, osiguravanje sigurnosti plovidbe, rješavanje logističkih izazova kao što su vezovi u lukama i osiguranje potrebne opreme za plovidbu. Uz to, kompanije moraju koordinirati transfer putnika, do broda na početku putovanja i od broda na kraju, koji je često uključen u ponudu. Kako se velik dio IDKP odvija izvan broda, to zahtijeva organizaciju različitih izleta i aktivnosti na kopnu. Ovo uključuje rezervacije za razgledavanje, avanturističke izlete, kulturne posjete i druge aktivnosti koje obogaćuju putničko iskustvo. Kompanije trebaju osigurati da su izleti dobro organizirani, sigurni i relevantni za destinaciju. Brodovi koji izvode IDKP moraju biti potpuno opskrbljeni za periode dužeg boravka na moru. Ovo uključuje nabavu hrane, pića, goriva i svih ostalih potrepština. To ovisi o isto tako bitnom elementu suradnje s raznim pružateljima usluga i partnerima. To uključuje turističke agencije za organizaciju izleta, lučke vlasti i službe za rješavanje carinskih i administrativnih pitanja te druge partnere u destinacijama koje brod posjećuje.

Osim toga, operativni aspekti uključuju i upravljanje otpadom, vodom, električnom energijom i drugim logističkim izazovima kako bi se brod održavao i funkcionirao bez poteškoća. Ovaj dio također podrazumijeva i postizanje adekvatne sigurnosti koja je apsolutni prioritet svakog procesa. Primjerice postavljanje stroge sigurnosne politike i protokola na brodu, obuka osoblja za postupanje u izvanrednim situacijama te praćenje vremenskih uvjeta i drugih faktora koji bi mogli utjecati na sigurnost putnika. Osim toga, kompanije moraju imati planove za evakuaciju i pružanje medicinske pomoći u slučaju nužde. Operativni elementi čine "srce" itinerara IDKP. Bez pažljive koordinacije transporta, logistike, sigurnosti putnika i suradnje s partnerima, čak i najatraktivniji itinerar može postati izazov za provedbu. Stoga je nužno pažljivo razmotriti sve tehničke detalje kako bi se osigurala besprijekorna provedba putovanja i zadovoljstvo putnika.

Treća kategorija koja utječe na konačni izgled ponude jesu socijalni čimbenici radi kojih se s jedne strane itinerar prilagođava ciljanoj skupini putnika, dok s druge strane ovisi o reputaciji i pouzdanosti potencijalnih suradnika i partnerskih firmi, kao i o mogućnostima i turističkom aspektu destinacija. Obzirom na dob, kulturu, financijski status i količinu putnika na putovanju itinerar i njegove dodatne ponude mogu se mijenjati kako bi se prilagodili različitostima. Tako se jedan itinerar sa mlađim putnicima može fokusirati na zabavu i adrenalinsku tematiku putovanja i posjet državama sa razvijenijom ponudom aktivnosti za mlade dok se onaj sa starijima usmjerava na relaksaciju i možda umjetničku tematiku putovanja. Što se tiče pouzdanosti, usluga i poslovnih mogućnosti destinacija treba organizirati boravak na pojedinim odredištima u skladu s njihovom sigurnosti i pouzdanosti te ponudom raznolike aktivnosti za putnike. Također, kompanije odabiru partnerske firme i turističke agencije koje su poznate po kvalitetnom pružanju usluga. Socijalni čimbenici su dinamični i kompleksni te zahtijevaju pažljivo promišljanje i praćenje promjena u trendovima, kao što su ekološka svijest ili trendovi u prehrambenim navikama, koji također igraju ulogu u planiranju itinerara. Kompanije bi trebale pratiti te trendove i prilagoditi svoje ponude kako bi zadovoljile rastuće socijalne svijesti i preferencije.

Četvrta, ali nikako manje važna, je kategorija pravnih i administrativnih poslova koja oblikuje pravne aspekte itinerara i bavi se službenim pitanjima te pruža dodatnu sigurnost u izvođenju pothvata IDKP. Iako ova kategorija ne mora nužno mijenjati dijelove itinerara u njoj su objedinjeni odgovori na neka od bitnih pravnih nedoumica koje se mogu javiti u ovakvim opsežnim itinerarima te razni administrativni elementi. Pravni aspekti uključuju osiguranje pravne zaštite putnika. To se odnosi na izradu detaljnih ugovora koji definiraju

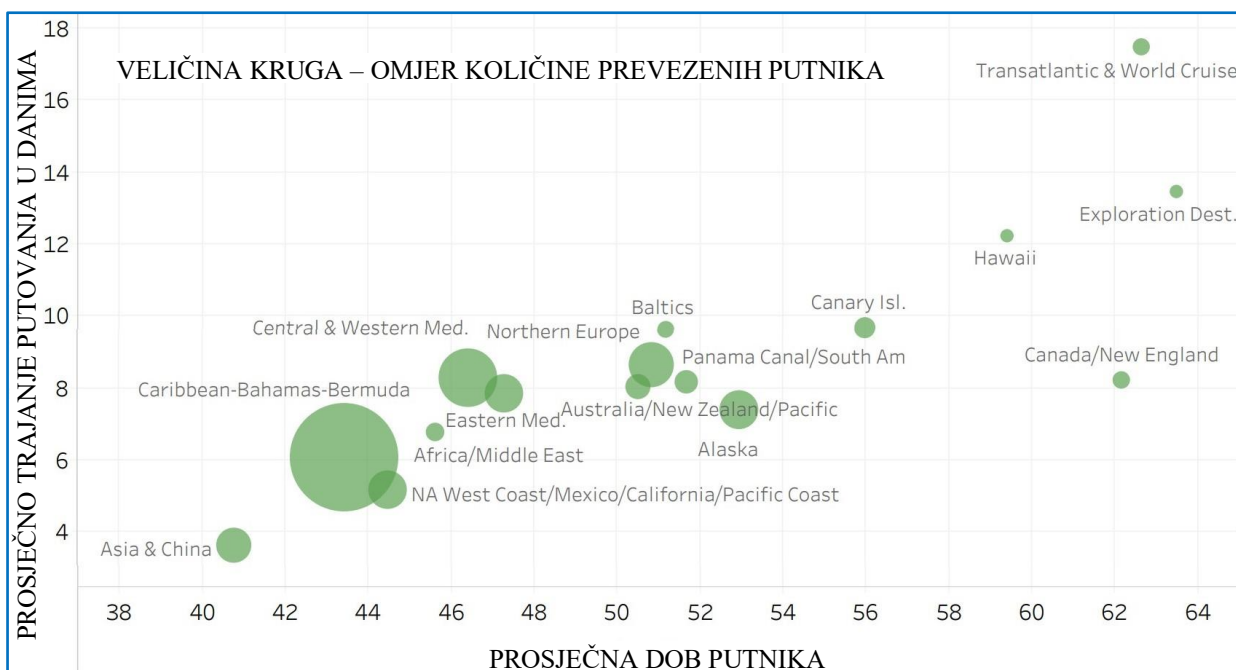
prava i obveze putnika i kompanije te jamče pravnu zaštitu u slučaju problema ili nesreća tijekom putovanja. Slično je i samo osiguranje putnika i imovine kako bi se putnicima pružila financijska sigurnost u slučaju neočekivanih događaja kao što su bolesti, nesreće ili otkazivanje putovanja. Osim osiguranja za putnike, kompanije također trebaju osigurati svoju imovinu i flotu brodova te vlastite interese. U itinerarima IDKP, zbog samog obujma i omogućavanja neponovljivosti sadržaja, često se uključuju aktivnosti koje nose određene rizike, poput avanturističkih izleta ili adrenalinskih sadržaja na brodu. Stoga, kompanije moraju uključiti odredbe o odricanju od odgovornosti kako bi se zaštitile od potencijalnih pravnih problema u slučaju ozljeda ili štete. U administraciju spadaju upoznavanje putnika na pravne regulative i posebne propise koji se primjenjuju u državama u koje se putuje. To su npr. carinski zakoni ili posebni zahtjevi pri ulasku u državu i drugi relevantni propisi. Za IDKP važno je da svi putnici sa sobom imaju potrebne dokumente za svaki dio putovanja.

3.2. ASPEKTI ORGANIZACIJE KOJI SE ODOSE NA PUTNIKE

Evidentno je da su putnici temelj i razlog postojanja industrije kružnih putovanja, a istovremeno su i glavni izvor njihova prihoda. Stoga je poznavanje i razumijevanje njihovog profila te karakteristika i načina ponašanja od ključne važnosti uspješnosti organizacije cjelokupnog putovanja. Brojnost i raznolikost ponude kružnih putovanja privlači putnike različitih dobnih skupina, kulturnih pozadina, nacionalnosti i religijskih uvjerenja. Ovi putnici također donose sa sobom različite životne stilove, hobije, interese i preferencije, te dolaze iz gotovo svih krajeva svijeta. Kako bi se to slikovito prikazalo, Mancini predlaže da zamislimo veliku kartu svijeta i prekidače koji pale različita svjetla na karti. Ako bi uključili prekidač koji pokazuje sve brodove za kružna putovanja i osvjetli njihove trenutne pozicije, gotovo svako brodom dostupno područje na karti bi zasvijetlilo. Nadalje, ako uključimo prekidač koji pokazuje sjedišta svih kompanija koja nude kružna putovanja, bilo bi manje svjetala, ali i dalje rasprostranjenih po cijelom svijetu. Konačno kada bi uključili samo onaj prekidač koji osvjetli područje odakle dolazi svaki putnik takvih kružnih putovanja, gotovo

cijela karta svijeta bi zasvijetlila. Ukratko, Mancini opisuje industriju krstarenja jednom rečenicom: „Ljudi odasvud odlaze na krstarenja posvuda“⁶.

Kada su u pitanju statistike putnika na kružnim putovanjima i IDKP, podaci iz udruženja CLIA (Cruise Line International Association), jednog od najvećih udruženja u industriji kružnih putovanja, ukazuju na konstantan rast broja putnika iz godine u godinu. Nakon drastičnog utjecaja COVID-19 pandemije 2020. godine, koja je rezultirala smanjenjem broja putnika za gotovo 80% u usporedbi s 2019. godinom, 2023. godine prognozira se ponovni porast broja putnika, čak i iznad rekordne razine zabilježene 2019. godine. Također bilježi se porast mlađih generacija koje se sve više odlučuju za odlazak na kružno putovanje, a što je posljedica pristupačnijih mogućnosti u ponudama, kao i sve veći tehnološki napredak koji određenim putnicima omogućuje da odrađuju posao od kuće, odnosno u ovom slučaju, sa kružnog putovanja. Pa je tako prosječna dob putnika na svim vrstama kružnih putovanja u posljednje tri godine bila oko 47 godina. Međutim, to nije slučaj na IDKP koja, uz transatlantska putovanja, iako također bilježe porast mlađih putnika, u 2022. godini imaju prosječnu starost putnika preko 62 godine (Grafikon 2.).



Grafikon 2. Statistika putnika na kružnim putovanjima 2022. godine

Izvor: prilagodio student prema [cruising.org](https://www.cruising.org)

⁶ Mancini, M.op. cit., 14.04.2010. (21.08.2023.)<https://www.scribd.com/read/507069380/>

Također su zanimljivi podatak da je 2022. godine gotovo 85% putnika koji su već bili na kružnom putovanju izjavilo kako planiraju otići na još jedno, što je 6% više u odnosu na 2019. godinu, te podatak da je preko 70% ljudi koji nikad nisu bili na kružnom putovanju izjavilo kako razmišljaju o tome⁷. Ovi podaci, zajedno s rastućom svjetskom populacijom, nagovještavaju veliki potencijal za daljnji razvoj industrije IDKP. Kompanije neprestano razvijaju svoje strategije, ponude i usluge te nude razne pogodnosti i smještajne, kao i sadržajne mogućnosti kako bi privukle više putnika i nastavile pozitivan trend rasta.

3.2.1. Smještaj putnika

Jedan od ključnih faktora koji utječu na ukupno iskustvo putnika na kružnim putovanjima je njihov smještaj na brodu. Kompanije pružaju raznolike opcije smještaja koje se mogu prilagoditi potrebama i preferencijama različitih putnika. Ovisno o brodu i kompaniji koja ga vodi, putnici imaju na raspolaganju različite tipove kabina i apartmana, svaki s vlastitim karakteristikama i cijenama. Kabine su nalik hotelskim sobama, osim što su obično manjih dimenzija u usporedbi sa hotelskim sobama sličnih karakteristika. Pa se tako smještajni prostori na brodovima koji plove na IDKP mogu podijeliti na 3 odnosno 4 glavne vrste: unutarnje kabine, kabine s pogledom koje se dijele na kabine sa prozorima i kabine sa balkonima i luksuzni apartmani (Slika 5.). Na izuzetno dugim kružnim putovanjima ponuda unutarnjih kabina je najčešće manja, a na nekima čak nije ni opcija iz jednostavnog razloga što prilikom dugotrajnih putovanja obalnim morem i oceanima i zbog posjeta i perioda prilaza raznim destinacijama putnici žele biti u mogućnosti u bilo kojem trenu pogledati vani da vide što ih očekuje u destinaciji kojoj se pristiže.

⁷ CLIA: *State of the cruise industry report*, svibanj 2023, (21.08.2023.)
<https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2022-1r-clia-001-overview-global-final.ashx>



Slika 5. Vrste smještaja na brodu Azamara Onward, kompanije Azamara Cruises

Izvor: prilagodio student prema www.azamara.com

Unutarnje kabine su najosnovniji i najpovoljniji smještajni prostori na brodovima za kružna putovanja. Ove kabine obično su dimenzija između 15 i 20 m² te nemaju prozore prema van, što ih čini ekonomičnim izborom za putnike s ograničenijim proračunom. Unutarnje kabine obično imaju sve potrebne sadržaje, uključujući različite opcije kreveta (jedan, dva odvojena, bračni), vlastitu kupaonicu i ostalu osnovnu opremu.

Kabine s pogledom su najbrojnije i najtraženije u industriji izuzetno dugih kružnih putovanja. To je zbog činjenice da putnicima nude trenutčan prizor okruženja kao i vremenskih prilika, uz prihvatljiv omjer cijene i kvalitete. Ovakve kabine podijeljene su u dvije glavne skupine, kabine s prozorima i kabine sa balkonima. Prozori, koji mogu biti različitih izvedbi i dimenzija, omogućuju putnicima da uživaju u pogledu na more i okolinu iz svoje kabine. Dimenzije i sadržaj ovih kabina slični su unutarnjim kabinama, s dodatkom prozora i nešto višim cijenama. Kabine s balkonima predstavljaju nadograđeni smještaj u odnosu na kabine s prozorima i popularan izbor za putnike koji žele privatni balkon s pogledom na more. Ovi balkoni često omogućuju putnicima da uživaju u mirnim trenucima promatranja izlaska/zalazaka sunca ili jednostavno opuštanje na svježem zraku. Dimenzije, kao i cijena ovakvih kabina nešto je veća nego kabina s prozorom, pa su njihove prosječne

dimenzije između 25 i 30 m². Dodatno, u cijenu ponekad može biti uključena i personalizirana usluga kao i cjelodnevna posluga.

Luksuzni apartmani (engl. suite) su najprestižniji smještajni prostori na brodu. Obično uključuju odvojeni dnevni boravak, spavaću sobu, veću kupaonicu i prostrani balkon. Ovi apartmani pružaju više prostora i luksuza za putnike koji traže dodatnu udobnost i privatnost. Također putnici koji odaberu ovakve smještaje koji mogu biti dimenzija od 40 do čak preko 100 m² često imaju privilegiran tretman. Primjerice, dodijeljena im je privatna posluga i razne druge pogodnosti kao prednost pri rezervaciji izleta i aktivnosti, ali i prioritet posjete restoranima i drugim objektima na brodu. Naravno, sve to ima i svoju cijenu pa su tako ovakve kabine od 2 pa čak do 4 ili 5 puta skuplje u odnosu na ostale vrste kabina.

Kompanije prepoznaju važnost prilagodbe smještaja putničkim preferencijama i potrebama. Putnici mogu birati između različitih kategorija smještaja, svaka s vlastitim setom sadržaja, raznim opcijama i cijenama. Ovo pruža fleksibilnost i omogućuje putnicima da odaberu smještaj koji najbolje odgovara njihovim željama i budžetu. Svaki smještajni prostor na brodu zahtijeva detaljnu operativnu brigu kako bi se osiguralo zadovoljstvo putnika i njihova udobnost tijekom putovanja. Kabine i apartmani moraju se redovito čistiti i održavati kako bi se osigurala higijena i funkcionalnost. To uključuje pranje posteljine, zamjenu ručnika, čišćenje kupaonice i općenito održavanje prostora. Kompanije često imaju posebne timove za čišćenje i održavanje. Također, važno je osigurati kvalitetnu komunikaciju sa kabinom te poslugu u kabinu za razne zahtjeve i pitanja gostiju kao što su razne potrepštine, hrana i piće, dodatni jastuci ili posteljina, i slično. Kabine moraju pružiti primjerenu razinu sigurnosti i biti opremljene sigurnosnim sustavima, uključujući protupožarne uređaje i detektore dima. Kompanije moraju osigurati da svi smještajni prostori zadovoljavaju sigurnosne standarde. Postoji i mogućnost dizajniranja kabina za osobe s posebnim potrebama, poput invaliditeta, što neke kompanije nude svojim putnicima. Uz postizanje željenog dizajna i operativnosti kabina važan čimbenik je i koordinirani proces prihvata i prijave putnika prilikom ukrcanja, kao i logističko planiranje dostave njihove prtljage na brod te dodjela kabina odgovarajućim putnicima. U pogledu organizacijskih elemenata, smještaj je povezan s operativnim aspektima kao što su logistika nabave potrepština za kabine, upravljanje osobljem koje održava smještaj, te financijskim aspektima koji uključuju cjenovnu strukturu i profitabilnost različitih kategorija smještaja.

3.2.2. Sadržaj za putnike

Sadržaj koji se putnicima nudi na kružnim putovanjima, posebice na izuzetno dugim, igra glavnu ulogu u privlačenju i zadržavanju putnika, a time i u uspjehu samog putovanja i njegovoj profitabilnosti. Samim time, ponuda raznovrsnog, atraktivnog i nesvakidašnjeg sadržaja može kompanijama pružiti konkurentske prednosti na tržištu. Potencijalni putnici često uspoređuju sadržaje i itinerare različitih ponuda kako bi pronašli onu koja najbolje odgovara njihovim interesima i očekivanjima. Kvalitetan sadržaj i aktivnosti koje pružaju nezaboravna iskustva stvaraju ponos među putnicima. Oni često dijele svoja iskustva s drugima, potičući prijatelje i obitelj da se pridruže sličnim putovanjima. Sadržaj oblikuje putničko iskustvo, čineći ga bogatim, raznolikim i nezaboravnim. Stoga, kompanije moraju posvetiti punu pažnju prilikom kreiranja sadržaja za svoja putovanja, imajući pritom na umu sve bitne komponente korištene pri planiranju itinerara. To uključuje aktivnosti i događanja te cjelokupan sadržaj kako na brodu tijekom dugih perioda plovidbe između dviju udaljenijih destinacija, tako i na kopnu nakon pristajanja u planiranim odredištima.

3.2.2.1. Na brodu

Kada je riječ o sadržajima i aktivnostima na brodu, ponuda je velika. Putnici mogu uživati u raznim restoranima s različitim kulinarskim iskustvima, od restorana konkurenata nekim od najboljih svjetskih gastronomskih destinacija do klasičnih samoposlužnih restorana. Tijekom dana, mogu se uključiti u različite aktivnosti kao što su fitness programi, spa tretmani, bazeni, kasina, radionice i sportski sadržaji. Večeri su rezervirane za zabavu, uključujući koncerte, kazališne predstave i plesne zabave. Međutim, kad je riječ o dugotrajnim putovanjima kompanije moraju odvojiti mnogo više vremena za osmišljanje i organizaciju dodatnih aktivnosti i događanja za putnike tijekom putovanja, osim same ponude objekata i prostora za posjetu. Tako većina kompanija organizira tematske zabave za neke od glavnih praznika i blagdana, kao što su proslave za doček Nove godine, Božić, Dan zaljubljenih, Uskrs i slično. Uz potrebu organizacije ovih, općepoznatih manifestacija kompanije se trude popuniti sve praznine u rasporedu nekim eventom, edukacijom, radionicom i slično. Važno je napomenuti da se o svakom od tih događanja i proslava mora razmišljati unaprijed, prije samog isplovljenja, jer nakon početka putovanja bilo kakve promjene ili dodaci postaju izazovniji. Osim povremenih i dinamičnih događanja, putnicima su na raspolaganju i svakodnevne zanimacije koje se nude na brodovima za kružna putovanja. Tako se putnici mogu baviti sportovima poput plivanja, tenisa, fitnessa ili čak

penjanja po umjetnoj stijeni na brodu. Dnevno dostupni su i *wellness* centri i spa usluge. To uključuje masaže, saune, hidroterapiju i druge tretmane usmjerene na opuštanje i brigu o zdravlju. Uz standardne usluge, neke kompanije nude i neobične sadržaje, usluge i tematske prostore kako bi privukle putnike na svoja putovanja. Tako postoje brodovi s kompletnim karting arenama, zabavnim ili vodenim parkovima, muzejima, trgovačkim centrima, igraonicama i slično. Svi ovi elementi doprinose raznolikosti i atraktivnosti sadržaja na brodu i čine kružna putovanja izuzetno privlačnim za putnike.

3.2.2.2. Na kopnu

Jednako, ako ne i bitnije od pružanja kvalitetnog i opširnog sadržaja na brodu je priuštiti putnicima dostatne mogućnosti i sveobuhvatne aktivnosti prilikom dolaska i boravka na svakoj od brojnih destinacija koje se posjećuju. To je zato što ovakvi brodovi koji plove na IDKP gotovo više vremena provode u lukama i odredištima nego na otvorenom moru, pri tome ne uzimajući u obzir kako je plovidba predviđena, ukoliko je to izvedivo, noću dok putnici spavaju. Po pitanju sadržaja na kopnu, cilj je kompanija čim bolje istražiti destinacije u koje će njihovi brodovi ploviti. Svaka destinacija ima svoje jedinstvene karakteristike pa kompanije trebaju pažljivo planirati ponudu iz jednostavnog razloga kako bi mogli putnicima pružiti sve potrebne informacije i programe obilaska, ostvarivši tako njihove želje i vlastiti profit. Na kopnu, organizacija svih tih izleta i aktivnosti je od velike važnosti za njenu uspješnu provedbu. Putnicima se nude razgledavanja, avanturistički izleti, kulturni obilasci, posjeti lokalnim atrakcijama i još mnogo toga. Ključno je istraživanje tržišta i praćenje trendova te suradnja sa turističkim agencijama posjećivanog područja sa dugoročnim iskustvom i kvalitetnom uslugom kako bi se stvorila atraktivna ponuda za putnike. Ovo će osigurati da putnici imaju obogaćeno iskustvo tijekom posjeta različitim destinacijama na svojim IDKP.

3.2.3. Sigurnost i zdravstvena njega

Sigurnost i zdravlje putnika na izuzetno dugim kružnim putovanjima su neizostavni aspekti u organizaciji ovakvih putovanja. Jamčenje sigurnosti i dobrobiti putnika zahtijeva pažljivo planiranje i implementaciju brojnih mjera i procedura. Prva i ključna dimenzija sigurnosti je sigurnost samog broda. Brodovi na IDKP moraju zadovoljavati stroge sigurnosne standarde kako bi bili sposobni za putovanje. To uključuje uporabu

visokokvalitetnih materijala pri izgradnji broda, redovito održavanje i revizije kako bi se osigurala njihova operativna ispravnost. Nadalje, pridržavanje sigurnosnih protokola i procedura na brodu, poput vježbi za evakuaciju i pravilnog rukovanja kriznim situacijama, ključno je za brzu i učinkovitu reakciju u izvanrednim okolnostima. Kako bi se osigurala sigurnost putnika, brodovi se moraju opremiti nizom sigurnosnih uređaja i opreme. To uključuje automatske sprinkler sustave, protupožarne sustave, brodske alarmne sustave, kao i dovoljan broj opreme za spašavanje, uključujući brodice, kolutove i prsluke za spašavanje. Ova oprema također treba biti redovito provjeravana, održavana i testirana kako bi bila spremna za hitne situacije. Sigurnosni aspekt putovanja također uključuje uspostavljanje mjera zaštite od protupravnih radnji. To može uključivati zaštitu od terorizma, piratstva i drugih prijetnji sigurnosti na moru, kao i na samom brodu. Brodska posada obučava se za prepoznavanje potencijalnih prijetnji i pružanje sigurnosti putnicima u takvim situacijama. Pored sigurnosti broda, hrana i piće igraju ključnu ulogu u zdravlju putnika. Na bilo kojem putovanju morem, kontinuirani pristup sigurnoj i higijenski pripremljenoj hrani i piću je od suštinskog značaja kako bi se izbjegla trovanja i infekcije. Brodski kuhari i osoblje zaduženo za pripremu hrane trebaju biti dobro obučeni i moraju se pridržavati stroge higijenske prakse kako bi se spriječile bolesti uzrokovane hranom. Također, voda koja se koristi za piće i kuhanje, posebice ako se dobiva iz desalinizatora mora proći stroge testove i zadovoljiti higijenske standarde Svjetske zdravstvene organizacije (WHO⁸) kako bi se osigurala njezina sigurnost. U vezi zdravstvene njege putnika, važna je napomena kako su putnici ovakvih dugotrajnih putovanja svijetom često starije životne dobi. To može rezultirati posebnim zdravstvenim potrebama. Zdravstveni objekti na brodu moraju biti opremljeni odgovarajućom medicinskom opremom i lijekovima u slučaju hitnih situacija.

3.3. ASPEKTI ORGANIZACIJE KOJI SE ODOSE NA BROD

U širem kontekstu kružnih putovanja, brod, njegova kvaliteta i sposobnost za plovidbu predstavljaju temeljnu komponentu u realizaciji takvih putovanja. U istom kontekstu, brodovi nisu tek obična prijevozna sredstva, već se mogu opisati kao plutajući hoteli koji nude udobnost, luksuz i raznoliki sadržaj s mogućnošću istraživanja svjetskih destinacija.

⁸ WHO – World Health Organization

Oni su plovne oaze koje putnicima pružaju jedinstveno iskustvo na moru. Kod dugotrajnih putovanja, brodovi još manje predstavljaju samo sredstvo prijevoza, već postaju privremeni dom putnika kroz čitavu ekspediciju. Kvaliteta i sigurnost broda te ukupno doživljeno okruženje imaju ključnu ulogu u oblikovanju dojma i udobnosti putnika, a time ispunjavaju svoju primarnu funkciju, ostvarenje prihoda. Stoga, brod i skrb o njegovim karakteristikama postaju kritične komponente u planiranju i izvođenju izuzetno dugih kružnih putovanja. Brodovi za kružna putovanja moraju biti posebno prilagođeni ovom izazovnom zadatku. To uključuje odabir broda koji odgovara itineraru putovanja i potrebama putnika. Veličina, kapacitet i karakteristike broda jako su važni u stvaranju jedinstvenog doživljaja. Osim toga, brodovi za kružna putovanja moraju imati stručnu posadu i osoblje koje je obučeno za brigu o putnicima tijekom njihovog boravka na brodu. Osoblje mora biti gostoljubivo, susretljivo i spremno ispuniti potrebe putnika kako bi im pružilo vrhunsko iskustvo. Opskrba broda također je bitna. Brod mora biti opremljen svime što je potrebno za dugotrajna putovanja, uključujući hranu, vodu, gorivo i druge resurse. Održavanje broda je od suštinskog značaja kako bi se osigurala sigurnost i funkcionalnost tijekom cijelog putovanja. U konačnici, brodovi predstavljaju pokretne luksuzne destinacije koje omogućuju putnicima da istraže različite dijelove svijeta na jedinstven način. Imaju nezamjenjivu ulogu u kružnim putovanjima, jer pružaju platformu za nevjerojatna iskustva i avanture na moru.

3.3.1. Odabir i dizajn broda

Pravilan odabir i dizajn ili plan izgradnje broda kojim će se vršiti izuzetno duga kružna putovanja predstavlja jedan od početnih, ali i najbitnijih koraka u njihovoj organizaciji. Odluke i smjernice prilikom odabira imaju dalekometne utjecaje na sve kasnije elemente i karakteristike putovanja. Stoga je važno pažljivo planirati i razmotriti različite aspekte pri odabiru broda i definiranju njegova dizajna.

Glavne specifikacije brodova za kružna putovanja i jedne koje se među prvim moraju odrediti prilikom odabira jesu veličina i kapacitet broda. Kapacitet, odnosno količina putnika koje brod može primiti, uz željeni luksuz putovanja, direktno ovise o njegovoj veličini. Ovisno o ciljanoj publici, može se odabrati manji i intimniji brod za ekskluzivnije iskustvo ili veći brod za masovnije kružno putovanje. Pa se tako dimenzije i kapaciteti brodova koji plove na IDKP kreću između 180 i 220 metara duljine i 25 do oko 30 metara širine za prestižnije i luksuznije brodove koji mogu primiti oko 500 putnika. S druge strane, za

brodove koji se fokusiraju na veći broj putnika, a nešto manji luksuz, dimenzije se kreću od 250 do preko 300 metara duljine i preko 35 metara širine, a u mogućnosti su smjestiti od 1000 pa čak do 3000 putnika, i više. Dizajnom broda koji se može smatrati stisnutim, nastoji se kompletno iskoristiti dostupan limitirani i dragocjeni prostor. Zbog toga su kabine i prolasci između njih najčešće manji nego što je to slučaj sa hotelima. Odabir broda mora se uskladiti s planiranim itinerarom, i obrnuto. Brod mora biti sposoban pristupiti lukama i destinacijama predviđenim za posjetu. To uključuje i sposobnost plovidbe u različitim vremenskim uvjetima i ograničenjima raznih plovidbenih područja. Brodovi za izuzetno duga kružna putovanja moraju biti opremljeni raznovrsnim sadržajima i aktivnostima koje će zabaviti putnike tijekom dugih perioda na moru. To uključuje restorane, bazene, *wellness* centre, kazališta i druge atrakcije. Dizajn broda mora podržavati ove sadržaje i omogućiti udobno iskustvo. Sve kompanije koje nude kružna putovanja imaju dostupan pregled rasporeda sadržaja i kabina po palubama, kojih na ovakvim brodovima može biti i desetak. Postoje 3 vrste prostora na brodu: privatni prostor (prostori za posadu i osoblje), prostor kabina putnika i javni prostori. Putnici gotovo nikad ne vide privatne prostore koji služe za posadu i osoblje, jer se oni najčešće nalaze na nižim palubama oko razine mora i ispod putničkih prostora. To su kabine, blagovaonice ili rekreacijski prostori za posadu, ali i prostor navigacijskog mosta, kuhinje ili strojarnice koje gosti samo na nekim putovanjima i u određenim prilikama, odlukom kompanija, smiju razgledati⁹. Prostori kabina putnika sređeni su i smješteni određenim hijerarhijskim rasporedom po nekim palubama na brodu. Pa se tako na višim palubama nalaze raskošnije i skuplje kabine sa najboljim pogledima i pozicijama, dok su lošije pozicije kao i niže palube rezervirane za unutarnje kabine ili kabine samo s prozorima. Javni prostori su svi prostori dostupni na korištenje putnicima te se najčešće nalaze grupirani na određenim palubama. Palube i prostori na brodu moraju se dizajnirati imajući u vidu sve elemente po pitanju sigurnosti i sigurnosne zaštite ljudi i imovine, ali i po pitanju olakšavanja održavanja, funkcionalnosti i pregledavanja tih prostora. Organizacijski i planerski segmenti za pravilan odabir broda i njegov dizajn zahtijevaju suradnju između kompanija koje organiziraju putovanja, brodarskih tvrtki i stručnjaka za nautiku i dizajn. Ovo je kompleksan proces koji zahtijeva pažljivo istraživanje i koordinaciju svih segmenata.

⁹ Mancini, M., *op. cit.*, 14.04.2010.

<https://www.scribd.com/read/507069380/The-CLIA-Guide-to-the-Cruise-Industry#> (22.08.2023.)

3.3.2. Posada broda

Posada odnosno osoblje i zaposlenici na brodu presudni su za povezivanje svih organizacijskih aspekata u jednu smislenu i kvalitetnu cjelinu. Oni služe za obavljanje svih poslova na brodu od omogućavanja i izvršenja plovidbe, usluživanja i udovoljavanja zahtjevima putnika do održavanja cijelog broda i svih ostalih mikro organizacijskih poslova. Zbog činjenice kako su ovakvi brodovi sličniji hotelima nego ostalim tipovima brodova kao tankeri ili kontejnerski brodovi, količina njihove posade poprilično je veća nego na takvim brodovima. Broj posade značajno varira ovisno o veličini i tipu broda. Na manjim brodovima za kružna putovanja, posada broji stotine članova, dok veći brodovi imaju i preko tisuću članova posade i osoblja. Uobičajeno je da posada broda čini mješavinu različitih nacionalnosti i kultura. To pridonosi bogatstvu iskustva i raznolikosti na brodu, ali također postavlja izazove u komunikaciji i timskom radu. Razlog tomu je što članovi posade dolaze iz različitih dobnih skupina, kultura i edukacijskih pozadina. S druge strane, raznolikost često pridonosi dinamičnom okruženju na brodu. Mladi, entuzijastični članovi posade mogu donijeti energiju i inovativnost, dok iskusni članovi posade donose stručnost i stabilnost. Edukacijska razina također varira, od osoblja s osnovnom edukacijom do obrazovanih članova sa dugogodišnjim iskustvom pomorstva.

Kompanije koje provode kružna putovanja, posebice izuzetno duga, ulažu značajne resurse u trening i obuku svoje posade. Imajući na umu širok spektar zadataka i situacija s kojima se posada može suočiti, ovo je od vitalnog značaja za osiguranje kvalitete usluge i sigurnosti. Budući da putnici, kao i posada, koji plove na IDKP dolaze iz različitih dijelova svijeta, znanje engleskog jezika često je ključno za komunikaciju između posade i putnika. Edukacija posade u poznavanju jezika važan je element u osiguravanju uspješne komunikacije. Mnoge kompanije posjeduju vlastite trening centre i edukacijske ustanove u kojima se članovi posade pripremaju za rad na brodovima. Ovi centri pružaju edukaciju u različitim poljima industrije, praktične treninge, simulacije kriznih situacija i obuku za rješavanje problema. Grupacija Carnival Corporation, koja se sastoji od 9 najvećih svjetskih kompanija, od kojih njih više od pola nudi opciju IDKP, vlasnik je nizozemskog pomorskog centra Arison koji je dom akademije za pomorsko treniranje na simulatorima (CSMART¹⁰) koja se afirmirala kao trening centar svjetske klase za sigurnost, održivost i operativnu

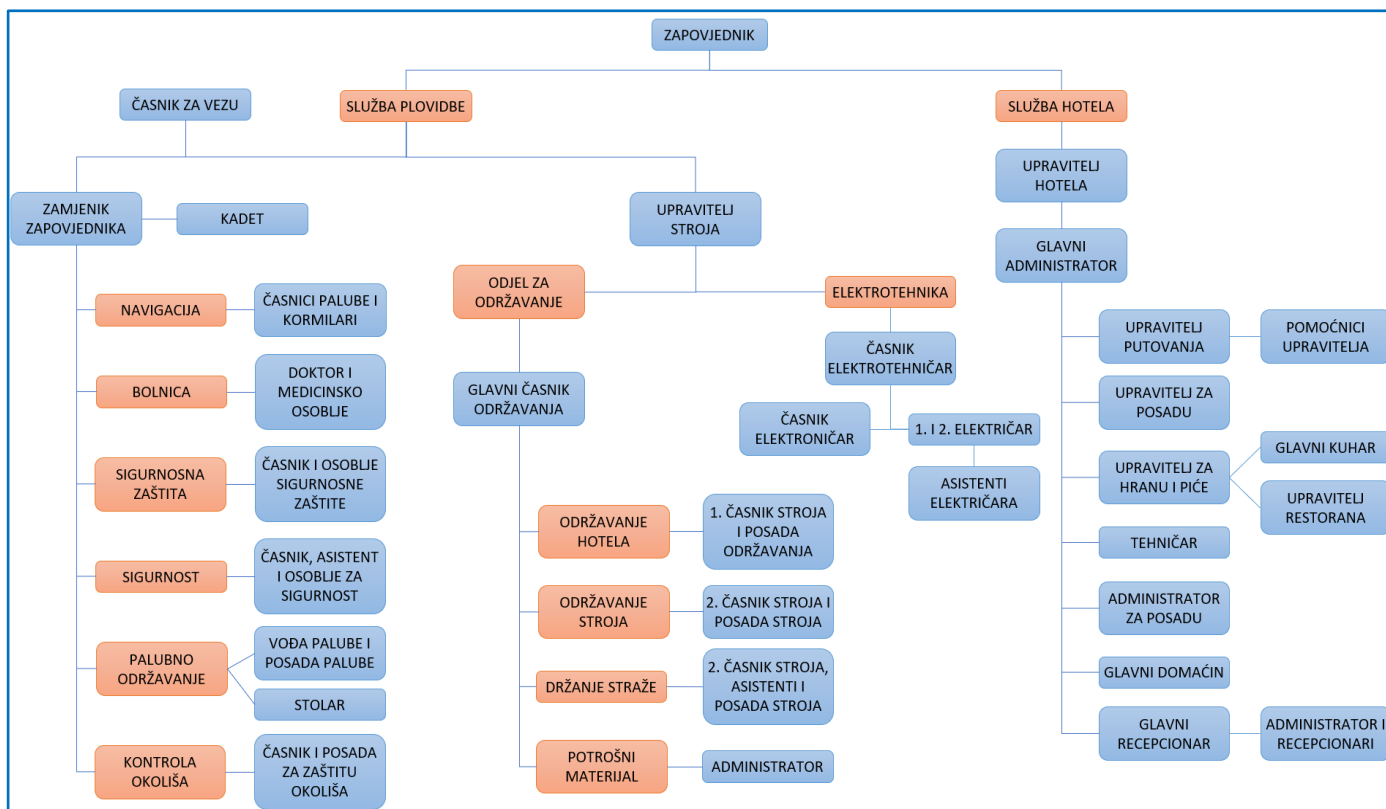
¹⁰ CSMART – Center for Simulator MARitime Training

izvršnost u pomorskoj industriji¹¹. Grupacija Royal Caribbean, isto jedna od najvećih svjetskih grupacija u industriji kružnih putovanja, osobito sa svojom nevjerojatnom ponudom Ultimativnog putovanja oko svijeta, također provodi intenzivnu obuku i edukaciju članova posade i osoblja prije zaposlenja. Uz specijaliziranu obuku koju prolaze časnici i sigurnosno osoblje, svaki član posade mora proći obuku o upoznavanju s brodom i osposobljavanju za hitne slučajeve nakon dolaska na brod i prije obavljanja svojih dužnosti. Ovu obuku nadgledaju časnici zaduženi za sigurnost i sigurnosnu zaštitu, a ona uključuje obuku za podizanje svijesti o sigurnosti, obuku za sigurnost prije polaska, obuku za orijentaciju u pogledu sigurnosti na brodu, obuku za upravljanje masom i obuku za osoblje imenovano za pomoć putnicima u hitnim slučajevima¹². Ponašanje i kvaliteta zaposlenih izravno utječu na putničko iskustvo. Njihova profesionalnost, ljubaznost i sposobnost rješavanja problema mogu značajno poboljšati zadovoljstvo putnika tijekom kružnih putovanja. Također, posada mora biti druželjubiva i staložena, jer bilo kakav konflikt se teško može zanemariti, a utječe na cijelo putovanje. Stoga je važno da kompanije pažljivo biraju i obučavaju svoju posadu. Kompanije koje provode IDKP često se oslanjaju na sustave upravljanja kvalitetom kako bi osigurale dosljednost i visoku kvalitetu usluge. Pa je tako većina kompanija implementirala sustav potpunog upravljanja kvalitetom. Taj sustav se temelji na stalnom unapređivanju i poboljšanju procesa te timskom radu. Kako bi se takav sustav održao, kompanije se usmjeravaju prema praćenju povratnih informacija posade, osoblja i putnika, koje su ključ postizanja izvrsnosti usluga.

Na brodu postoje različite skupine radnika odnosno službi, svaka sa svojim zadacima i odgovornostima (Slika 6.). Zapovjednik, kao glavna osoba na brodu, odgovoran je za nadzor i upravljanje svim službama. Služba palube odgovorna je za operacije broda i navigaciju, dok služba stroja održava tehničke aspekte broda. S druge strane, služba "hotela" zadužena je za pružanje usluga gostima, uključujući hranu, zabavu i smještaj. Sve ove službe moraju surađivati kako bi omogućili nesmetanu funkcionalnost cijelog brodskog kompleksa te kako bi osigurali kvalitetu putničkog iskustva. Budući da na brodovima za IDKP sve mora biti prikladne funkcionalnosti kroz cijelo trajanje putovanja za svaki element i svaku stvar na brodu postoji barem jedna zadužena osoba koja se može kontaktirati u slučaju bilo kakve neispravnosti, nedostatka ili problema (Slika 6.).

¹¹ Prema: www.csmartalmere.com (22.08.2023.)

¹² Prema: www.royalcaribbeangroup.com/training (22.08.2023.)



Slika 6. Hijerarhija organizacije rada na brodovima za kružna putovanja

Izvor: prilagodio student prema internoj prezentaciji iz predmeta „Tehnologija putničkog prijevoza“, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka

Uz sve zaposlene na brodovima neke kompanije, jednako je važna potpora s kopna koja mora sve potrebne članove zaposliti te koordinirati njihov ukrcaj i repatrijaciju ukoliko su neki članovi posade prisutni samo u dijelu putovanja. Osim zapošljavanja posade, služi i za njihov nadzor te kao podrška za sigurno i pravilno izvođenje svih brodskih operacija. Oni donose smjernice i standarde obavljanja brodskih operacija kojih se zapovjednik i njegova posada moraju pridržavati. Također može postojati određena osoba ili tim koji su zaduženi za jedan ili više brodova te služe kao glavni kontakt zapovjedniku ili upravitelju stroja tijekom cijelog trajanja IDKP. Također su zaduženi za budžet tih brodova i upravljanjem ispravnosti i funkcionalnosti broda kao i njegove opreme¹³.

¹³ Véronneau, S.: Cruise ship marine operations u The business and management of ocean cruises, M. Vogel, A. Papathanassis, B. Wolber (Ed.), Cabi, siječanj 2012., str. 240.

3.3.3. Opskrba broda

Opskrba broda je sljedeći bitan segment organizacije IDKP. Brod, kao plutajući svijet za putnike i članove posade, zahtijeva promišljenu i preciznu opskrbu resursima kako bi putnicima osigurao udoban i siguran boravak tijekom cijelog putovanja. Uzimajući u obzir raznolikost destinacija koje ovi brodovi posjećuju prilagodba resursa i koordiniranje uravnoteženosti cijena te njihova pravovremena i učinkovita nabava postaju ključni izazovi.

Raznolikost destinacija, kao jedna od glavnih karakteristika IDKP čini opskrbu broda posebno izazovnom. To je zato jer se moraju uzeti u obzir različita pravila, zakoni i preferencije za nabavu resursa u svakoj od tih destinacija. Na primjer, hrana, piće, gorivo i drugi materijali moraju zadovoljiti različite standarde kvalitete i sigurnosti u svakoj zemlji koju brod posjeti. To zahtijeva temeljito planiranje i koordinaciju kako bi se osiguralo da se svi resursi nabave u skladu s lokalnim zahtjevima, kao i sa željama kompanija. Predviđanje količine potrebe za svim neophodnim resursima ključno je za uspješnu opskrbu broda tijekom putovanja. Kompanije koje organiziraju ovakva putovanja moraju uzeti u obzir broj putnika i članova posade, trajanje putovanja te potrošnju resursa tijekom različitih faza putovanja. To uključuje gorivo za plovidbu, hranu i piće za sve putnike i članove posade, vodu za piće i osnovne potrebe, te repromaterijale i dijelove za održavanje broda. Nedostatak bilo kojeg od tih resursa tijekom putovanja može rezultirati ozbiljnim problemima u funkcionalnosti broda ili ometanjem mira putnika. Stoga je važno da kompanije kao organizatori imaju jasno definirane planove za rješavanje takvih situacija kako bi osigurale funkcionalnost i kontinuirano udobno iskustvo putnika. Proces nabave i logističke organizacije opskrbe broda zahtijeva temeljito planiranje i koordinaciju, jer ako se tijekom IDKP neki dio zalihe ili opreme ne nabavi to može stvoriti veliki problem u svim daljnjim dijelovima putovanja. Kompanije moraju surađivati s dobavljačima i partnerima diljem svijeta kako bi osigurale pravovremenu isporuku resursa u svaku luku koju brod posjeti. Ovo uključuje unaprijed definirane rasporede isporuka kako bi se minimizirali problemi u slučaju kašnjenja ili promjena u itineraru. Također je važno osigurati da svi resursi koji ulaze na brod zadovoljavaju potrebne standarde kvalitete i sigurnosti.

U zaključku, analizirana i pravovremena opskrba broda je ključni segment organizacije IDKP. Raznolikost destinacija, predviđanje potreba za resursima i precizna logistika igraju ključnu ulogu u osiguravanju uspješnog putovanja. Kompanije koje posluju u ovoj industriji moraju pažljivo planirati i koordinirati opskrbu kako bi osigurale udoban i siguran boravak putnicima tijekom cijelog putovanja, kao i pravilnu funkciju broda.

3.3.4. Održavanje broda

Nakon isplaniranog itinerara, odabira broda, zapošljavanja svih članova posade te nakon kompletnog opremanja i opskrbe broda, kvalitetno održavanje predstavlja završnu točku organizacijskog procesa kružnih putovanja. Osim što osigurava ispravnost i efikasnost broda, održavanje ima dubok utjecaj na iskustvo putnika i cjelokupni dojam putovanja. U ovom kontekstu, održavanje se odnosi na niz aktivnosti i postupaka koji su neophodni za očuvanje funkcionalnosti, sigurnosti i atraktivnosti broda. Važnost održavanja, osobito na IDKP, ne može se precijeniti. Brod je kuća na moru za putnike i posadu tijekom cijelog putovanja, a njegova funkcionalnost i atraktivnost direktno utječu na njihovo stanje i dobrobit. Održavanje broda može se podijeliti na dva glavna segmenta: ono koje je usmjereno prema putnicima i njihovom komforu te ono koje se odnosi na očuvanje funkcionalnosti broda i njegove opreme.

Prvi segment obuhvaća brigu o smještaju putnika, raznovrsnoj ponudi objekata na brodu i sadržaja, od prehrane i zabave do sigurnosti i zdravstvene njege. Redovito održavanje uključuje dnevne poslove poput čišćenja, pospremanja, uređenja prostora i osiguravanja visokog standarda usluge, što je ključno za zadovoljstvo putnika i pozitivan dojam broda i kompanije. Ovo također uključuje poslove koji nisu toliko česti, ali svakako također moraju biti obavljani kao što su pranje prozora, duboko čišćenje određenih prostora i namještaja, čišćenje bazena i slično. Osim standardnih i očekivanih poslova, ovdje spadaju i razni neočekivani poslovi i popravci kao curenja ili puknuća cijevi, problemi sa klimatizacijom i slično, ali i preventivni pregledi i inspekcije te planiranje budućih poslova¹⁴. S druge strane, održavanje ima i tehničku dimenziju koja je kritična za sigurnost i efikasnost broda. Stoga, drugi segment uključuje redovno održavanje brodske opreme, strojeva, uređaja i sistema za plovidbu, kako bi se osigurala njihova pouzdanost i ispravnost. Rutinski poslovi, kao što su provjera sustava za sigurnost, održavanje opreme za spašavanje i sigurnosnih uređaja, igraju ključnu ulogu u pružanju kontinuirane sigurnosti putnika i posade. Pravovremeni popravci i servisi također su od vitalne važnosti kako bi se izbjegle nepredviđene situacije koje bi mogle dovesti do nepotrebnih promjena u rasporedu putovanja ili čak prekida puta.

Svaki brod, a posebice brod na IDKP, nakon dugotrajnog plovidbenog perioda, zahtijeva i povremeno temeljitije pregledavanje i servisiranje. To se obavlja podizanjem

¹⁴ Gibson, P., Parkman, R.: Cruise Operations Management: Hospitality Perspectives, 3. izdanje, Routledge, 2019., str. 239-243.

broda iz mora na tzv. dry-dock odnosno suhi dok kako bi se obavili predviđeni opsežniji radovi na brodu. Ovo je ključan trenutak kada se brod podvrgava detaljnoj procjeni stanja, zamjeni dotrajalih dijelova i osvježenju boje trupa. Suhi dok također omogućuje pregled broskog trupa, sustava propulzije i drugih kritičnih komponenti. Uz sva održavanja koja se provode na brodu, bitno je voditi računa i o ekološkoj svijesti modernog doba. Održavanjem se treba pobrinuti da brod zadovoljava sve propise i regulacije na ekološkoj osnovi te da prevenira svaku mogućnost potencijalnog onečišćenja okoliša. To se također provodi inspekcijama raznih uređaja i postrojenja koji sadrže ili mogu sadržavati tvari štetne za okoliš. Primjerice, mora se paziti da pročistači ispušnih plinova to jest 'scrubberi' ili spalionice odnosno 'incineratori' ne ispuštaju štetne plinove u atmosferu, kao i da uređaji za ispuštanje tvari u more rade pravilno.

Osim predviđenih inspekcija od strane članova posade i kompanije, brodovi su predmet i raznih inspekcija trećih strana kako bi se osiguralo udovoljavanje relevantnim standardima i regulacijama. Sanitarne i zdravstvene organizacije i klasifikacijska društva, kao i država zastave ili država luke provode inspekcije koje se odnose na sigurnost, zaštitu okoliša, higijenu i tehničke aspekte broda. Redoviti pregledi i pravilno održavanje ključni su za funkciju broda u skladu s propisima i sigurnost putnika i posade. Može se zaključiti, održavanje broda ima dvostruki značaj: pruža sigurnost i udobnost putnicima, dok istodobno osigurava pouzdanu plovidbu i udovoljavanje regulativama. Njegova važnost ne može biti precijenjena, jer utječe na sve aspekte zadovoljstva putnika i izvršenja planiranog puta.

3.4. STRATEGIJE I PROFITABILNOST

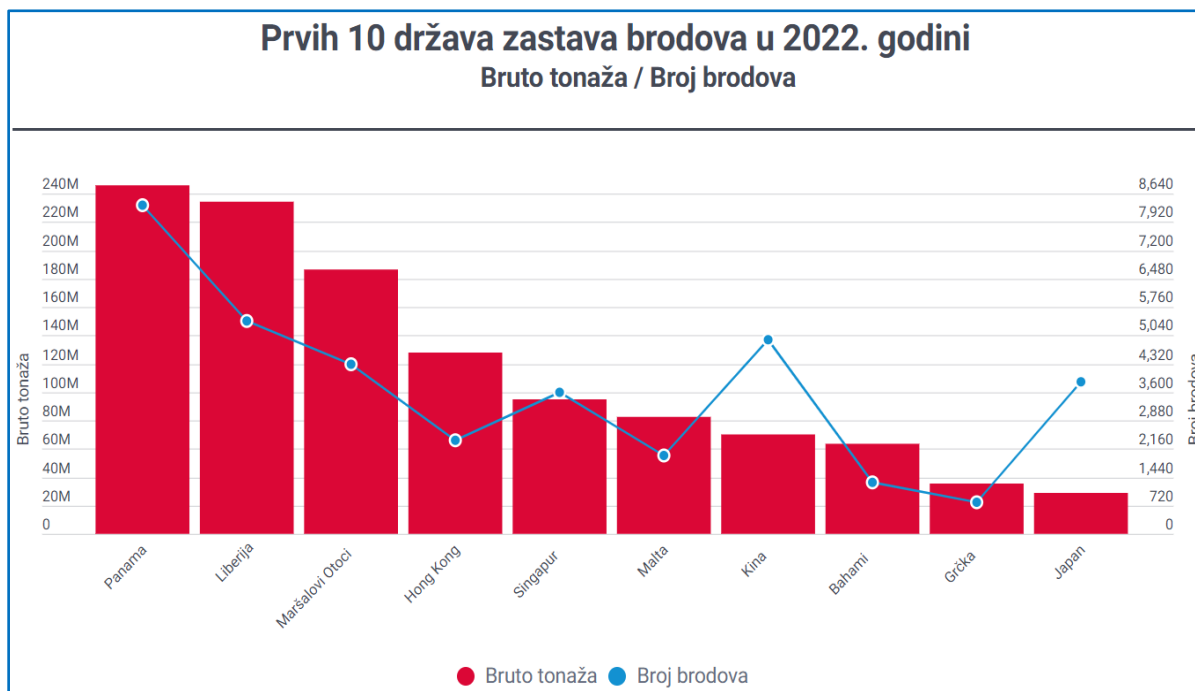
Glavna tema cijelog dosadašnjeg teksta u ovom poglavlju i potpoglavljima bilo je istražiti i pojasniti kako kompanije planiraju i provode razne dijelove, poslove i načine rješavanja problema prilikom organizacije kružnih putovanja. Pritom je u fokusu bio koncept izuzetno dugih kružnih putovanja koja, osim što su izuzetno duga, izuzetno su i zahtjevna u pogledu organizacije. Razlog tomu je što ovakva putovanja, naspram standardnih kratkoročnih putovanja koja se baziraju na zabavu i opuštanje, zahtijevaju potpuno drugačiji pristup i puno intenzivniju organizaciju. IDKP, kao posljedica njihove duljine i volumena ukupnih troškova, predstavljaju poseban izazov za kompanije koje ih organiziraju. Međutim, temelji kvalitetne i uspješno provedene organizacije zasnivaju se ponajprije na

razumijevanju, analiziranju i kontinuiranom praćenju stanja tržišta i aktualnih trendova, identifikaciji potencijalnih problema te stalnom razvijanju novih, kao i poboljšanju starih, strategija i principa balansiranja omjera cijene i pružene usluge s ciljem minimiziranja troškova i maksimiziranja profitabilnosti, a u svrhu stvaranja postojane i održive ponude. Za osiguranje svih ovih ciljeva ključan element je pouzdanost i vrsnoća ljudskih potencijala u razrješavanju i nošenju sa izazovima inherentnim ovom sektoru.

Jedna od najraširenijih te u ovisnosti o stajalištu, najbolja ili najgora strategija u cijeloj pomorskoj industriji, je strategija Zastave pogodnosti. Ova posljedica globalizacije i konstanta u kontroverznim temama vezanim za pomorstvo poznatija je pod engleskim terminom 'Flag of Convenience'. Zastava pogodnosti aludira na brodove koji viju zastavu koja se razlikuje od zastave države vlasničke kompanije. Iako na prvi pogled trivijalna promjena, registracija broda pod državom zastave pogodnosti ima značajan utjecaj na niz aspekata poslovanja. O tome bolju predodžbu daje Pritchardov prijevod ovog engleskog termina, kojeg je preveo kao jeftina zastava¹⁵. Naime, promjenom zastave koju određeni brod vije, na njega se primjenjuju zakoni i propisi države te zastave. To omogućuje kompanijama da registriraju svoje brodove u zemljama s povoljnim zakonodavstvom i regulatornim okolinama, što rezultira smanjenjem poreza i drugih troškova. Primjerice, pogodnost se ogleda u jeftinijoj registraciji broda, ali i u slobodi zaposlenja jeftine radne snage sa globalne burze rada. Također, zbog manjka striktnih regulacija i propisa, to može značiti jako niske plaće i dugo radno vrijeme bez potrebnog odmora, kao i loši radni uvjeti ili neadekvatna hrana i piće za posadu i radnike. Ovakav pristup izložen je brojnim kritikama zbog potencijalnog izbjegavanja odgovornosti i regulacija od strane kompanija. Međutim, iako brojne organizacije pokušavaju stati na kraj ovakvom načinu poslovanja, prema statistici kompanije Lloyd's List Intelligence koja se bavi informacijskom službom posvećenom globalnoj pomorskoj zajednici, od prvih 10 država s najvećom bruto tonažom i brojem registriranih brodova (Grafikon 3.), čak 5 ih se, prema podacima Međunarodnog udruženja transportnih radnika to jest ITF, smatra državama zastave pogodnosti¹⁶. To uključuje prve 3 države; Panama, Liberija i Maršalovi Otoci, ostale dvije su Malta i Bahami.

¹⁵ Pritchard, B.: Englesko-hrvatski pomorski rječnik, ažurirano: rujan 2023., https://www.pfri.uniri.hr/bopri/IMEC_Proceedings/Rjecnik_Eng_Hrv.pdf (04.09.2023)

¹⁶ ITF (International Transport workers' Federation): Flags of convenience <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience> (24.08.2023.)



Grafikon 3. Prikaz prvih 10 država registracije brodova bruto tonaže preko 500 (bez ribarica) u 2022. godini po pitanju bruto tonaže i broja registriranih brodova

Izvor: prilagodio student prema podacima tvrtke [Lloyd's List Intelligence](https://www.loydslistintelligence.com/)

Situacija je slična i sa brodovima koji plove na IDKP, pa tako uvidom u zastave registracije brodova kojima su za 2023. ili 2024. godinu zakazana putovanja prema članku o svjetskim putovanjima novinarske agencije Cruise Industry News može se primijetiti velik broj brodova, preko polovice navedenih, sa zastavom Bahama ili Bermude, dok neki imaju zastave Paname ili Malte¹⁷. Neki brodovi odnosno kompanije se ne oslanjaju na ovu strategiju nego sve svoje brodove registriraju u državi koja je najčešće država osnivanja kompanije ili njenog glavnog sjedišta.

Segmentacija ponude druga je ključna, i puno manje kontroverzna, strategija. Ona omogućuje kompanijama da maksimiziraju popunjenost broda. IDKP, zbog svojeg trajanja, a time i visokih cijena, predstavljaju veliko financijsko i vremensko opterećenje pa mnogi putnici ne mogu ili ne žele sudjelovati u cijelom putovanju. Kako bi privukli raznoliku publiku, kompanije razbijaju takva putovanja na manje segmente ili nude kraća, jednosmjerna putovanja. Ovo omogućava kompanijama da prilagode ponudu i cijene

¹⁷ Cruise Industry News „Guide to world cruises 2024“, 27. ožujka, 2023. (05.09.2023) https://www.cruiseindustrynewswire.com/pdf/wp-content/uploads/2023/03/CIN2023_WorldCruises.pdf

različitim tržištima i ciljnim skupinama. Tako kompanija Royal Caribbean u svom Ultimativnom putovanju oko svijeta nudi mogućnost biranja jednog ili više od 4 segmenta putovanja, s naglaskom na različite regije i prikladno nazvanim;

1. Ultimativno krstarenje Amerikama
2. Ultimativno krstarenje Azijom i Pacifikom
3. Ultimativno krstarenje Bliskim istokom i Mediteranom
4. Ultimativno krstarenje Europom pa i dalje.

Ekskluzivnost destinacija i proizvoda, uključujući i sam brod, još je jedan od načina privlačenja putnika i ostvarenja profita. Putnici su spremni platiti više za posebne i ekskluzivne destinacije koje nisu lako dostupne drugim putnicima u konkurentskim itinerarima ili nekim drugim načinom transporta i posjete. Primjerice, plovidba do egzotičnih otoka čiji je vlasnik kompanija čini jednu od metoda postizanja jedinstvene ponude. Osim toga, kompanije često postavljaju cijene za određene proizvode i usluge na brodu na višoj razini nego što bi to bilo na kopnu, pružajući gostima osjećaj luksuza i profinjenosti. Uz ekskluzivnost proizvoda i destinacija bitan čimbenik je i količina odnosno diverzifikacija ponude. Ponudom različitih sadržaja i aktivnosti na brodu može se potaknuti putnike da lakše pronađu nešto za sebe te tako potroše više novaca. To uključuje posebne gastronomske ponude, *wellness* tretmane, tečajeve, radionice i brojne druge konstantno ponuđene aktivnosti koje dodatno obogaćuju iskustvo i mogućnosti putnika. Kako bi se smanjili troškovi te povećao profit, pri odabiru ponudbenog sadržaja od pomoći je i pažljiv odabir te suradnja s lokalnim poslovnim partnerima. Kompanije mogu nabavljati lokalne proizvode po nižim cijenama i promovirati ih putnicima kao autentične i ekskluzivne, a u isto vrijeme podržavati i utjecati na lokalnu ekonomiju. Uz to, suradnja s lokalnim ponuđačima izleta i ekspedicija također može rezultirati dodatnim prihodima putem provizija. Neke kompanije poput Regent Seven Seas Cruises ili MSC Cruises čak nude potpuno besplatne izlete onima koji se odluče za IDKP te tako pokušavaju zapeti za oko potencijalnim putnicima. Također, zbog praktičnosti organizacije i transporta putnika iz cijelog svijeta do luke polaska i njihovog broda za IDKP, neke kompanije nude i u cijenu uključenu avionsku kartu za dolazak do luke polaska te povratak kući nakon završenog putovanja.

U pogledu strukture cijena, kompanije pažljivo razmatraju kako postaviti i koordinirati cijene svih elemenata izuzetno dugih kružnih putovanja. Cijene moraju biti dovoljno visoke kako bi se pokrili ogromni troškovi organizacije ovih putovanja, uključujući gorivo, hranu i

piće, plaće i brodski sadržaji te održavanja njihove kvalitete. S druge strane, cijene moraju biti privlačne i prihvatljive kako bi privukle što veći broj gostiju. Na ovaj aspekt potrebno je obratiti izrazitu pozornost jer su IDKP u startu već poprilično skupa. Balansiranje između ovih dvaju faktora ključno je za rentabilnost kompanije. Kreiranje posebnih ponuda, popusta i programa dodatna je strategija za privlačenje i zadržavanje putnika. Kompanije često nude različite pakete i pogodnosti kako bi privukle goste da rezerviraju putovanje. Na primjer, programi lojalnosti nagrađuju ponovne putnike i potiču ih da se vrate. Nakon formiranja itinerara i određivanja cijena svih njegovih dijelova te ostalih dodatnih opcija i pogodnosti, osnovna strategija u promociji i plasmanu ponude je suradnja s putničkim agencijama. Putničke agencije igraju ključnu ulogu u distribuciji ponude i privlačenju gostiju. Partnerstva s ovim agencijama omogućuju kompanijama da dosegnu širu publiku i povećaju prodaju karata poticanjem gostiju na rezervaciju. Uz omjer cijene i količine sadržaja, također postoji i omjer cijene i kapaciteta putnika, a proporcionalno s time i kvalitete usluga. Stoga, važno je napraviti pravilan odabir i dizajn broda. Neki brodovi fokusiraju se na prijevoz većeg broja putnika po nižim cijenama, dok se drugi usredotočuju na luksuz i manji broj putnika koji su spremni platiti više. Ovakvo upravljanje kapacitetom omogućuje kompanijama da na različite načine dosegnu svoj cilj planiranog profita. Konačno, dinamično praćenje svjetskih trendova i stanja tržišta ključno je za prilagodbu strategija i osiguranje profitabilnosti. Industrija kružnih putovanja neprestano se mijenja, a uspješne kompanije moraju biti spremne prilagoditi se promjenama i inovirati svoje ponude. U zaključku, profitabilnost u industriji izuzetno dugih kružnih putovanja zahtijeva složen i promišljen pristup. Kroz kombinaciju različitih strategija, suradnju s partnerima i praćenje tržišnih trendova, kompanije mogu ostvariti željenu dobit u ovom zahtjevnom sektoru. Iako su ova putovanja skupa i izazovna za organizirati, pametno upravljanje, segmentacija ponude i kreativne strategije mogu omogućiti kompanijama da ostvare uspjeh i osiguraju profitabilnost ovih izvanrednih putovanja.

4. NAUTIČKI SEGMENTI

U kontekstu kružnih putovanja i izuzetno dugih kružnih putovanja, dobro odrađeni nautički segmenti igraju ključnu ulogu u sigurnosti, uspješnosti, ugodnosti i profitabilnosti putovanja. Ovo veliko poglavlje istražuje različite aspekte nautičkih operacija na brodovima za IDKP, pružajući dublji uvid u planiranje putovanja, navigaciju, regulativne okvire i tehnologije koje podržavaju sigurnu i učinkovitu plovidbu. Istražuje kako se brodovi za kružna putovanja nose s izazovima kao što su navigacija kroz različite geografske zone, upravljanje brodom pri složenim vremenskim uvjetima te pridržavanje i primjena međunarodnih pravila s ciljem sigurnosti i optimizacije u svim aspektima plovidbe.

4.1. KONVENCIJE, PROPISI I POTREBNA DOKUMENTACIJA

U plovidbi na izuzetno dugim kružnim putovanjima, često se brodovi nalaze u teritorijima država različitih od njihove zastave ili sjedišta kompanije, ili u područjima na kojima ni jedna država nema jurisdikciju. Kako bi se održala sigurnost, zaštita okoliša i pravilna regulacija plovidbe, postoji čitav niz međunarodnih konvencija i propisa kojih se svi brodovi u međunarodnoj plovidbi, a tako i brodovi za IDKP, moraju pridržavati i niz potrebnih dokumenata i svjedodžbi koje moraju imati.

Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, poznatija kao SOLAS konvencija, često se spominje kao najvažniji međunarodni pomorski sporazum. Cilj SOLAS konvencije je urediti sva pitanja vezana za sigurnost pomorstva i odrediti minimalne standarde konstrukcije, opreme i operativnosti brodova u pogledu sigurnosti. Ova konvencija ima dugu povijest i iznimno je bitna za regulaciju standarda sigurnosti na svim brodovima uključenim u međunarodnoj plovidbi, što uključuje brodove na IDKP, te je temeljni dokument koji obvezuje sve zemlje članice IMO. To čini SOLAS konvenciju iznimno važnom za zaštitu putnika, posade i okoliša na brodovima za kružna putovanja, pridonoseći ugledu i integritetu cijele industrije. SOLAS konvencija usvojena je prvi put 1914. godine nakon potonuća broda RMS Titanic, a najnovija verzija konvencije je ona iz 1974. godine donesena kao odgovor na niz pomorskih nesreća u međuvremenu. Konvencija, zajedno s njenim amandmanima, kontinuirano se prilagođava izazovima i promjenama u

pomorskoj industriji kako bi se osigurala najviša razina sigurnosti. Sadašnja SOLAS konvencija podijeljena je na 14 poglavlja od kojih svaki uređuje neko specifično područje pomorskog posla. Za brodove na IDKP jedan od potencijalno izazovnih zahtjeva konvencije je onaj za periodičnim pregledom putničkog broda koji se mora obavljati svakih 12 mjeseci, kao i dodatni pregled koji se obavlja po potrebi odnosno nakon štete ili obavljenog većeg popravka broda. Zato se brodovi moraju pregledavati i popravljati prema planiranim rasporedima kako potreba za pregledom ne bi prekinula ili odgodila planirano putovanje.

Sljedeća od najvažnijih konvencija je Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, tzv. MARPOL¹⁸ konvencija. Ova konvencija bavi se i uređuje sve elemente vezane za sprječavanje onečišćenja mora, zraka i okoliša sa brodova zbog njihovog djelovanja ili u slučaju nezgoda i nesreća. Konvencija MARPOL usvojena je 2. studenog 1973. u IMO-u. Konvencija uključuje propise usmjerene na sprječavanje i minimiziranje onečišćenja s brodova, kako slučajnog onečišćenja tako i onog od rutinskih operacija i trenutno uključuje šest tehničkih dodataka. Posebna područja sa strogim kontrolama operativnih ispuštanja uključena su u većinu dodataka¹⁹. Ovom konvencijom regulirala su se nedozvoljena ispuštanja štetnih tvari u more i u atmosferu koja su u prošlosti bila standardna procedura brodova koji su plovili na IDKP. Danas, zahtijevaju se određene udaljenosti od kopna za ispuštanje takvih tvari kao i zahtjevi za dodatnim pročišćivačima otpadnih voda. Također uz MARPOL, često se spominje i relativno nova Međunarodna konvencija za kontrolu i upravljanje brodskim balastom i sedimentima, znana kraće kao BWM²⁰ konvencija. BWM konvencija uspostavljena je u svrhu prevencije širenja štetnih morskih organizama i patogena putem broskog balasta. Brodovi su u prošlosti upumpavali balast na bilo kojem području i isumpavali ga također na bilo kojem području koje prilikom IDKP može biti milijama daleko od prvotnog i na taj način prenosili su razne organizme u područja u kojima oni nisu nativni, ali se s vremenom razmnože i prilagode na novo područje i štetno utječu na ostale, native vrste tog podmorja. BWM konvencija osmišljena je da spriječi ovaj proces i očuva bioraznolikost. Također, sličan cilj ima i Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova (AFS²¹ konvencija) ona

¹⁸ MARPOL – MARitime POLution

¹⁹ IMO: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (04.09.2023.) [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

²⁰ BWM – Ballast Water Management

²¹ AFS – Anti-Fouling Systems

nastoji zaštititi more i morski ekosustav reguliranjem sredstava protiv obraštanja trupa koji se koriste na brodovima radi postizanja bolje hidro-dinamičnosti, a time uštedu u potrošnji goriva, što je čest slučaj na brodovima za IDKP koji žele maksimalno skratiti duge plovidbe morima i oceanima bez kopna na vidiku.

Međunarodna konvencija o pravilima za izbjegavanje sudara na moru (COLREG²² konvencija) određuje opća pravila za izbjegavanje sudara koja se primjenjuje na sve brodove u plovidbi otvorenim, teritorijalnim i unutarnjim vodama te pokriva odgovornosti zapovjednika i članova posade. Ova konvencija uspostavlja detaljna pravila i propise za plovidbu i upravljanje brodovima u različitim uvjetima i pozicijama brodova. COLREG sadrži posebne odredbe o upravljanju brodovima u različitim uvjetima vidljivosti, uključujući situacije s ograničenom vidljivošću. Ove odredbe postavljaju smjernice za siguran manevar brodovima kako bi se izbjegli sudari i nesreće.

Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i obavljanje straže pomoraca (STCW²³ konvencija), je ključni međunarodni dokument za obuku u pomorskom sektoru. Ova konvencija ima za cilj postaviti standarde i smjernice za trening, certifikaciju i dežurstvo pomoraca, kako bi se osigurala visoka razina sigurnosti i učinkovitosti na moru. STCW konvencija donosi detaljne propise o obuci i certifikaciji pomoraca. Ona postavlja standarde za obaveznu obuku i certifikaciju pomoraca na svim razinama, uključujući kapetane, časnike na mostu, strojare i ostalo osoblje na brodovima. Postoji nekoliko certifikata kojih mora imati posada zaposlena na brodovima za kružna odnosno IDKP. Ovi standardi osiguravaju da svi pomorci budu kvalificirani i osposobljeni za svoje zadatke te da se promiče njihova kompetencija i profesionalnost. STCW konvencija uključuje i propise o dežurstvu pomoraca. Ovi propisi postavljaju smjernice o broju i rasporedu članova posade tijekom dežurstava na brodu kako bi se osigurala stalna pozornost i sigurnost plovidbe. STCW također regulira uvjete rada pomoraca te propisuje standarde za fizičku i mentalnu sposobnost pomoraca kako bi se osiguralo da su u stanju obavljati svoje dužnosti na siguran način. Ovo uključuje i redovite zdravstvene preglede i testiranja.

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (PAL²⁴ konvencija) usko je vezana za poslovanje u industriji kružnih putovanja. Ova konvencija utvrđuje razinu

²² COLREG – COLLision REGulations

²³ STCW – Standards of Training, Certification and Watchkeeping

²⁴ PAL – carriage of Passengers And their Luggage

odgovornosti u slučaju smrti ili ozljeda putnika te u slučaju gubitka ili oštećenja njihove prtljage na brodu. Njene regulacije moraju se pomno proučiti te sukladno njima organizirati IDKP kako bi se prevenirala bilo kakva situacija koja bi se morala rješavati temeljem odredbi ove konvencije.

Ostale konvencije koje se indirektno dotiču brodova na IDKP su: Konvencija Ujedinjenih Naroda o pravu mora (UNCLOS²⁵) koja postavlja režim zakona i reda na morima i oceanima svijeta. Ova konvencija utvrdila je granice i razine jurisdikcije obalne države na određenim udaljenostima od njenog kopnenog teritorija. Konvencija o teretnim vodenim linijama ima za cilj reguliranje vodenih linija na brodovima i osiguravanje dovoljnog nadvođa kako se ne bi ugrozila stabilnost broda. Ova regulacija, iako primarno usmjerena na teretne brodove, ima važan utjecaj na brodove za kružna putovanja jer osigurava njihovu stabilnost. To je ključno za udobnost i sigurnost putnika. Konvencija o baždarenju brodova (TONNAGE konvencija) standardizira postupke za izračun ukupnog kapaciteta broda. To se odražava na brodove za IDKP koji prolaze raznim putevima i kanalima poput Sueskog ili Panamskog kanala jer prema definiranim kapacitetima se plaćaju naknade za prolaz ovim kanalima, ali i neke druge. Osim navedenih konvencija i njihovih propisa, brodovi na IDKP moraju poštivati sve posebne propise (zakonodavne, kaznene, carinske, zdravstvene, lučke i sl.) država u kojima plove ili namjeravaju ploviti. Također moraju udovoljavati propisima vlastite države odnosno države zastave koju viju.

Temeljem navedenog, brodovi za kružna putovanja moraju osigurati čitav niz potrebnih dokumentacija, isprava i svjedodžbi kako bi udovoljavali svim traženim regulatornim zahtjevima. Neki od tih dokumenata su: svjedodžbe o klasi, registraciji, sigurnosti i sposobnosti broda za plovidbu, svjedodžbe i isprave zahtijevane od SOLAS i MARPOL te ostalih konvencija, razni dnevници (brodski, stroja, radio, zdravstveni) i knjige (o uljima, smeću, bilješki plana puta), kontrolne liste, svjedodžbe posade, svjedodžbe o ispravnosti opreme i uređaja, o izuzeću, o obavljenim pregledima te ostali obvezni i neobvezni, ali korisni dokumenti...

²⁵ UNCLOS – United Nations Convention on the Law Of the Sea

4.2. PLANIRANJE PUTOVANJA

Planiranje putovanja nalik je planiranju itinerara kružnog putovanja, i od gotovo jednake pa čak i veće važnosti. Naime, i jedna i druga vrsta planiranja temelji se na intenzivnoj analizi i istraživanju područja i odredišta plovidbe. Prvo s ciljem vođenja broda najsigurnijim i najpovoljnijim putem od polazne do dolazne pozicije na zemlji, a drugo s ciljem vođenja putnika najzabavnijim i najzanimljivijim načinom od jedne destinacije do druge. Plovidba broda planira se prije isplovljavanja iz luke polaska te se planira kompletno putovanje do luke odredišta odnosno od veza do veza. Svaki plan putovanja mora biti pomno provjeren od strane više časnika i ovjeren od zapovjednika, te poboljšan njihovim doprinosima. Razlog tomu je da se prevenira potencijalna opasnost ili nezgoda/nesreća u slučaju pogreške člana posade zaduženog i ovlaštenog za planiranje putovanja, a najčešće je to drugi časnik. Iako se putovanje treba planirati u skladu sa standardnom pomorskom praksom kao i sa nizom pravila, kako međunarodnih tako i internih od strane kompanije, uvijek može doći do pogreški prilikom planiranja. Te pogreške mogu biti iz raznih razloga, primjerice zbog neiskustva ili neznanja, ali mogu biti i slučajne zbog pogrešnog čitanja, propusta ili pogrešno očitano podatka sa uređaja kojim se koristilo. Prilikom prikupljanja informacija o nadolazećem putovanju postoji niz koraka i čimbenika koji izravno utječu na odabir i konačan rezultat plana putovanja. Proces planiranja, dakle, kompleksan je, dinamičan i nepredvidiv i svako novo putovanje razlikuje se od prethodnog. Bilo da se radi o velikoj razlici kao što je promjena kompletne rute i destinacija, ili o manjim, ali i dalje bitnim promjenama poput razlike u jačini i smjeru vjetera i morskih struja, godišnjem dobu u kojem se plovi ili o promjeni gustoće prometa područja kojim će se prolaziti. Međutim, uz pravilnu upotrebu dostupnih navigacijskih uređaja (primarno ECDIS – Electronic Chart Display and Information System), knjiga, priručnika i ostalih aktualnih tehnologija i upoznavanjem sa geografskim, meteorološkim i maritimnim obilježjima područja kojim se plovi, ne postoji pomorsko putovanje koje se ne može dobro isplanirati ili od kojega se ne može u najgorem slučaju, temeljem prikupljenih informacija, odustati.

Proces i način planiranja razlikuje se između različitih kompanija, između različitih brodova, ali i između različitih osoba odnosno časnika koji se bave planiranjem putovanja. Prepoznajući potencijalne opasnosti loše isplaniranog putovanja i važnosti jamčenja sigurnosti i očuvanja ljudskih života, imovine i okoliša, Međunarodna pomorska organizacija (IMO – International Maritime Organization) donijela je pravilnik odnosno

rezoluciju sa smjernicama za planiranje putovanja, čija je posljednja izmjena bila 25. studenoga 1999. godine. U tim smjernicama IMO opisuje važnost i glavni cilj te rezolucije te dijeli planiranje pomorskog putovanja na glavne elemente. Tako se proces planiranja putovanja i plovidbe sastoji od 4 dijela, a to su:

- **Procjena** – prikupljanje svih relevantnih informacija za planirano putovanje.
- **Planiranje** – detaljno planiranje cijelog putovanja i plovidbe od veza do veza, uključujući i ona područja koja zahtijevaju prisutnost peljara.
- **Izvršenje** – plovidba i izvršenje putovanja prema planu.
- **Nadzor** – praćenje kretanja broda prilikom implementacije plana.

Ovom podjelom, IMO je odredio glavne aspekte i korake kojih se sve kompanije, ali i brodovi na koje se odnosi ova rezolucija moraju pridržavati prilikom planiranja putovanja. Također, zbog specifičnosti putovanja udaljenim i polarnim područjima, postoje i zasebne smjernice IMO-a koje se konkretnije bave problemom plovidbe takvim nepristupačnim područjima. Uz ove smjernice, IMO također preporuča dodatne publikacije koje pomorci mogu proučiti te koje sadrže korisne informacije o planiranju putovanja, a to su Vodič za postupke na navigacijskom mostu Međunarodne komore brodara (ICS²⁶), kao i Upravljanje timom zapovjedničkog mosta - praktični vodič, Nautičkog instituta²⁷. Osim navedenih postoje i druge korisne publikacije kao i različite podrške, uređaji i tehnologije koje nastoje olakšati i ubrzati sam proces planiranja putovanja i njegove provedbe. Također, postoji i čitav niz međunarodnih ili nacionalnih institucija koje za cilj imaju pružanje pomoći i korisnih informacija brodovima prije i tijekom plovidbe. Spomenuta Međunarodna pomorska organizacija glavna je specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda (UN) zadužena za područje pomorstva. Ciljevi ove organizacije su osigurati suradnju među državama i najviši mogući standard glede svjetske pomorske industrije, kao i pružanje podrške i davanje smjernica za postizanje maksimalne sigurnosti u pomorskom poslu kao i za sprječavanje i

²⁶ ICS – International Chamber of Shipping

²⁷ IMO rezolucija A.893(21): Guidelines For Voyage Planning (29.08.2023.)

[https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.893\(21\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.893(21).pdf)

nadzor onečišćenja mora. Međunarodno udruženje ustanova za svjetionike (IALA²⁸) je sljedeće bitno udruženje u pomorskoj industriji koje se bavi podupiranjem suradnje nacionalnih ustanova za održavanje svjetionika i pomagala za navigaciju. Udruženje je objavilo brojne preporuke u vezi pomagala za plovidbu poput svjetionika, a s ciljem unapređenja sustava nadzora plovidbe. Još jedna važna organizacija je Međunarodna hidrografska organizacija (IHO²⁹) čiji je cilj povezivanje nacionalnih hidrografskih instituta radi standardizacije hidrografskih podataka. Za planiranje putovanja ova organizacija je važna jer izrađuje međunarodno prihvaćene i unificirane pomorske karte te razvija hidrografiju i standardizira ENC³⁰ odnosno elektroničke navigacijske karte i ECDIS uređaje. IALA i IHO savjetodavne su organizacije za IMO. Važno je i djelovanje Svjetske meteorološke organizacije (WMO³¹) koja se bavi svim pitanjima vezanim za meteorologiju i prognozu vremena. Međunarodna služba nadzora leda (IIP³²) koja otkriva, prati i izvješćuje brodove o pojavi i kretanju ledu na moru ili Međunarodni savez za telekomunikacije (ITU³³) koji usklađuje, unapređuje i održava međunarodnu suradnju po pitanju telekomunikacija, bitnih za prenošenje signala i informacija žičanim ili bežičnim putem. Tu je još i Međunarodna mobilna satelitska organizacija (IMSO³⁴), službena organizacija koja raspolaže sustavom satelita i upravlja GMDSS³⁵ sustavom uzbunjivanja u slučaju nužde te uz nju Međunarodna pomorska satelitska organizacija (INMARSAT³⁶), koja pruža korisnicima tehničke usluge satelitske komunikacije. Postoji još niz drugih organizacija specijaliziranih u raznim područjima pomorskog posla.

Iako se planiranje putovanja odvija slično na svim brodovima, za svaku vrstu i podvrstu brodova postoje određene specifičnosti u pogledu plana putovanja. Tako je specifičnost brodova za kružna putovanja i općenito putničkih brodova ta da se putovanja najčešće izvode na kraćim relacijama (do nekoliko dana plovidbe između dvije luke) u odnosu na druge vrste teretnih brodova čija putovanja između dviju luka mogu trajati i preko desetak dana, npr. u slučaju prelaska oceana. Isto tako, brodovi za kružna putovanja češće

²⁸ IALA – International Association of Lighthouse Authorities

²⁹ IHO – International Hydrographic Organization

³⁰ ENC – Electronic Navigational Chart

³¹ WMO – World Meteorological Organization

³² IIP – International Ice Patrol

³³ ITU – International Telecommunications Union

³⁴ IMSO – International Mobile Satellite Organization

³⁵ GMDSS – Global Maritime Distress and Safety System

³⁶ INMARSAT – INternational MARitime SATellite organization

moraju planirati zahtjevnije dijelove putovanja kao što su manevar pristajanja/isplovljenja odnosno priveza/odveza, plovidba uskim i lučkim područjima ili područjima gušćeg prometa i slično. Stoga, proces pomnog planiranja puta od velikog je značaja za ovakve vrste brodova koji imaju velik broj različitih putovanja u relativno kratkom vremenskom periodu. Iako je to slučaj i kod brodova za IDKP, oni zbog svog načina poslovanja ponekad moraju odraditi plovidbu dužeg trajanja od veza do veza, primjerice preko Atlantika ili oko Južne Amerike. Stoga je potrebno poznavati sve aspekte pomorskog putovanja kako bi se ono moglo što kvalitetnije i bolje isplanirati.

Podaci koji utječu na svako planiranje putovanja su maritimna i manevarska obilježja broda. Potrebno je poznavati različite značajke vlastitog broda kao što su osnovne statičke i dinamičke veličine (duljina, širina, gaz, brzina...) i raspored pojedinih elemenata broda, ali i ostale aspekte kao što su njegova glavna (pokretnost, zaustavljivost i okretnost) i sporedna manevarska svojstva. Nakon utvrđivanja luke odredišta, zapovjednik ili časnik koji izvršava planiranje putovanja trebao bi obaviti određene pripremne radnje poput:

- Pripreme navigacijskih karata i priručnika i drugih odgovarajućih dokumenata potrebnih za pripremu putovanja
- Priprema podsjetnika planiranih brodskih aktivnosti
- Ucertavanja kursova, azimuta, pramčanih kutova, paralelnih indeksa, nedopuštenih područja, sidrišta za nuždu itd.
- Upisivanja upozorenja i drugih potrebnih informacija za područja plovidbe na navigacijskim kartama

Uz navedene radnje obavljaju se i ostale radnje prema zahtjevima zapovjednika ili kompanije³⁷. Radi lakšeg snalaženja i grupiranja pojedinih dijelova putovanja, plan putovanja može se podijeliti u 3 glavna segmenta plana: od luke polaska do pozicije ukrcaja peljara (vez → peljar), od pozicije iskrcaja peljara luke polaska do pozicije ukrcaja peljara luke dolaska (peljar → peljar) te od pozicije ukrcaja peljara luke dolaska do veza u luci dolaska (peljar → vez). Nakon određivanja generalnog plana putovanja nastoje se izračunati približne vrijednosti nekih od glavnih aspekata putovanja. To je prvotno izračun udaljenosti putovanja prema kojem se dalje može dobiti procijenjeno vrijeme dolaska odnosno ETA³⁸,

³⁷ Jašić, D., Belamarić, G., Trošić, Ž.: Planiranje pomorskog putovanja, Sveučilište u Zadru, Zadar, 2011., str. 63.

³⁸ ETA – Estimated Time of Arrival

količina goriva koja će se potrošiti kao i planirana količina zaliha i ostalih potrošnih materijala koja se treba nabaviti. Nakon što je ovlaštenu časnika zadovoljan sa isplaniranim putovanjem, nakon što su se obavile potencijalne izmjene na prijedlog zapovjednika ili časnika te nakon što zapovjednik ovjeri i potvrdi kvalitetu plana, putovanje može započeti.

4.2.1. Karte i publikacije

Planiranje putovanja nemoguće je kvalitetno obaviti bez korištenja podloge za prikaz isplaniranog puta te određenih pomoćnih izvora informacija i korisnih uputa koje su dostupne nautičarima u vidu pomorskih karata i raznih publikacija. Pod terminom 'karte' najčešće se misli na glavnu skupinu koju čine navigacijske karte. Navigacijske karte su neizostavan dio opreme svakog broda na IDKP i pružaju temelj u informiranju o području kojim se planira ploviti te pomažu u planiranju ruta, određivanju pozicije i izbjegavanju opasnosti prilikom plovidbe. Ove karte mogu biti tradicionalne papirne karte, koje su nekada bile osnovno sredstvo navigacije, ili elektronske karte, koje danas sve više zamjenjuju papirne karte. Iako papirne karte imaju svojih prednosti, sa modernim razvojem elektronskih karata kao i ECDIS sustava za prikaz takvih karata, papirne karte sve više nestaju iz uporabe. Zbog regulacija koje nalažu kako na brodovima mora postojati rezervni, potpuno neovisni sistem navigacije, papirne karte se često koriste kao jeftinija alternativa drugom ECDIS uređaju. Međutim, zbog brojnih odlika i olakšanja cijelog procesa procjene, planiranja, izvršenja i nadziranja putovanja, drugi ECDIS uređaj, kao 'back-up' odnosno rezervno rješenje, sve je češća pojava na modernim brodovima, prikladno nazvanim 'paperless' brodovi, tj. brodovi bez papirnatih karata. Navigacijske karte koje se koriste na brodovima za IDKP mogu se podijeliti i prema mjerilu karte, odnosno detaljnosti i veličini područja kojeg prikazuju, pa tako imamo:

1. Generalne karte (1 : 750 000 – 1 : 2 500 000): služe kao pregledne pomorske karte nekog prostornog dijela svjetskog mora (npr. Jadransko more, Sjeverno more)
2. Kursne karte (1 : 150 000 – 1 : 300 000): prikazuju pojedina plovidbena područja za potrebe prikaza kursa broda
3. Obalne karte (1 : 50 000 – 1 : 100 000): namijenjene su navigaciji u područjima blizu obale. Na njima se rješavaju navigacijski problemi (određivanje pozicije i sl.)

4. Karte – planovi (1 : 3000 – 1 : 50 000): ovdje su detaljno prikazane važnije luke, lučice, uvale i morski prolazi kao i svi prostori koji predstavljaju opasnost navigaciji. Karte krupnijeg mjerila (do 1 : 20 000) nazivaju se i lučki planovi.

Karte krupnijih mjerila su preciznije i detaljnije prikazuju navigacijske elemente područja.

Postoje razni izdavači karata, a često se koriste karte izdanja britanskog admiralteta. Karte koje su potrebne za određeno putovanje moraju se na vrijeme naručiti i nabaviti, a mogu se naći u katalogima karata. To je od iznimne važnosti za brodove na IDKP koji moraju imati sve potrebne karte za svaki dio putovanja, što može biti i preko stotinu različitih karata. U slučaju propusta nabave potrebne karte, brod time krši regulacije i može snositi posljedice koje će negativno utjecati na cijelo putovanje. Također, sve pomorske karte, kako bi bile relevantne za pravilno planiranje putovanja, moraju biti ažurne te redovito kontrolirane i ispravljane prema uputama i smjernicama oglasa za pomorce koji se izdaju na tjednoj bazi.

Međutim, osim navigacijskih karata, postoji čitav niz ostalih vrsta informativnih i pomoćnih karata, koje ne služe za neposredno vođenje navigacije, ali se mogu koristiti u svrhu poboljšanja plana putovanja. Neke od glavnih predstavnika ovih karata su peljarske karte, karte preporučenih ruta i bijele karte. Uz njih postoje razne meteorološke i oceanografske karte, karte leda, karte podvodnih kablova, geomagnetske karte, radarske karte, karte svijeta podijeljene po različitim zonama poput NAVAREA i METAREA³⁹, zona prema Konvenciji o vodenim linijama, vremenskih zona, i mnoge druge. Prema pravilu 34, poglavlja V – Sigurnost navigacije iz SOLAS⁴⁰ konvencije: „Prije isplovljenja, zapovjednik je dužan osigurati da je predviđeno putovanje planirano korištenjem odgovarajućih pomorskih karata i pomorskih publikacija za područje kojim će se ploviti, uzimajući u obzir smjernice i preporuke koje je razvio IMO“. Publikacije su, uz karte, drugi način dolaska do potrebnih informacija za planirano putovanje. Zapovjednik broda obavezan je prikupiti i procijeniti sve nužne informacije koje se odnose na plovidbenu rutu i sigurnost broda prije početka planiranja (idućeg) putovanja. Takve informacije se nalaze u navigacijskim priručnicima (publikacijama), kompanijskim preporukama i administrativnim instrukcijama vlade država u kojoj se brod trenutno nalazi⁴¹. Publikacije obuhvaćaju čitav niz knjiga, priručnika, tablica atlasa i ostalih javno dostupnih dokumenata. Neke od najvažnijih

³⁹ NAVAREA i METAREA – NAVigational AREA i METeorological AREA

⁴⁰ SOLAS – Safety Of Life At Sea

⁴¹ Jašić, D., Belamarić, G., Trošić, Ž., op. Cit. str. 39.

publikacija u pomorstvu su: Peljari (engl. Pilots), Popis signala i svjetala za maglu (List of lights and fog signals), oglasi za pomorce (Notices to mariners), preporučeni smjerovi plovidbe (Sailing directions), svjetske oceanske rute (Ocean passages of the world), popis radio-signalâ (List of radio signals), tablice morskih mijena (Tide tables), tablice udaljenosti (Distance tables), Astronomske publikacije kao Nautički godišnjak (Nautical almanac), katalozi navigacijskih karata (Chart catalogue), atlasi morskih struja (Tidal stream atlases), popis radio-signalâ (List of radio-signals), vodiči za luke (Guide to port entry), klimatske informacije (Climatic information), kompanijski priručnici (Company's manuals), priručna knjiga za pomorce (Mariner's handbook), tablica rosišta (Dewpoint table), tablica državnih zastava (National flag's table), i niz ostalih publikacija.

4.2.2. Upozorenja i vremenski uvjeti

Prilikom kreiranja i izvršavanja bilo kojeg putovanja pa i kružnih putovanja, a osobito onih izuzetno dugih, pažljiva provjera i kontinuirano primanje postojećih i budućih navigacijskih upozorenja i vremenskih uvjeta od iznimne su važnosti. To je ponajprije kako bi se pod svaku cijenu izbjegla bilo kakva ugroza ljudskih života, a onda i moguće oštećenje ili gubitak broda ili imovine. Drugi razlog je da brodovi na kružnim putovanjima ciljaju na rute sa povoljnim vremenskim prilikama te koje su navigacijski sigurne kako bi svojim putnicima pružili lagodnije i udobnije putovanje. Da bi se to ostvarilo, zapovjedniku i časnicima na raspolaganju je niz brodskih sustava koji pomažu u neutralizaciji neželjenih utjecaja i prepreka okoline te organizacija i službi koje konstantno prognoziraju, prate, ažuriraju te obavješćuju o situaciji na moru. Takve informacije direktno se dobivaju na brodu preko raznih uređaja specifičnih namjena koji će biti opisani u dijelu o navigacijskim uređajima. U današnje vrijeme, bliskom suradnjom IMO-a, WMO-a i IHO-a osigurano je da svi brodovi imaju automatiziran i brz pristup informacijama usko vezanim za pomorsku sigurnost. To uključuje meteorološka i navigacijska upozorenja koja su dostupna ili dostavljena brodovima radom različitih službi. Primjerice, Svjetski sustav izvješćivanja brodova u plovidbi (WWNWS⁴²) i Svjetska služba meteoroloških i oceanoloških informacija i upozorenja (WWMIWS⁴³) glavni su koordinatori za prikupljanje i distribuciju korisnih informacija svim brodovima prema unaprijed definiranim procedurama po zonama plovidbe

⁴² WWNWS – WorldWide Navigational Warning Service

⁴³ WWMIWS – WorldWide Met-ocean Information and Warning Service

NAVAREA odnosno METAREA. Osim ovih međunarodnih, postoje i razni nacionalni centri, hidrografski uredi i službe kao što je služba nadzora plovidbe (VTS⁴⁴) koji svojim radom, informacijama i podacima uvelike utječu na sigurnost plovidbe. U ovom kontekstu pribavljanja i dostave pomorsko bitnih informacija i upozorenja ključnu ulogu imaju i organizacije koje se bave razvojem i specifikacijskim aspektima pomorskih komunikacijskih uređaja. To su već spomenuti ITU i INMARSAT, a uz njih tu su i Međunarodno elektrotehničko povjerenstvo (IEC⁴⁵) ili Institut inženjera elektrike i elektrotehnike (IEEE⁴⁶) čija je zadaća električna, tehnička i elektrotehnička standardizacija i ispravnost uređaja.

4.3. NAVIGACIJA

Termin navigacija dolazi od latinske riječi *navigatio*, što znači 'plovidba', a izveden je od dviju također latinskih riječi *navis*, što znači 'brod', i *agere*, što znači 'voditi'. Upravo to i predstavlja, znanost i vještinu vođenja broda odnosno plovnog objekta najpovoljnijim i najsigurnijim putem od jedne polazne do druge dolazne pozicije na Zemlji. Teorija navigacije temelji se na osnovnim zakonima matematike, fizike, geodezije, astronomije, elektrotehnike i nekih drugih znanstvenih disciplina (hidrografije, kartografije, meteorologije itd.). Cilj navigacije se zasniva na uspješnoj i sigurnoj realizaciji planiranog putovanja u vremenski predviđenom periodu. Za ostvarenje cilja, zadaci suvremene navigacije podrazumijevaju: pravilan izbor rute i njene raščlambe po vremenu, sigurno upravljanje i manevriranje brodom po zadanoj ruti, dinamična prilagodba kretanja broda u ovisnosti o situaciji i prevladavajućim uvjetima te kontrolu točnosti i sigurnosti plovidbe. U današnje vrijeme izvršavanje ovih zadaća i za najiskusnije pomorce bilo bi nezamislivo bez pomoći modernih navigacijskih uređaja i tehnoloških solucija. Integracija svih navigacijskih sustava i njihova intuitivnost u korištenju olakšavaju pomorcima praćenje brojnih podataka, parametara, vrijednosti i elemenata prilikom navigacije, čineći ju time sigurnijom.

⁴⁴ VTS – Vessel Traffic Service

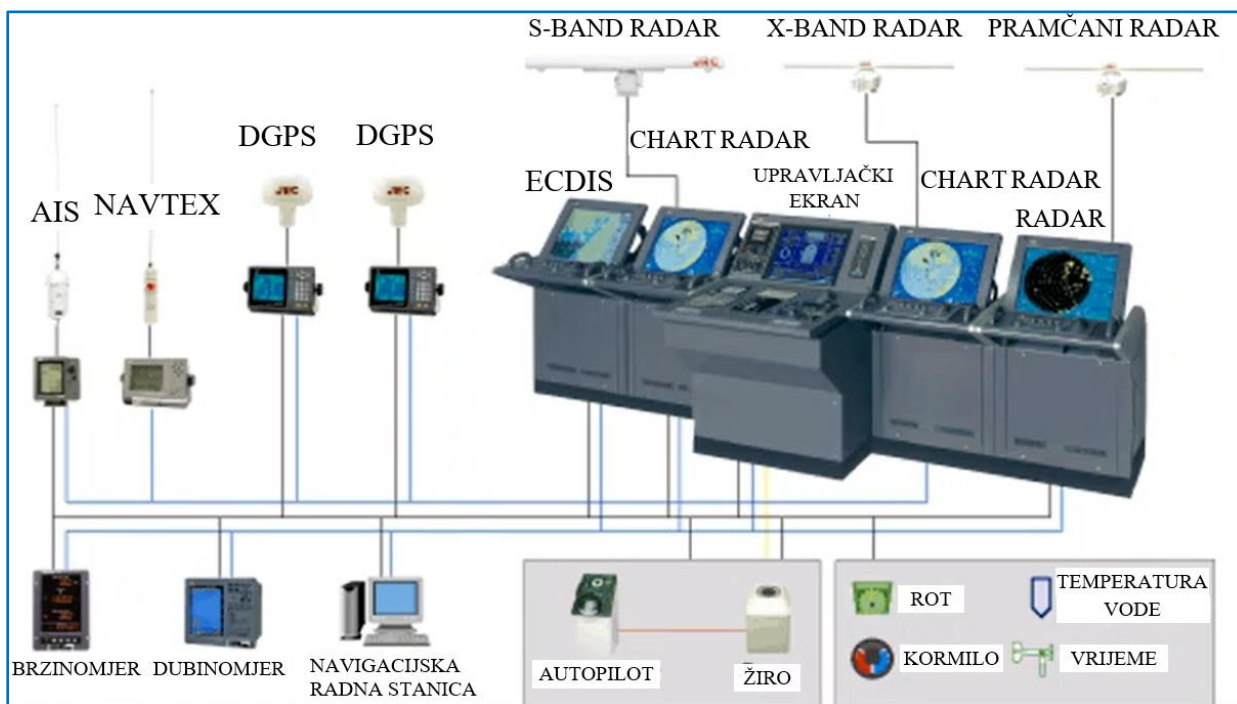
⁴⁵ IEC – International Electrotechnical Commission

⁴⁶ IEEE – Institute of Electrical and Electronics Engineers

4.3.1. Navigacijski uređaji i oprema

Navigacijska oprema i uređaji općenito su sofisticiraniji i napredniji na brodovima za kružna putovanja odnosno na putničkim brodovima te se na njima najčešće prve implementiraju dodatne tehnologije i poboljšanja opreme i uređaja. Razlog tome je što ovi brodovi na sebi nose mnogo više ljudi nego ostale vrste brodova sličnih dimenzija. Drugi razlog je što velika većina takvih ljudi nema dovoljno pomorskog iskustva u slučaju nepravilnosti. Treći razlog je što, prema navedenim podacima, na IDKP plovi pretežito starija populacija koja može biti slabije fizičke sprema za intervenciju u slučaju nužde. Zbog ovih razloga poboljšanje i razvoj modernih tehnologija i njihova primjena može značiti razliku u preživljavanju i spašavanju ljudskih života u izvanrednim situacijama.

Na svim brodovima, središte sa kojeg se upravlja brodom i nadzire svim elementima plovidbe naziva se navigacijski ili zapovjednički most. Na zapovjedničkom mostu, ili u neposrednoj blizini, nalaze se gotovo svi najvažniji uređaji za upravljanje i vođenje broda. Jedan od glavnih sistema je spomenuti ECDIS uređaj koji zajedno sa ostalim uređajima i sensorima koji na njega mogu biti spojeni čini integrirani navigacijski sustav koji se na brodovima za IDKP nalazi najčešće u sredini mosta i može se nazivati i komandnom ili upravljačkom konzolom (Shema 1.).



Shema 1. Prikaz strukture upravljačke konzole na navigacijskom mostu

Izvor: prilagodio student prema internoj prezentaciji iz kolegija „Elektronička navigacija“, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka

ECDIS sustav odobren je od strane IMO-a za prikaz elektroničkih navigacijskih karata. Njegova zadaća je olakšavanje procesa navigacije u odnosu na papirne karte te bi trebao moći prikazati sve standardizirane elektroničke karte i kartografske podatke koje izrađuju i distribuiraju ovlašteni hidrografski uredi. Također, mora osigurati jednostavnu nadogradnju i koristiti najnovija ažuriranja pomorskih karata. Kao službeni primarni sustav navigacije, ECDIS mora osigurati jednaku ili veću kvalitetu vođenja broda od tradicionalnih papirnatih karata, kao i mogućnost praćenja kretanja broda i određivanja pozicije, a u slučajevima nepravilnosti i odstupanja; obavještanje, upozoravanje i alarmiranje. Na brodovima za IDKP najčešće se koriste dva nezavisna ECDISA ili ECDIS kao glavno sredstvo vođenja navigacije i papirne karte kao sporedno, odnosno back-up.

Kao osnovni uređaji, na brodovima za kružna putovanja postoje najčešće dva uređaja za određivanje položaja, a pretežito se koriste GPS⁴⁷ uređaji odnosno DGPS⁴⁸. GPS uređaj određuje poziciju satelitskim putem odnosno mjeri udaljenosti između broda i najmanje 3 satelita odnosno 4 od kojih je zadnji kontrolni te služi za usklađivanje vremena. Suvremena tehnologija omogućila je brodovima dodatnu preciznost korištenjem DGPS sistema koji se bazira na ispravljanju dobivenih pozicija uz pomoć referentnih lokacija na kopnu. Iako se tako dobiva točnija lokacija preduvjeti su dovoljna blizina kopna i postojanje referentne točke na kopnu.

Radar, koji u novije vrijeme može prikazivati i navigacijsku kartu (engl. Chart Radar), te s njim često integrirani ARPA⁴⁹ sustav, sljedeći su od važnijih navigacijskih uređaja. Radar omogućuje detekciju gotovo svih okolnih objekata pomoću elektromagnetskih valova te je od velike pomoći u situacijama loših vremenskih uvjeta ili slabije vidljivosti. Na brodovima se koriste dvije vrste radara, X-band i S-band radari, koji imaju različite karakteristike te određene prednosti i nedostatke pa se međusobno nadopunjuju. ARPA sustav procesira podatke dobivene sa radara te pomoću njih proračunava i prikazuje bitne podatke o okolnim objektima kao što je njihova brzina i smjer kretanja odnosno kurs. ARPA također predviđa buduću situaciju i izračunava položaj mimoilaženja odnosno prijetnje sudara ukoliko je mimoilaženje na minimalnoj ili nepostojećoj udaljenosti te proračunava vrijeme do tog događaja. Ovi uređaji predstavljaju neizostavan dio zapovjedničkog mosta.

⁴⁷ GPS – Global Positioning System

⁴⁸ DGPS – Differential GPS

⁴⁹ ARPA – Automatic Radar Plotting Aid

Kompasi su primarni oslonac u određivanju smjera kretanja broda i praćenju isplanirane rute jer se na otvorenim morima nije moguće orijentirati prema nekim fiksnim ili kopnenim objektima. Magnetski kompas najstarija je vrsta kompasa te se i dalje koristi na brodovima. Međutim, današnji brodovi koriste napredniji žiropas na koji, za razliku od magnetskog kompasa, ne utječe zemaljski magnetizam. Nažalost, ni jedna ni druga vrsta kompasa nisu savršeni te ih je potrebno redovito ispravljati kako bi pružali pouzdane informacije i omogućili održavanje željenog kursa prilikom plovidbe.

Mnogi brodovi pa i oni na IDKP radi olakšavanja putovanja oceanima i drugim monotonim, manje zahtjevnim dionicama koriste sistem autopilota. To sistem dizajniran za automatsku kontrolu nad upravljanjem brodom, održavajući tako brod na željenom kursu. Kad je brod na autopilotu, časnik se može fokusirati na obavljanje ostalih važnih poslova kao i procjenu rizika sudara ukoliko ona postoji. Autopilot se može sinkronizirati sa kompasom ili sa ECDIS-om da prati zadani kurs ili rutu, ali nije napravljen da zamijeni čovjeka i u područjima ograničenog manevarskog prostora ili gustog prometa potrebno je ručno vođenje broda.

AIS⁵⁰ sustav koristi se na brodovima za praćenje i primanje informacija i podataka o okolnim brodovima. Uveden je od strane IMO-a i drugih organizacija u svrhu dodatne sigurnosti brodova u plovidbi. Temeljem odašiljanja automatskih, točnih i učestalih podataka sa brodova u plovidbi, AIS omogućava takvim brodovima da postanu uočljiviji ostalim brodovima i time minimiziraju mogućnost sudara.

NAVTEX⁵¹ uređaj na brodu za IDKP omogućuje primanje svih sigurnosnih i informativnih poruka koje šalju obalne stanice po unaprijed određenom rasporedu u različitim zonama plovidbe tj. NAVAREA/METAREA, te se na brodu mogu primiti poruke za područje u kojemu brod plovi, ali i za susjedna područja koja su od interesa za brod ili u koja će tek uploviti. Vrste NAVTEX poruka koje se mogu primiti na brodovima označene su slovima abecede te se može odabrati koje tipove poruke brod želi primiti, uz izuzetak onih označenih slovima A (navigacijska upozorenja), B (meteorološka i oceanološka upozorenja), D (SAR upozorenja) i L (dodatna navigacijska upozorenja), takve poruke se moraju primiti. NAVTEX može primiti poruke na velikim, ali u kontekstu prostranih mora

⁵⁰ AIS – Automatic Identification System

⁵¹ NAVTEX – NAVigational TELeX

i oceana kojima plove brodovi na IDKP, ne prevelikim udaljenostima, do otprilike 400 nautičkih milja. Stoga, NAVTEX je samo jedan od dostupnih uređaja koji se koriste na brodovima na IDKP za primanje takvih pomorskih sigurnosnih informacija (MSI⁵²). Po GMDSS sustavu, ostali odobreni prijemni uređaji MSI poruka su: INMARSAT-ov EGC⁵³ SafetyNET sustav, EGC SafetyCastSM sustav kompanije Iridium te HF⁵⁴ MSI Teleks sustav. Neki od ovih sustava rade preko satelitske komunikacije stoga su obvezni za korištenje u područjima koja su daleko od kopna.

Ostali brodski uređaji uključuju komunikacijske uređaje koji se najčešće nalaze na GMDSS konzoli smještenoj na zapovjedničkom mostu, uređaji za izvanredne situacije poput EPIRB⁵⁵ i SART⁵⁶ uređaja te VDR⁵⁷ uređaja koji bilježi podatke u slučaju nesreće, LRIT⁵⁸ uređaj za dalekometno lociranje i praćenje brodova. Također postoje i razni mjerni uređaji kao uređaji za mjerenje dubine, brzine broda, vjetra i morskih struja, ali i pokazivači poput inklinometra koji pokazuje nagib ili pokazivača zakretanja broda ili kuta lista kormila ako postoji. Integracija svih ovih uređaja ključna je za pravilno vođenje broda. Na navigacijskom mostu broda, pomorci imaju pristup svim relevantnim informacijama koje omogućuju sigurnu navigaciju. Prikazuju se podaci o poziciji broda, okolnim vodama, drugim brodovima u blizini, vremenskim uvjetima i drugim bitnim informacijama. Unatoč naprednoj tehnologiji, pomorci se uvijek potiču da se ne oslanjaju isključivo na te uređaje. Ljudski faktor i iskustvo vitalni su elementi u sigurnoj plovidbi. Pomorci moraju pažljivo promatrati okolinu, postupati u skladu s pomorsko-prometnim pravilima i signalima, te biti spremni na brze odluke u hitnim situacijama.

Uz sve navedene navigacijske uređaje, brodovi moraju biti adekvatno opskrbljeni potrebnom opremom i sporednim uređajima kako bi bili sposobni obaviti putovanje na siguran i efikasan način. To uključuje već spomenute karte i publikacije kao najvažniju opremu za procjenu, planiranje i izvršenje putovanja. Među ostalom opremom spada sve ono nužno za sigurnu plovidbu te propisano pravilnicima i regulacijama, ali i oprema potrebna za pravilno funkcioniranje uređaja i naprava na brodu. To također uključuje privezna,

⁵² MSI – Maritime Safety Information

⁵³ EGC – Enhanced Group Call

⁵⁴ HF – High Frequency

⁵⁵ EPIRB – Emergency Position-Indicating Radio Beacon

⁵⁶ SART – Search And Rescue Transponder

⁵⁷ VDR – Voyage Data Recorder

⁵⁸ LRIT – Long Range Identification and Tracking

pritezna i sidrena vitla sa svim konopima, sidrom, lancima i svim komponentama koje osiguravaju pravilan rad tih elemenata i omogućuju brodu da kvalitetno osigura svoju poziciju. Oprema važna za informiranje drugih brodova o statusu vlastitog broda uključuje navigacijska svjetla, zvučne signale, dnevne znakove te zastave Međunarodnog signalnog kodeksa. Razni sigurnosni pomoćni uređaji na mostu uključuju sistem BNWAS⁵⁹ koji osigurava budnost i pozornost časnika u straži, ili SSAS⁶⁰ sustav za obavješćivanje kopna u kriznim situacijama. U opremu su uključeni i svi priručnici, manuali i alati koji osiguravaju ispravnost i funkcionalnost svih navigacijskih komponenti.

4.3.2. Plovidba različitim područjima

Plovidbu morem prema planiranom putovanju može se podijeliti u 3 karakteristične vrste plovidbe: plovidbu oceanskim, obalnim ili lučkim područjem. Zbog činjenice da brodovi na IDKP plove naizmjenice svim ovim područjima te češće plove opasnijim i gušćim prometnim tokovima blizu poznatih destinacija svakoj vrsti plovidbe potrebno je priuštiti dovoljnu pozornost. Prilikom izvršenja puta, ovisno o području kojim se plovi, izbor plovidbenog puta te podaci koji su od interesa također će se razlikovati.

Oceanskom plovidbom smatra se plovidba područjem koje je preko 100 NM udaljeno od najbližeg kopna. U oceanskoj plovidbi izbor plovidbenog puta najviše će se usredotočiti na optimizaciju putovanja po vremenu odnosno pokušat će se odabrati najkraći mogući put između dviju pozicija kako bi putnici čim manje vremena proveli na očaravajućoj, ali nakon duge plovidbe monotonj ruti koje oceani predstavljaju. To se postiže plovidbom po ortodromi. Ortodroma je najkraći put između dvije točke na nekoj kugli, u ovom kontekstu, na zemaljskoj kugli. Kada plovidba po ortodromi dovodi brod u navigacijski nepovoljna područja plovidbe, posebice u zimskim mjesecima (područja viših geografskih širina), a ako to nije planirano itinerarom IDKP, tada se ortodromska plovidba zamjenjuje u pojedinim dijelovima ili u potpunosti loksodromskom plovidbom⁶¹. Loksodroma je pravocrtna linija na Mercatorovoj karti koja spaja dvije pozicije. Plovidbom po loksodromi brod stalno drži isti kurs, dok bi se kod ortodromske plovidbe kurs stalno trebao mijenjati odnosno brod ne bi nikad plovio ravno. Da bi se izbjegli napori na porivnom stroju i listu kormila najčešće se

⁵⁹ BNWAS – Bridge Navigational Watch Alarm System

⁶⁰ SSAS – Ship Security Alert System

⁶¹ Jašić, D., Belamarić, G., Trošić, Ž, op. cit. str. 132.

plovi loksodromski po ortodromi. Drugim riječima, luk ortodrome razdijeli se na više ravnih loksodromi kako bi se samo ponekad kurs malo više promijenio prema sljedećoj loksodromi. Osim plovidbe najkraćom rutom, u oceanskoj plovidbi na odabir čim optimalnije rute izravno utječe kombinacija vanjskih i unutarnjih čimbenika koji se moraju uzeti u obzir. Vanjski čimbenici su proizvod utjecaja vanjskih elemenata i nisu povezani sa karakteristikama broda. Neki od najznačajnijih vanjskih čimbenika su:

- Udaljenost između luke polaska i luke dolaska
- Brzina i smjer oceanskih morskih struja
- Pojava olujnih vjetrova, tropskih ciklona, nepovoljnih vremenskih uvjeta
- Granice leda i mogućnost pojave ledenih santi
- Raspoloživost i pouzdanost dugoročnih vremenskih prognoza
- Preporučene plovidbene rute raznih karata, priručnika, instituta...
- Položaj zabranjenih zona plovidbe i njihova veličina
- Područja zona plovidbe prema Međunarodnoj konvenciji o vodenim linijama.

Unutarnji čimbenici ovise o karakteristikama, sposobnosti i opremi broda pa se u obzir moraju uzeti sljedeći čimbenici:

- Raspoloživi navigacijski uređaji
- Stabilnost i čvrstoća trupa broda
- Manevarske značajke broda u nepovoljnim vremenskim uvjetima
- Pouzdanost porivnog sustava
- Položaj područja sa regulacijama ispuštanja štetnih tvari (u more ili u zrak)
- Potrošnja i raspoloživa količina goriva, zaliha i ostalih potrošnih materijala
- Posebni zahtjevi kompanije ili unajmitelja broda⁶².

Osim optimizacije putovanja prema vremenu plovidbe, neke kompanije i brodari mogu ciljati na optimizaciju IDKP po pitanju najboljih uvjeta plovidbe kako bi osigurali udobnost putnika pa čak i ako to znači zaobilaženje prepreka i potencijalno kašnjenje. Moguća je i optimizacija puta u pogledu potrošnje goriva odnosno ukupnih troškova. Tada se u obzir uzimaju fiksni i varijabilni troškovi broda i prema njima se oblikuje putovanje kako bi se povećala ušteda odnosno zarada. Ovakve optimizacije putovanja primjetne su u oceanskoj

⁶² Jašić, D., Belamarić, G., Trošić, Ž, op. cit. str. 131-132.

plovidbi koja se javlja prilikom IDKP te koja može trajati i preko tjedan dana pa se neke kompanije odlučuju na pomoć privatnih organizacija za optimizaciju putovanja.

U obalnoj plovidbi, za razliku od oceanske, područje plovidbe i izbor mogućih ruta je uvelike ograničen. To je zbog prisutnosti većeg broja prepreka i potencijalnih opasnosti, počevši od samog kopna koje limitira plovni put, preko raznih opasnosti koje se mogu nalaziti na i/ili ispod tog plovnog puta pa do ostalih brodova i prometa koji prolazi tim putem. Zato je izbor puta u obalnoj navigaciji puno važniji od izbora puta oceanske navigacije jer predstavlja veći rizik sudara, udara ili nasukanja i moguću ugrozu sigurnosti ljudi i putnika. Iako na plovidbu bližu obali također utječu vanjski i unutarnji čimbenici, postoji veliki broj elemenata koji se razlikuju od onih u oceanskoj plovidbi, ali i nekih sličnosti. To su:

- Pouzdanost podataka prikazanih na pomorskim kartama
- Smjer i brzina morskih struja
- Vidljivost, stanje mora i vjetra
- Postojanje i prikaz pličina, podrtina i ostalih navigacijskih opasnosti
- Morske mijene
- Postojanje i obilježja sustava usmjerene plovidbe
- Emitiranja lokalnih navigacijskih upozorenja
- Vremenska prognoza
- Preporučene rute na plovidbenom području
- Postojanje luka zakloništa i sidrišta za slučaj nužde
- Očekivana gustoća prometa
- Potencijalne opasnosti i prijetnje sigurnosti brodu (pirati, napadi i sl.).

Unutarnji čimbenici su:

- Raspoloživost i pouzdanost navigacijskih uređaja
- Raspoloživost i pouzdanost komunikacijskih uređaja
- Gaz u odnosu na dubinu (manji problem brodovima na kružnim putovanjima)
- Manevarska obilježja broda (utjecaj dubine na dodatni zagažaj i krug okreta)
- Pouzdanost poriva i kormilarskog uređaja
- Uvježbanost i iskustvo posade broda i zapovjednika (poznavanje pravila)
- Nadvodna površina i visina broda (utjecaj vjetra, prolaz ispod mostova)

Osim ovih čimbenika, utjecaj na sigurnu i efikasnu obalnu plovidbu imaju i karakteristike obale blizu koje se plovi i njena opskrbljenost i prilagodba u navigacijske svrhe. Po pitanju razvijenosti kopna razmatraju se i njegove značajke:

- Broj i položaj markantnih (uočljivih) objekata
- Broj i domet svjetionika, plutača i ostalih AToN⁶³-a
- Pouzdanost službenih izmjera područja odnosno CATZOC⁶⁴.
- Postojanje pokrivenih smjerova
- Radarska konfiguracija obale

Prilikom plovidbe uz obalu, punu pažnju treba posvetiti nadziranju putovanja i procjeni rizika kako bi se pod svaku cijenu izbjegla bilo kakva nepredviđena okolnost ili položaj opasnih blizina sa nekim drugim brodom. Po poznatom, ali nažalost tragičnom primjeru broda Costa Concordije, može se vidjeti značaj pažljivog donošenja promišljenih i razumnih odluka i kako ponajprije na umu treba imati sigurnost posade i svih ljudi na brodu te poštivanje pravila.

Plovidba lučkim područjima i njihovim pristupnim putevima može se okarakterizirati kao opasna navigacija. Zahtijeva dobro poznavanje područja i lokalnih uvjeta i obilježja plovidbe ovakvim plovnim putevima. Stoga, plovidba lučkim područjima u velikom broju svjetskih luka traži prisutnost peljara na brodu. Peljar ili pilot je kvalificirana osoba koja ima razumijevanje i znanje o području na kojem djeluje te predstavlja savjetodavnu pomoć zapovjedniku. Zbog činjenice da peljar bolje poznaje karakteristike plovnog puta, a zapovjednik bolje poznaje obilježja broda, kvalitetna razmjena informacija i podataka između zapovjednika i peljara te njihov dogovor ključ je za uspješnost plovidbe između pozicije ukrcaja/iskrcaja pilota i veza u luci ili prolaska određenim zahtjevnim dijelom puta. Peljara je potrebno pravilno prihvatiti na brod odgovarajućom opremom za prihvrat i upoznati ga sa obilježjima broda. Tome kao pomoć služe unaprijed pripremljeni dokumenti kao što je peljarska karta sa općim podacima o brodu, njegovom pogonu i manevarskim karakteristikama. Iako peljar daje korisne savjete, u slučaju nesuglasica, zapovjednik ima punu odgovornost i konačnu odluku o upravljanju i kretanju broda.

⁶³ AToN – Aids To Navigation

⁶⁴ CATZOC – CATegories of Zone Of Confidence

Osim navedenih vrsti plovidbe koje su standardne i na ostalim tipovima brodova, postoje i dvije dodatne rezolucije IMO-a koje se odnose na plovidbu posebnim područjima. To su plovidba polarnim područjima i plovidba udaljenim područjima, na kojim brodovi na IDKP nerijetko plove. Stvoren je Međunarodni kodeks za brodove koji plove u polarnim područjima, tzv. Polar Code. On pokriva pitanja vezana za navigaciju vodama koje okružuju dva zemaljska pola uključujući dizajn, konstrukciju i opremu brodova; brigu o operativnosti broda i uvježbavanju posade, traganje i spašavanje te jednako važan aspekt zaštite takvog jedinstvenog okoliša i eko-sustava kojeg regije polova posjeduju. Vrlo je bitan kao polazni dokument svih IDKP koji u svojim itinerarima nude prolaz kroz ili blizu polarnih područja odnosno zadiru u područja većih geografskih širina (preko 60°). Primjerice, kompanija Holland America Line nudi putovanje za 2025. godinu nazvano „Pole To Pole“ u trajanju od 133 dana, dok kompanija Hurtigruten Expeditions posluje isključivo u području polarnih putovanja, međutim još nije u svojoj ponudi imala putovanje vrijedno titule IDKP, s najdužim putovanjem od "samo" 97 dana. S druge strane, kao odgovor na sve veću popularnost ovakvih svjetskih kružnih putovanja i posjećivanja egzotičnih, ali zabačenih destinacija, IMO donosi drugu rezoluciju koja se bavi problemom planiranja putovanja na putničkim brodovima koji plove udaljenim područjima. Ova rezolucija govori o važnosti posebnih razmatranja prilikom planiranja ovakvih putovanja s obzirom na izazovnost takvih udaljenih područja, limitirane resurse i navigacijske informacije. Planiranje ovakvih putovanja mora uključivati faktore raspoznavanja sigurnih i nesigurnih plovnih puteva, istraženih morskih koridora, procedure u nepredviđenim i izvanrednim situacijama u slučajevima ograničene mogućnosti pomoći trećih strana te u slučaju plovidbe područjima leda sve primjerene i potrebne predostrožnosti i informacije po pitanju sigurne brzine i navigacije zbog potencijalne pojave leda na moru⁶⁵.

4.3.3. Ostali bitni elementi plovidbe

Pored navedenih elemenata plovidbe postoje i drugi dijelovi koji moraju biti razmatrani i pripremljeni za intervenciju u slučaju potrebe, ali i prilikom izvršenja standardnih i čestih segmenata plovidbe kao što su dolazak u luku ili njeno sidrište. To uključuje manevre prilikom sidrenja i priveza/odveza broda, mjere predostrožnosti prilikom

⁶⁵ IMO: Shipping in Polar Waters i Voyage planning in remote areas, (02.09.2023.)
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/polar-default.aspx>

zahtjevnih manevara ili nepovoljnih vremenskih uvjeta u vidu pripreme opreme za tegljenje i stanja pripravnosti tegljača i njihovih usluga, i osiguranje pouzdane komunikacije kako tijekom svih brodskih operacija tako i prije odnosno poslije obavljanja zadataka slanjem potrebnih obrazaca i mail-ova prema luci, kompaniji ili trećim stranama.

Sidrenje ispred luke ili privez/odvez odnosno direktan boravak u luci imaju svojih prednosti i nedostataka kada je riječ o IDKP. Kada je u pitanju pristupačnost, sidrenje i privezivanje zadovoljavaju različite potrebe. Privezivanje omogućava lakši i brži pristup brodu, kako za putnike tako i za utovar i istovar zaliha i materijala. Ovo je praktično jer ubrzava postupke i poboljšava ukupno iskustvo putnika. S druge strane, sidrenje zahtijeva dodatne korake za dopremanje putnika, tereta i opskrbe između broda i obale. To može biti sporije i zahtijeva korištenje čamaca za prijevoz i tender brodica. Prednost sidrenja je fleksibilnost posjete većeg broja luka jer u nekim lukama brodovi ne mogu doploviti do same unutrašnjosti i lučkog akvatorija, ali zato se mogu usidriti nedaleko luke i omogućiti putnicima pristup takvim destinacijama, kao i mir i izvanredne poglede na krajolik ukoliko odluče ostati na brodu. U pogledu troškova, sidrenje obično donosi uštede jer uključuje manje usluga, lučkih naknada i pristojbi u usporedbi s privezivanjem. To može pomoći u smanjenju ukupnih troškova operacije broda. Međutim, privezivanje pruža veći i bolji pristup uslugama i infrastrukturi luke, kao što su voda, struja i hitne službe, što uvelike utječe na aspekt sigurnosti i efikasnosti broda. U zaključku, izbor između sidrenja i privezivanja ovisi o mnogim faktorima, uključujući pristupačnost, stabilnost, troškove i fleksibilnost.

Iako brodovi za kružna putovanja općenito imaju bolje manevarske sposobnosti od ostalih vrsta brodova i veći broj tehnologija posvećenih okretljivosti i upravljivosti broda te iako se neki brodovi mogu kretati u stranu ili okretati u jako malom prostoru, u nekim slučajevima pomoć ili prisutnost tegljača je obvezna. Neke luke zahtijevaju korištenje tegljača za privez i odvez ili barem njihovu prisutnost kao mjere predostrožnosti u slučaju nepredviđenih okolnosti. Na nekim područjima i u nekim lukama klimatološko stanje i mogućnost pojave jakih vjetrova i morskih struja ili velikih valova zahtijeva angažman tegljača. Zbog takvih luka i područja plovidbe brodovi se ne mogu u potpunosti oslanjati na vlastite sposobnosti nego trebaju biti opremljeni i časnici utrenirani za postupke manevriranja i plovidbe uz pomoć tegljača.

Kvalitetna komunikacija i funkcionalni komunikacijski uređaji od iznimne su važnosti u brodskim operacijama i plovidbi. Komunikacija na brodu odvija se VHF uređajima za

unutarnju komunikaciju i komunikaciju sa drugim brodovima u okolini. Za komunikaciju s kopnom ili udaljenijim brodovima dostupni su MF, HF i satelitski uređaji, omogućavajući kontakt s raznim službama i pomorskim vlastima. Radijska oprema također omogućuje primanje hitnih obavijesti, vremenskih izvještaja i navigacijskih upozorenja, što utječe na sigurnost broda. Što se tiče interneta, većina brodova za kružna putovanja nudi internet putnicima, što omogućava komunikaciju s obitelji, pristup informacijama i bogatstvo zabavnih sadržaja tijekom putovanja. Također, internet olakšava upravljanje brodom, omogućujući praćenje položaja i performansi te optimizaciju ruta i potrošnje goriva. Komunikacija i internet su ključni za sigurnost, putničko iskustvo i učinkovito upravljanje brodovima za kružna putovanja, što čini njihovu kontinuiranu nadogradnju neophodnom za konkurentnost na tržištu.

5. ZAKLJUČAK

Proces organizacije, provođenja i cijelog kreiranja izuzetno dugih kružnih putovanja je izuzetno kompleksan, ali i izuzetno intrigantan. Kompanije moraju dobro proučiti i upoznati sve aspekte iz brojnih i različitih gospodarskih grana te objediniti sve djelatnosti i komponente u konačan besprijekoran i funkcionalan itinerar koji je isplaniran i do najsitnijeg detalja. Obzirom da se u ovoj industriji vrte goleme količine novca, u interesu svih sudionika je ostvarenje najviše moguće razine sigurnosti i kvalitetnog održavanja broda te razvoj i unapređenje svih segmenata vezanih za IDKP kako bi održali vlastiti ugled, pružili konkurentsku ponudu te uspješno proveli i isplatili cijeli proces. Također, u slučaju pojave nepredviđenih situacija kompanije su uvijek spremne donositi brze i efikasne odluke za njihovo suzbijanje te procedure za buduću prevenciju takvih događaja. Nakon organizacije putovanja, iskustvo i znanje svih članova posade osigurava da se u nautičkom smislu to putovanje izvrši na siguran i zamišljen način uzimajući u obzir sve komponente koje se javljaju tijekom plovidbe. Opremljenost brodova i općenita kvaliteta dostupnih sredstava osigurava da su brodovi sposobni za obavljanje ovakvog zahtjevnog i kontinuiranog putovanja kao što je IDKP, također osiguravajući udovoljavanje svim regulacijama koje određuju pojedine elemente plovidbe. U konačnici, rad svojim sadržajem i danim primjerima dokazuje kako se ponuda izuzetno dugih kružnih putovanja zadržala na tržištu još od njezinih početaka pa sve do danas. Obzirom na konstantnost pozitivnih podataka, posvećenosti i kreativnosti kompanija u poboljšanju i razvoju ovih putovanja te prisutnošću inovativnih uređaja i učinkovitog djelovanja ostalih sudionika i organizacija u kontekstu IDKP, evidentno je kako ova industrija pruža veliki potencijal za one koji žele doživjeti nezaboravno životno iskustvo na jednom od brojnih itinerara, kao i za one koji se žele profesionalno baviti pomorskim poslom, a uz to dobiti specifičnosti koje se ne nalaze u drugim granama pomorstva.

LITERATURA

BIBLIOGRAFSKI IZVORI

1. Benić, I.: „Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju“, Poslovna izvrsnost, Zagreb, 2011.
2. Frizell, W.G., Greenfield, G.H.: *Around the world on the Cleveland*, , HathiTrust, 1910. 23.01.2023: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.b4536218&seq=9>
3. Gibson, P., Parkman, R.: *Cruise Operations Management: Hospitality Perspectives*, 3. izdanje, Routledge, 2019.
4. Interna prezentacija iz kolegija „Elektronička navigacija“, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka
5. Interna prezentacija iz predmeta „Tehnologija putničkog prijevoza“, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka
6. Jašić, D., Belamarić, G., Trošić, Ž.: *Planiranje pomorskog putovanja*, Sveučilište u Zadru, Zadar, 2011.
7. Mancini, M.: *The CLIA guide to the cruise line industry*, 14.04.2010. <https://www.scribd.com/read/507069380/The-CLIA-Guide-to-the-Cruise-Industry#>
8. Peručić, D.: *Cruising-turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji*, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013.
9. Pritchard, B.: *Englesko-hrvatski pomorski rječnik*, ažurirano: rujan 2023., https://www.pfri.uniri.hr/bopri/IMEC_Proceedings/Rjecnik_Eng_Hrv.pdf
10. Véronneau, S.: *Cruise ship marine operations u The business and management of ocean cruises*, M. Vogel, A. Papathanassis, B. Wolber (Ed.), Cabi, 2012.

INTERNETSKI IZVORI

- Modern MBA: The extravagant business of cruises www.youtube.com/@ModernMBA
- Messinger, N.: *A short history of cruising (from 1835-1972)* https://www.pandosnco.co.uk/cruising_history.htm
- PeriodPaper www.periodpaper.com
- Royal Caribbean blog www.royalcaribbeanblog.com
- Life at Sea cruises www.lifeatseacruises.com
- Cruise Industry News www.cruiseindustrynewswire.com

- CLIA: *State of the cruise industry report*, svibanj 2023,
<https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2022-1r-clia-001-overview-global-final.ashx>
- Azamara Cruises www.azamara.com
- CSMART www.csmartalmere.com
- Grupacija Royal Caribbean www.royalcaribbeangroup.com/training
- Lloyd's list intelligence www.lloydslistintelligence.com
- ITF: Flags of convenience www.itfglobal.org
- IMO rezolucija A.893(21): *Guidelines For Voyage Planning*
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.893\(21\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.893(21).pdf)
- IMO: Shipping in Polar Waters i Voyage planning in remote areas,
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/polar-default.aspx>
- IMO: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- Ostale službene web stranice svih organizacija i kompanija navedenih u radu

POPIS ILUSTRACIJA

SLIKE

Slika 1. Oglas ponude putovanja oko svijeta brodom Cleveland iz 1909. godine	13
Slika 2. Prikaz rute i glavnih elemenata ultimativnog putovanja oko svijeta kompanije Royal Caribbean.....	16
Slika 3. Brod Lara kompanije Life at Sea Cruises.....	17
Slika 4. Struktura nekih od glavnih elemenata organizacije kružnog putovanja.....	19
Slika 5. Vrste smještaja na brodu Azamara Onward, kompanije Azamara Cruises	26
Slika 6. Hijerarhija organizacije rada na brodovima za kružna putovanja	35

GRAFIKONI

Grafikon 1. Godišnji prihod (u mlrd. dolara) 3 najveće kompanije u industriji kružnih putovanja za razdoblje od 2017. do 2022. godine.	5
Grafikon 2. Statistika putnika na kružnim putovanjima 2022. godine	24
Grafikon 3. Prikaz prvih 10 država registracije brodova bruto tonaže preko 500 (bez ribarica) u 2022. godini po pitanju bruto tonaže i broja registriranih brodova	40

SHEME

Shema 1. Prikaz strukture upravljačke konzole na navigacijskom mostu	55
--	----