

Financiranje novogradnji brodova za kružna putovanja s osvrtom na brod „Scenic Eclipse II“

Karavlah, Albert

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:738473>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-18**



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**

ALBERT KARAVLAH

**FINANCIRANJE NOVOGRADNJI BRODOVA ZA
KRUŽNA PUTOVANJA SA OSVRTOM NA BROD „SCENIC
ECLIPSE II“**

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET

**FINANCIRANJE NOVOGRADNJI BRODOVA ZA
KRUŽNA PUTOVANJA SA OSVRTOM NA BROD „SCENIC
ECLIPSE II“**

**FINANCING OF NEW CRUISE SHIP CONSTRUCTIONS
WITH A FOCUS ON THE SHIP “SCENIC ECLIPSE II”**

DIPLOMSKI RAD

MASTER THESIS

Kolegij: Financiranje u pomorstvu

Mentor: izv. prof. dr. sc. Borna Debelić

Student: Albert Karavlah

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074337

Rijeka, rujan 2024.

Student: Albert Karavlah

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074337

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

FINANCIRANJE NOVOGRADNJI BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA SA
OSVRTOM NA BROD „SCENIC ECLIPSE II“

izradio samostalno pod mentorstvom

izv. prof. dr. sc. Borna Debelić _____

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____

(naziv tvrtke).

U radu sam primijenio metodologiju izrade znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom 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

(potpis)



Ime i prezime studenta

Albert Karavlah

Student: Albert Karavlah

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074337

IZJAVA STUDENTA – AUTORA

O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

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

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

Student - autor



(potpis)

Ime i prezime studenta

Albert Karavlah

SAŽETAK

Da bi brodarske kompanije ostale konkurentne na tržištu, neprestano moraju unaprjeđivati svoje usluge, osoblje i tehničku infrastrukturu, uključujući flotu brodova. U tome im pomažu stručni kadrovi, analize, vlastiti kapital i financijska sredstva, kao i mogućnost zaduživanja radi ostvarenja ciljeva, primjerice nabavke novih brodova. Različiti oblici zaduživanja uključuju kredite, leasing, bilančno financiranje i financiranje iz javnih izvora. Svaki od tih načina ima svoje prednosti i mane kako za primatelja tako i za davatelja pozajmice. Da bi se to pobliže dočaralo uzet je primjer Firme „MKM YACHTS d.o.o.“ koja je uz pomoć Riječkog brodogradilišta „3.MAJ“ napravila najluksuzniji polarni ekspedicijski kruzer na svijetu „Scenic Eclipse II“.

Ključne riječi: brodarstvo, brodogradnja, vlastiti kapital, kredit, leasing, bilančno financiranje, javna sredstva, Scenic, 3. Maj, državna jamstva.

SUMMARY

To remain competitive in the market, shipping companies must continuously improve their services, staff, and technical infrastructure, including their fleet of ships. They are aided in this endeavor by skilled personnel, analyses, their own capital, and financial resources, as well as the option to borrow funds to achieve their goals, such as acquiring new vessels. Various forms of borrowing include loans, leasing, balance sheet financing, and financing from public sources. Each of these methods has its own advantages and disadvantages for both the borrower and the lender. To illustrate this more closely, consider the example of the company "MKM YACHTS d.o.o." which, with the assistance of the Rijeka Shipyard "3.MAJ", built the world's most luxurious polar expedition cruise ship, the "Scenic Eclipse II".

Keywords: shipping, shipbuilding, equity capital, loan, leasing, balance sheet financing, public funds, Scenic, 3. Maj, government guarantees.

SADRŽAJ

| | |
|--|-----------|
| SAŽETAK..... | I |
| SUMMARY..... | I |
| SADRŽAJ | II |
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA | 1 |
| 1.2. RADNA HIPOTEZA | 2 |
| 1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA..... | 3 |
| 1.4. STRUKTURA RADA..... | 3 |
| 2. PODJELA BRODOVA..... | 5 |
| 2.1. Podjela brodova prema namjeni | 5 |
| 2.2.1. <i>Teretni brodovi</i> | 5 |
| 2.2.2. <i>Putnički brodovi</i> | 5 |
| 2.2.2.1. Povijesni razvoj putničkih brodova | 6 |
| 2.2.2.2. Podjela putničkih brodova | 7 |
| 2.2. Brodovi za kružna putovanja | 11 |
| 2.2.1. <i>Povijesni razvoj brodova za kružna putovanja</i> | 11 |
| 2.2.2. <i>Aktualno stanje i razvoj brodova za kružna putovanja</i> | 13 |
| 3. NAČINI FINANCIRANJA | 17 |
| 3.1. FINANCIRANJE BRODOVA VLASTITIM SREDSTVIMA | 17 |
| 3.1.1. <i>Dioničko tržište</i> | 17 |
| 3.1.2. <i>Prednosti financiranja iz vlastitih izvora</i> | 17 |
| 3.1.3. <i>Nedostaci financiranja iz vlastitih izvora</i> | 17 |
| 3.2. FINANCIRANJE NABAVE BRODOVA ZADUŽIVANJEM..... | 18 |
| 3.2.1. <i>Financiranje putem leasinga</i> | 18 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2.1.1. Prednosti i nedostaci za primatelje leasinga | 20 |
| 3.2.1.2. Prednosti i nedostaci za davatelje leasinga | 21 |
| 3.2.2. <i>Financiranje kreditima</i> | 22 |
| 3.2.3. <i>Bilančno financiranje</i> | 23 |
| 3.3. FINANCIRANJE IZ JAVNIH IZVORA | 25 |
| 3.3.1. <i>Konkretan primjer financiranja – brodica za traganje i spašavanje za potrebe ministarstva mora, prometa i infrastrukture</i> | 28 |
| 3.3.2. <i>Konkretan primjer financiranja – brodica za mobilnu ljekarnu za ministarstvo zdravstva</i> | 29 |
| 4. ANALIZA STANJA U POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU KRUŽNIH PUTOVANJA U SVIJETU | 31 |
| 4.1. SJEVERNA AMERIKA | 36 |
| 4.1.1. <i>Karipsko otočje</i> | 36 |
| 4.1.2. <i>Zapadna obala SAD-a i Meksika</i> | 36 |
| 4.1.3. <i>Istočna obala SAD-a i Kanade</i> | 37 |
| 4.1.4. <i>Aljaska</i> | 37 |
| 4.2. EUROPA | 38 |
| 4.2.1 <i>Sjeverna Europa</i> | 38 |
| 4.2.2 <i>Mediteran</i> | 38 |
| 4.3. AZIJA I PACIFIK | 40 |
| 4.4. JUŽNA AMERIKA | 42 |
| 4.5. POLARNA PODRUČJA | 43 |
| 5. CASE STUDY - SCENIC ECLIPSE II..... | 46 |
| 6. ZAKLJUČAK..... | 52 |
| LITERATURA | 54 |
| INTERNET IZVORI | 54 |
| POPIS TABLICA..... | 55 |

| | |
|------------------------------|-----------|
| POPIS GRAFIKONA | 55 |
| POPIS SHEMA | 55 |
| POPIS SLIKA..... | 55 |

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

U ovom diplomskom radu glavna tema je financiranje nabave novih brodova putem zaduživanja. Većina brodarskih kompanija nije u mogućnosti kupiti novogradnju broda isključivo vlastitim sredstvima, pa se moraju okrenuti različitim metodama zaduživanja. Promjene na pomorskom tržištu su česte, te brodarske kompanije suočavaju se s izazovom donošenja optimalnih poslovnih odluka putem temeljitih financijskih i drugih analiza. Ključno pitanje je kako stupiti na tržište, postati prepoznatljiv i jedinstven, ili zadržati postojeću poziciju.

Načini financiranja uključuju vlastita sredstva, dionice, privatni kapital, dugoročne kredite s bankama, te leasing. Dugoročni krediti mogu biti ugovoreni sa ili bez pomoći države, dok se leasing vodi kao operativni trošak, a ne kao ulaganje u imovinu.

Jedan od najboljih načina za postizanje ovih ciljeva je stalno unapređivanje i modernizacija poslovanja – bilo kroz ljudske resurse, poslovne metode, područja djelovanja, usluge koje pružaju dodatnu vrijednost korisnicima ili modernizaciju opreme kojom kompanija raspolaže. Današnji korisnici brodarskih usluga postaju sve zahtjevniji, očekujući brže, sigurnije, pouzdanije, kvalitetnije i što je moguće jeftinije usluge. Konkurencija je jaka i uvijek traži način da nadmaši rivale. S obzirom na to da ni korisnici nisu skloni tolerirati loše poslovne odluke, mjesta za pogreške gotovo da i nema.

Glavni problem istraživanja u ovom radu jesu mehanizmi koje brodarske kompanije koriste za pribavljanje sredstava za kupovinu novih brodova i financiranje poslovanja, s naglaskom na metode zaduživanja. Leasing, kreditiranje, javni zajmovi i bilančno financiranje neki su od glavnih mehanizama koji brodarima mogu znatno olakšati poslovanje jer im omogućuju ulaganje u poboljšanje i modernizaciju usluga bez potrebe za posjedovanjem gotovih sredstava. Međutim, ključno je razumjeti kako ti mehanizmi utječu na poslovanje broдача, posebno u smislu održavanja likvidnosti, solventnosti, kredibiliteta kod banaka te tržišne pozicije i prepoznatljivosti.

Objekti istraživanja u ovom radu su svi sudionici u procesu financiranja nabave novih brodova: brodarske kompanije, brodogradilišta, banke, potencijalno leasing kuće te država koja pravnim okvirima omogućuje i regulira njihovo poslovanje. Njihova međusobna interakcija, u

kombinaciji s ekonomskim, političkim, društvenim i drugim čimbenicima, oblikuje pomorsko tržište.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Financiranje nabave brodova putem zaduživanja, uključujući dugoročne kredite, leasing i javne izvore, ključan je faktor za održiv rast i razvoj brodarskih kompanija. Uspješno implementirane metode financiranja omogućuju brodarskim kompanijama da nabave nove brodove, poboljšaju svoju tržišnu poziciju te se prilagode dinamičnim promjenama na pomorskom tržištu.

1. Kako se brodovi dijele prema njihovoj namjeni i koje su ključne razlike između tih kategorija?
2. Kako su se brodovi za kružna putovanja razvijali kroz povijest, kakvo je njihovo trenutno stanje i što možemo očekivati u budućnosti?
3. Koji su najčešći načini financiranja brodova i na koji način se koriste u brodogradnji?
4. Kako trenutna analiza stanja u pomorskom putničkom prometu kružnih putovanja u svijetu može utjecati na donošenje strateških odluka u ovoj industriji?
5. Kako je financirana gradnja luksuznog broda 'Scenic Eclipse II' i kakav je bio tok financiranja tijekom projekta?

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

U ovom radu korištene su različite znanstvene metode, uključujući kompilaciju postojećih saznanja o temi, metode deskripcije, sinteze i analize podataka, komparativnu metodu za usporedbu obilježja više opisanih objekata, statističke metode za analizu prirodnih i financijskih pokazatelja te metodu predviđanja budućih trendova na brodarskom tržištu.

1.4. STRUKTURA RADA

Ovaj rad istražuje ključne aspekte brodogradnje, pomorskog prometa i financiranja brodova, s posebnim naglaskom na tržište kružnih putovanja. Struktura rada podijeljena je u šest glavnih poglavlja, koja pružaju detaljan pregled i analizu relevantnih tema.

U prvom poglavlju tj., uvodu, predstavljaju se ciljevi rada, metodologiju istraživanja te daje pregled sadržaja koji će se obraditi u nastavku. U ovom dijelu postavljaju se istraživačka pitanja i radne hipoteze koje će se razmatrati kroz rad.

Drugo poglavlje, Podjela brodova, bavi se klasifikacijom brodova prema njihovoj namjeni, s posebnim fokusom na putničke brodove. Unutar ovog poglavlja detaljno se obrađuje povijesni razvoj putničkih brodova te njihova podjela. Posebna pažnja posvećena je brodovima za kružna putovanja, pri čemu se analiziraju njihovi povijesni razvoj, aktualno stanje na tržištu te budući trendovi u ovoj specifičnoj grani pomorske industrije.

Treće poglavlje, Načini financiranja, istražuje različite metode financiranja nabave brodova. Ovo poglavlje uključuje detaljnu analizu financiranja brodova vlastitim sredstvima, poput kapitala s dioničkog tržišta, te razmatra prednosti i nedostatke takvog pristupa. Nadalje, objašnjava se financiranje brodova zaduživanjem, uključujući leasing, kredite i bilančano financiranje. Poseban naglasak stavljen je na financiranje iz javnih izvora, s primjerima financiranja specifičnih projekata, poput brodica za traganje i spašavanje i brodica za Nacionalni park Brijuni.

Četvrto poglavlje, Analiza stanja u pomorskoputničkom prometu kružnih putovanja u svijetu, pruža detaljan pregled trenutnog stanja i trendova u globalnom tržištu kružnih putovanja. Ovo poglavlje obrađuje ključne regije, uključujući Sjevernu Ameriku, Europu, Aziju i Pacifik, Južnu Ameriku i Polarna područja. Analiziraju se popularne rute, ključne luke te specifičnosti svake regije u kontekstu pomorskog prometa kružnih putovanja.

Peto poglavlje, Case Study - Scenic Eclipse II, fokusira se na konkretan primjer financiranja i realizacije projekta luksuznog kruzera Scenic Eclipse II. Ovdje se analizira proces financiranja, tijekom izgradnje, te ključni izazovi i postignuća u realizaciji ovog projekta. Poglavlje također razmatra širu primjenjivost ovog slučaja na druge projekte u brodogradnji i kruzingu industriji.

Zaključak sažima glavne nalaze rada, daje odgovore na postavljena istraživačka pitanja te nudi preporuke za buduća istraživanja i razvoj u području brodogradnje i financiranja brodova.

2. PODJELA BRODOVA

Brodove možemo dijeliti na mnoge načine kao što su; prema vodama kojima plove, prema građevnom materijalu, prema vrsti pogona, prema vrsti porivnog sredstva, prema vrsti nadgrađa, prema kategoriji plovidbe te nama ono najbitnije prema namjeni plovidbe.

2.1. Podjela brodova prema namjeni

Prema svojoj namjeni brodovi se dijele na tri glavne skupine: trgovačke, ratne i specijalne.

Trgovački prevoze robu i putnike, a mogu se dalje podijeliti na teretne, mješovite (teretno-putničke i putničko-teretne) te putničke.

Ratni brodovi namijenjeni su pomorskom ratovanju i pomorskim vojnim operacijama. Dije se na borbene ratne brodove i pomoćne ratne brodove.

Specijalni brodovi imaju posebne zadatke. Konstrukcijom i opremom razlikuju se i od trgovačkih i od ratnih brodova, a međusobno su bitno različiti.

2.2.1. Teretni brodovi

Čitav im je unutrašnji prostor, osim prostorija za strojeve, gorivo, posadu i opskrbu, određen za smještaj suhog, tekućeg ili posebnog tereta. U brodove za suhi teret ubrajaju se brodovi za prijevoz općeg i komadnog tereta, rasutog tereta (bulk carrier) i drva; brodovi za tekući teret mogu biti brodovi za prijevoz nafte i njenih derivata, vina, jestivog ulja, pitke vode, melase, kemikalija i ukapljenih plinova (tankeri); u brodove za posebni teret ubrajaju se brodovi hladionice (za prijevoz mesa i voća), brodovi kontejneri (za prijevoz kontejnera) i brodovi nosači barži.

Teretni brodovi mogu biti i kombinirani, npr. Za prijevoz rude i nafte.¹

2.2.2. Putnički brodovi

Putnički brodovi jesu brodovi na mehanički pogon koji su ovlaštene za prijevoz 12 i više putnika.² Mogu se klasificirati kao putnički brodovi u linijskoj plovidbi, koji se dodatno dijele na: klasične putničke brodove, RO-RO putničke brodove, putničko-teretne brodove, vrlo brze putničke brodove, te brodove za kružna putovanja. Putnički brodovi moraju zadovoljiti stroge

¹ Milošević, M., Milošević Š., Osnove teorije broda - 1, Školska knjiga. Zagreb, 1981

² Narodne novine (br. 80/13) pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu

tehničke uvjete koji se tiču sigurnosti plovidbe. Međunarodne konvencije i propisi vezani za prijevoz putnika morem uključuju: SOLAS 1974. (Međunarodna konvencija o sigurnosti života na moru), MARPOL 1973./78. (Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova), LOADLINES 1966. (Međunarodna konvencija o teretnim vodenim linijama), PAL 1974. (Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine), te STP 1971. (Ugovor o posebnim putovanjima putničkih brodova).

2.2.2.1. Povijesni razvoj putničkih brodova

Putnički brodovi pojavili su se početkom 19. stoljeća, kada je sve veći broj imigranata imigrirao iz staroga svijeta u Sjevernu Ameriku, Daleki Istok i Australiju u potrazi za novim i boljim životom. U to vrijeme gradili su se jedrenjaci za prijevoz putnika i manjih količina tereta. Prava ekspanzija velikih putničkih brodova započela je pojavom željeznih parnih brodova. Tako je 1858. godine izgrađen brod "Great Eastern", dug 207 metara, koji je mogao primiti 4000 putnika na putovanju iz Engleske prema istočnim destinacijama, uključujući engleske kolonije Australiju i Novi Zeland.

Daljnji razvoj putničkih brodova potaknut je otvaranjem Sueskog kanala 1870. godine, nakon čega su jedra potpuno uklonjena s putničkih brodova. Početkom 20. stoljeća, putnički brodovi počeli su poprimati današnji oblik, usmjeravajući se na turistički segment. To je značilo dodavanje salona, kockarnica, bazena i sportskih igrališta na brodove, čime su postali prava odmorišta na vodi.



Slika 1. Great Eastern

Izvor: <https://www.britannica.com/topic/Great-Eastern> (31.7.2024)

Svjetski poznati putnički brod "Titanik", koji je porinut 1911. godine, simbolizirao je vrhunac luksuza među preookeanskim brodovima. "Titanik" je započeo svoje prvo i jedino putovanje 10. travnja 1912. godine iz Southamptona s namjerom da stigne u New York. Nakon samo četiri dana plovidbe, udario je u santu leda usred Atlantskog oceana i potonuo, povukavši sa sobom 1517 osoba, dok je 706 osoba spašeno. Kao odgovor na ovu katastrofu, 1914. godine uspostavljena je međunarodna konvencija o sigurnosti života na moru, poznata kao "SOLAS". Ova konvencija uvela je brojna pravila o sigurnosti na brodovima, uključujući izmjene u konstrukciji brodova (poput uvođenja dvostrukog dna), obavezne preglede brodova i opreme jednom godišnje, te propise o postupanju tijekom nezgoda i havarija na brodu i teretu.³

2.2.2.2. Podjela putničkih brodova

Putničke brodove možemo podijeliti na: tradicionalne putničke brodove, RO-RO putničke brodove, vrlo brze putničke brodove te kruzere za kružna putovanja. Svi navedeni su ovlašteni za prijevoz 12 i više osoba, razlikuju se konstrukcijski te prema namjeni.

- Klasični putnički brodovi su brodovi koji su namijenjeni prijevozu putnika i njihovih osobnih stvari na redovnim linijama uz određeni vozni red. To su brodovi koji su namijenjeni lokalnom prometu, veličine do 1000 BRT-a te nemaju putničke kabine nego su putnici smješteni u salonu.

³ <https://www.britannica.com/topic/Titanic>



Slika 2. Klasični putnički brod "Premuda" koji povezuje grad Dubrovnik s lokalnim otocima

Izvor: <https://www.vesselfinder.com/ship-photos/157021> (31.7.2024.)

- RO-RO putnički brodovi (trajekti) su specijalno dizajnirani za prijevoz tereta na kotačima. Imaju velike otvore na pramcu, krmu i bočnim stranama s rampama, te čvrste palube koje mogu izdržati težinu tereta. Prevoze različite vrste tereta, uključujući automobile, kamione s prikolicama i specijalizirane vagone. Iako su se prvotno koristili na kratkim rutama, danas se koriste i na dužim relacijama. Primjer toga su veliki Car-Carrier brodovi, specijalizirani za prijevoz automobila, kojima korejska tvrtka KIA transportira vozila iz Koreje u Europu.



Slika 3. RO-RO putnički brod Rapske plovidbe "Barbat"

Izvor: <https://www.vesselfinder.com/ship-photos/1125084> (31.7.2024.)

- Vrlo brzi putnički brodovi su brodovi koji su dizajnirani za brzi prijevoz putnika i manjih količina tereta (putne brzine veće od 25 čvorova), najčešće se grade kao putnički brodovi a rjeđe kao RO-RO putničko-teretni.⁴ Uglavnom su građeni od laganih materijala kao što su stakloplastika i aluminij, najčešće pogonjeni hidromlaznim pogonom te se u pravilu grade kao katamarani (s dva trupa), trimarani (s tri trupa) ili kao hidrokrilci.



Slika 4. Hidrogliser "Kрила Dubrovnika" i katamaran "Jelena"

Izvor: <https://www.jadrolinija.hr/hr/flota-kategorije> (31.7.2024.)

⁴ Dubrovsky V.A., Dual-Purpose Ro-Ro Fast Ship: Some Comments and Lower Cost Option, Hrčak, 2006.

- Brodovi za kružna putovanja tj. *Kruzeri* su brodovi koji se često spominju kao ploveći hoteli čija je osnovna usluga pružanje smještaja te hrane i pića. Osnovna podjela je na temelju područja njihove plovidbe (riječni ili morski). Namijenjeni su za kružna putovanja u tropskim ili zatvorenim morima ili uz obalne krajeve kulturno-povijesno ili prirodno atraktivnih zemalja.

Neki brodovi nude i istraživački turizam, koji uključuje različite edukativne programe i istraživanja egzotičnih destinacija, od Sjevernog i Južnog pola do tropskih područja. Ovi brodovi imaju unaprijed planirane rute s jasno definiranim lukama i detaljno opisanim stajalištima za provedbu navedenih istraživanja i aktivnosti.

Prema kapacitetu putnika dijelimo ih na:⁵

- Boutique – manje od 300 putnika,
- Small size – od 300 do 400 putnika,
- Medium size – od 400 do 1000 putnika,
- Superliner – od 1000 do 2000 putnika, te
- Megaliner – više od 2000 putnika

Na ovim brodovima primijenjena su najveća i najbolja znanstvena i tehnološka dostignuća kako bi se osigurao boljitak putnika i posade kao i njihova sigurnost.

⁵ Žuškin, S., Brodovi za prijevoz putnika, autorizirana predavanja, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2020.



Slika 5. "Symphony of the seas" najveći brod za kružna putovanja na svijetu.

Izvor: <https://www.novolist.hr/novosti/gospodarstvo/u-miamiju-krsten-symphony-of-the-seas-najveci-brod-za-kruzna-putovanja-na-svijetu/> (2.8.2024.)

2.2. Brodovi za kružna putovanja

Brodovi za kružna putovanja čine posebno građeni brodovi kojima je osnovni zadatak pružiti gostima godišnji odmor. Osnovna usluga je već spomenuta usluga smještaja u sobama raznih kategorija od pod palubnih (ispod razine glavne palube) veličine do 20m² do predsjedničkih apartmana sa preko 200m² te pružanje usluga hrane i pića.

2.2.1. Povijesni razvoj brodova za kružna putovanja

Italija, tradicionalna destinacija, ponudila je jedno od najranijih krstarenja brodom Francesco I, pod zastavom Kraljevine dviju Sicilija. Izgrađen 1831., Francesco I isplovio je iz Napulja početkom lipnja 1833., nakon reklamne kampanje. Krstarenje je privuklo plemiće, dužnosnike i prinčeve iz cijele Europe. Tijekom nešto više od tri mjeseca, brod je posjetio Taorminu, Cataniu, Sirakuzu, Maltu, Krf, Patras, Delfe, Zante, Atenu, Smirnu i Carigrad, nudeći putnicima izlete i vođene ture.

P&O Cruises je 1844. godine uveo prvo putničko krstarenje, reklamirajući morska putovanja do destinacija poput Gibraltara, Malte i Atene, s polaskom iz Southampton. Ova su

putovanja bila preteča modernih krstarenja, predstavljajući prva takve vrste. P&O Cruises prepoznata je kao najstarija svjetska broderska kompanija. Tvrtka je kasnije uvela kružna putovanja do odredišta kao što su Aleksandrija i Carigrad, prolazeći kroz razdoblje brzog rasta u drugoj polovici 19. stoljeća. Naručili su veće, luksuznije brodove kako bi zadovoljili sve veću potražnju. Značajni brodovi iz tog razdoblja uključuju SS Ravenna, izgrađen 1880., koji je bio prvi brod s potpunom čeličnom nadgradnjom, i SS Valletta, izgrađen 1889., koji je bio prvi brod koji je koristio električnu rasvjetu.

Prvi brod koji je izgrađen isključivo za krstarenja je „Prinzessin Victoria Luise“ izgrađen u Hamburgu u kraljevini Njemačkoj. Većina njezinih krstarenja bila su iz Hobokena New Jersey, do Kariba. Također je plovila do Mediterana i Crnog mora, a tijekom ljeta 1903. obavila je niz krstarenja iz Hamburga do Norveške i Baltika. Između rujna 1904. i siječnja 1905. napravila je prvo kružno putovanje oko svijeta iz Hamburga do San Francisca. Kao prestižan luksuzni brod, „Prinzessin Victoria Luise“ sudjelovala je i u događanjima u čast cara Wilhelma II, njegova brata princa Heinricha od Pruske i Cipriana Castra, predsjednika Venezuele. Njezina karijera trajala je samo pet godina. Godine 1906. brod se nasukao na greben kod Jamajke.

Televizijska serija "Love Boat" iz razdoblja 1977.–1986. pomogla je popularizirati koncept krstarenja kao romantične prilike za parove.

Sovereign of the Seas bio je prvi brod klase Sovereign, koju je razvila Royal Caribbean International. Moderni kruzeri izgrađeni 1980-ih i kasnije, kao što su brodovi klase Sovereign pokazali su karakteristike veličine nekada rezervirane za teretne brodove. Brodovi klase Sovereign bili su prvi "megabrodovi" izgrađeni posebno za masovno tržište krstarenja. Oni su također bili prva serija kruzera s višekatnim predvorjem s panoramskim dizalom te su imali jednu cijelu palubu posvećenu kabinama s privatnim balkonima umjesto kabina s pogledom na ocean. Druge broderske kompanije ubrzo su lansirale brodove sa sličnim karakteristikama, poput klase Fantasy, što je dovelo do Panamax tipa Vista klase, dizajnirane tako da dvije trećine kabina s pogledom na ocean imaju balkone. Budući da su apartmani s verandom bili posebno unosni za broderske tvrtke, a što je nedostajalo starijim oceanskim linerima, noviji kruzeri dizajnirani su kako bi maksimizirali takve pogodnosti i opisani su kao "plutajući kondominiji puni balkona".

Do razdoblja 1975.–1980., krstarenja su nudila kartaške igre, ležaljke, "pića s kišobranima i malo toga više za nekoliko stotina putnika". Nakon 1980. godine, krstarenja su

nudila sve više pogodnosti. Do 2010., brodovi veličine gradova imali su na desetke pogodnosti kao što su na primjer:

- Restorani
- dvorane za jelo i zabavu
- čitaonice
- pušionice
- barovi
- dječje igraonice
- dvorane za kino i kazalište
- unutarnji i vanjski bazeni za plivanje
- teretane
- frizerski salon
- spa
- praonicu rublja

Neki brodovi imaju čak i kuglane, klizališta, zidove za penjanje, simulator skakanja padobranom, mini golf terene, igraonice s video igrama, zipline, simulatore surfanja, vodene tobogane, košarkaške terene, teniske terene, užad za prepreke, pa čak i „vlakove smrti“.

2.2.2. Aktualno stanje i razvoj brodova za kružna putovanja

Luksuzni kruzери iz godine u godinu sve su veći i raskošniji. Go-kart staza s tri razine zabave, vodeni tobogani, klizanje na ledu, tržnice hrane, privatna sunčališta i još mnogo toga nude neki od najekstravagantnijih kruzera.

Trenutno na globalnom nivou plove oko 300 preookeanskih kruzera, a zbog rastuće popularnosti ovog tipa odmora, broj kruzera neprekidno raste svake godine, prema najnovijim podacima iz industrije krstarenja. Zanimljivo je napomenuti da jedan kruzer može godišnje preploviti više od 73.000 nautičkih milja, što je ekvivalent udaljenosti od tri puta oko Zemlje.

Na svom vrhuncu 2019. godine, kruzинg industrija opsluživala je više od 30 milijuna putnika. Ukupni kapacitet gostiju u kruzинg industriji iznosi gotovo 500.000 gostiju.

Kruzинg industrija je najbrže rastući sektor tržišta rekreativnih putovanja, s godišnjim rastom od 7,4% od 1980. godine.

Carnival Corporation & plc je najveći operater kruzera na svijetu s procijenjenih 45% udjela u putničkom prometu. Također posjeduje Carnival Cruise Lines, Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn Cruises, Cunard Line, AIDA Cruises, Costa Cruises, P&O Cruises i P&O Cruises Australia.

Carnival Cruises, najveća kruzerska linija prema broju putnika, čini 21,3% svih putnika na kruzerima. Druga najveća kruzerska linija, Royal Caribbean International, čini 16,67% putnika na kruzerima. Te treća najveća Norwegian Cruise Line s 11,21% putnika.⁶

Mnogi kompanije nude svjetska krstarenja koja mogu trajati više od 100 dana. Mnogi kruzeri provode „repositioning cruises,” gdje putuju do nove matične luke, pa čak i na drugi kontinent. Putnici obično mogu rezervirati kabinu na ovim krstarenjima po sniženoj cijeni.

Neke zanimljive činjenice o brodovima za kružna putovanja:

- Najveći kruzer na svijetu, Wonder of the Seas, ima 236.857 bruto tona.
- Najduži kruzer na svijetu dvostruko je duži od Washingtonovog spomenika.
- Najveći kruzeri na svijetu visoki su kao zgrada od 16 katova.
- Trenutno je u izgradnji više od 25 komercijalnih kruzera širom svijeta.
- Većina kruzera preskače 13. palubu – zbog praznovjerja.
- Slično tome, talijanska kompanija MSC Cruises obično izostavlja 17. palubu zbog talijanskog praznovjerja vezanog uz taj broj.
- Kruzer može preploviti više od 73.000 nautičkih milja svake godine.
- Kruzeri svake godine preplove udaljenost ekvivalentnu tri puta oko svijeta.
- Kruzeri obično putuju prosječnom brzinom od 18 do 20 čvorova. To je ekvivalent brzini od 37 km/h na kopnu.
- Titanic je upola manji od većine modernih kruzera.
- A Oasis of the Seas je pet puta veći od Titanica po bruto tonaži.
- Kruzeri su otprilike iste veličine ispod površine mora kao i iznad.
- Mnoge kuhinje smještene su ispod razine mora.
- Kruzeri imaju mrtvačnice na brodu.
- I gotovo svi kruzeri imaju zatvore na brodu.
- Svaki brod s više od 50 putnika mora imati bolnicu.

⁶ <https://cruiselowdown.com/the-big-three-cruise-companies>

Zanimljive činjenice o gradnji brodova za Kružna putovanja:

- Izgradnja kruzera može trajati od dvije do četiri godine.
- Kruzeri se grade u blokovima, ili sekcijama, koje se slažu poput lego kockica u gotov brod.
- Izgradnja mega-kruzera košta više od milijardu dolara.
- Oasis of the Seas iz Royal Caribbean-a najskuplji je kruzer ikada izgrađen, s cijenom od 1,6 milijardi dolara.
- Za izgradnju broda Royal Princess bilo je potrebno 3 milijuna radnih sati.
- Sidra kruzera mogu težiti više od 17 tona, što je težina četiri slona.
- Prosječan kruzer ima više od 16 kilometara cijevi za prskalice, šest kilometara vatrogasnih crijeva, 5.000 glava prskalica, 4.000 detektora dima, pet vatrogasnih timova i 500 aparata za gašenje požara.
- Prosječan kruzer koristi oko 70 litara goriva po minuti ili 4163 litara po satu.
- Veliki kruzer može nositi između 3.7-7.5 milijuna litara goriva.
- Moderni kruzeri na dizelski pogon imaju između četiri do šest motora srednje brzine (500 okretaja u minuti).
- Svaki motor ima oko 25.000 konjskih snaga.
- Najveći kruzer na svijetu ima dovoljno električnih instalacija da se protegnu od obale do obale u SAD-u, odnosno više od 4800 kilometara električnih kablova.

Karipsko more i Bahami su najpopularnija destinacija za kruzning turizam. Više od dvije trećine gostiju se odlučuje na putovanje tim područjem. Stoga ne čudi da je Miami najprometnija luka za kruzere u svijetu. Područje Mediterana uključujući i Jadransko more je druga najpopularnija destinacija. Većina putovanja imaju itinerar od 7 dana.

U kruzning industriji je velika potražnja za posadom, kako u nautičkom i strojarskom odjelu tako i u hotelskom te je procjena da se svake godine otvara gotovo 4000 novih radnih mjesta.



Slika 6. "Tipična smjena gostiju" u Miami-ju

Izvor: <https://www.miamiandbeaches.com/things-to-do/cruising-from-miami> (2.8.2024)

3. NAČINI FINANCIRANJA

3.1. FINANCIRANJE BRODOVA VLASTITIM SREDSTVIMA

Brodskim tvrtkama na raspolaganju su dva glavna izvora kapitala za financiranje svojih poslovnih aktivnosti: prikupljanje sredstava putem dioničkog kapitala ili kroz dug (kroz zajmove i obveznice). Dionički kapital može se pribaviti na različite načine, uključujući inicijalnu javnu ponudu (IPO), dodatnu javnu ponudu (FPO), privatni plasman i preferirani vlasnički kapital. U kontekstu brodogradnje, osim zajmova i obveznica, financiranje putem duga može uključivati i različite sheme zakupa.

3.1.1. Dioničko tržište

Javna i privatna tržišta kapitala nude različite opcije za financiranje brodova, uključujući kredite poslovnih banaka i druge oblike duga. Iako su tržišta dionica i privatni investitori manje konvencionalni izvori, oni pružaju brojne mogućnosti za brodarske tvrtke, kako javne, tako i privatne. Ove opcije omogućuju brodogradilištima i brodskim kompanijama pristup kapitalu koji može biti ključan za njihovu ekspanziju i modernizaciju flote.

3.1.2. Prednosti financiranja iz vlastitih izvora

Ako brodarska kompanija može financirati novi brod vlastitim sredstvima, to sugerira da je već ostvarila ili će potencijalno ostvariti značajnu dobit, što je krajnji cilj svakog poslovanja. Jedna od najvažnijih prednosti ovog pristupa je odsutnost obaveze vraćanja posuđenih sredstava. To omogućava kompaniji da posluje s manje stresa i usmjeri svoje aktivnosti na rast i razvoj, umjesto da se fokusira samo na održavanje ili spašavanje postojećeg poslovanja. Osim toga, ako kompanija u budućnosti bude trebala kredit, imat će veću sposobnost i kredibilitet kod potencijalnih kreditora. Potencijalna zaduženja mogu se koristiti za širenje kompanije i poboljšanje poslovnih rezultata. Općenito, u ovakvoj situaciji, kompanija je poslovno i financijski neovisnija.

3.1.3. Nedostaci financiranja iz vlastitih izvora

Financiranje iz vlastitih izvora ima i svoje nedostatke. Dok se vanjski izvori financiranja mogu činiti neograničenima, vlastita sredstva to sigurno nisu. Kada kompanija koristi vlastiti kapital za veliki projekt, postoji rizik subjektivnog vrednovanja rezultata ulaganja, a nema mogućnosti korištenja financijske poluge. Također, kompanija ima manje prostora za pogreške jer možda neće imati dovoljno sredstava za ispravljanje eventualnih problema. U očima banaka, solventnost kompanije može biti upitna jer više nema toliko vlastitih sredstava na raspolaganju.

3.2. FINANCIRANJE NABAVE BRODOVA ZADUŽIVANJEM

Često se događa da brodarske kompanije nemaju dovoljno raspoloživih sredstava za kupovinu novih brodova. U takvim slučajevima, ako žele nabaviti novi brod, moraju se odlučiti za financiranje putem zaduživanja. Postoji nekoliko glavnih metoda financiranja, uključujući kreditiranje, leasing, bilančno financiranje i financiranje iz javnih izvora.

- Kreditiranje omogućuje kompanijama da brzo dobiju potrebna sredstva za nabavku broda, a fiksne kamate olakšavaju planiranje troškova. Međutim, ovaj pristup stvara dug koji može opteretiti buduće poslovanje i smanjiti fleksibilnost kompanije u upravljanju novčanim tokovima.
- Leasing pruža fleksibilnost korištenja broda bez početnih velikih troškova, često uključujući i održavanje, što smanjuje dodatne izdatke. S druge strane, dugoročno može biti skuplji od kupovine, a kompanija možda neće imati punu kontrolu nad brodom tijekom trajanja leasinga.
- Bilančno financiranje omogućava smanjenje potrebe za zaduživanjem kod banaka i pomaže kompaniji da zadrži veću kontrolu nad svojim financijskim operacijama. No, ovo financiranje može razrijediti vlasništvo postojećih dioničara, a troškovi izdavanja novih dionica mogu biti visoki.
- Financiranje iz javnih izvora smanjuje financijski teret na kompaniju i omogućuje povoljnije uvjete financiranja. Međutim, često dolazi s uvjetima koji mogu ograničiti poslovne odluke kompanije ili zahtijevati ispunjavanje određenih kriterija.

U ovom dijelu rada, istražiti ćemo ove mehanizme financiranja, analizirajući njihove glavne prednosti i nedostatke te kako utječu na poslovanje i financijsku stabilnost brodarske kompanije. Razumijevanje ovih opcija ključno je za donošenje informiranih odluka koje će podržati dugoročni rast i održivost kompanije.

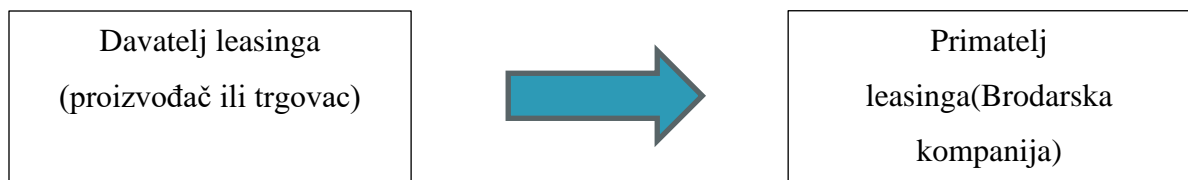
3.2.1. Financiranje putem leasinga

Kada se koristi leasing za financiranje, davatelj leasinga zadržava vlasništvo nad imovinom, što može predstavljati izvrsnu alternativu brodarima u odnosu na zaduživanje kod banaka. Leasing se može realizirati u različitim oblicima, od kojih su najpoznatiji sljedeći:

- Izravni i neizravni leasing
- Kratkoročni i dugoročni leasing

- Leasing investicijske opreme
- Leasing kompletnih postrojenja
- Leasing trajnih potrošnih dobara
- Leasing neupotrebljivanih stvari
- Leasing upotrebljivanih stvari

Izravni leasing podrazumijeva angažman samo dva sudionika: davatelja i primatelja leasinga. Davatelj može biti trgovac ili proizvođač imovine koja se iznajmljuje, dok je primatelj u ovom slučaju broderska tvrtka. U nastavku je prikazan pojednostavljeni pregled izravnog leasing odnosa.



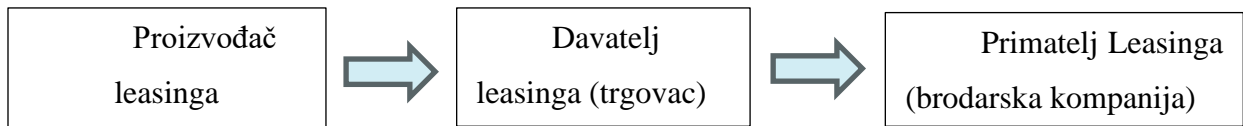
Shema 1. Izravni Leasing

Izvor: Izradio student (6.8.2024.)

Kada je riječ o neizravnom leasingu, za razliku od izravnog leasinga, sudjeluju barem tri strane: proizvođač ili dobavljač, korisnik ili primatelj leasinga te leasing društvo. Ovaj tip financiranja uključuje sklapanje dvaju zasebnih ugovora: ugovora o prodaji i ugovora o leasingu.

Prvi ugovor, ugovor o prodaji, sklapa se između proizvođača i leasing društva. U okviru ovog ugovora, proizvođač isporučuje opremu leasing društvu, koje plaća dogovorenu kupovnu cijenu proizvođaču. Nakon toga, leasing društvo sklapa ugovor o leasingu s korisnikom, čime korisniku omogućava korištenje opreme prema uvjetima leasinga.

Leasing društvo je vlasnik sve opreme, koju je kupilo po nabavnoj cijeni. Tu opremu sada iznajmljuje klijentima za korištenje, a zauzvrat prima redovite naknade. U nastavku slijedi prikaz neizravnog leasing odnosa.



Shema 2. Prikaz neizravnog leasinga

Izvor: Izradio student (6.8.2024.)

Brod izgrađen prema specifikacijama najmodrimca kupuje financijska institucija (najmodavac) kao što je banka, korporacija ili osiguravajuće društvo, i zatim ga iznajmljuje brodarskoj tvrtki (najmodrimcu) putem dugoročnog ugovora. Najmodrimac dobiva potpunu kontrolu nad poslovanjem i održavanjem broda, dok vlasništvo ostaje najmodavcu koji ostvaruje porezne pogodnosti amortizirajući brod.

Leasing se može podijeliti na operativni i financijski, ovisno o amortizaciji i vrijednosti objekta. Operativni leasing se koristi za sezonsko korištenje, dok je financijski leasing dugoročan i ne može se otkazati, omogućujući najmodavcu potpunu amortizaciju investicije.

Razlikujemo nekoliko vrsta leasinga: "normalni" leasing, leasing s opcijom i leasing s pravom otkupa. Kod normalnog leasinga, predmet se vraća vlasniku po isteku ugovora. Leasing s opcijom omogućuje korisniku da odluči hoće li nastaviti koristiti predmet ili ga vratiti, dok leasing s pravom otkupa daje korisniku mogućnost da nakon isteka ugovora otkupi predmet, uz umanjenje cijene za već plaćene rate.

3.2.1.1. Prednosti i nedostaci za primatelje leasinga

Postoje mnoge prednosti za primatelje leasinga, kao što su:

- Uspješniji menadžment nabave
- veću konkurentnost kompanije na tržištu
- smanjenje poslovnih rizika
- učinkovitiji financijski menadžment
- niže troškove poslovanja te
- veću profitabilnost kompanije

Ključno je da menadžment nabave bude stručan, jer surađuje s leasing davateljem kako bi osigurao najbolja tehnološka rješenja po što povoljnim uvjetima. Time kompanija može izgraditi ugled koristeći najmodernije brodove, iako nisu u njenom vlasništvu. Međutim to za korisnike njihovih usluga nije ni važno sve dok je brend prepoznatljiv.

S financijskog aspekta, leasing može biti izuzetno povoljan za korisnika jer se troškovi leasinga tretiraju kao operativni trošak poslovanja. Ova klasifikacija omogućuje korisniku da te troškove odbije od poreza na dobit, čime smanjuje svoju ukupnu poreznu obvezu. To je značajna prednost u odnosu na situaciju kada je brod u vlasništvu kompanije, jer bi tada brodar morao plaćati porez ne samo na prihod, već i na imovinu, što može znatno povećati njegova porezna davanja. Korištenjem leasinga, brodar može optimizirati poreznu učinkovitost i uštedjeti značajna sredstva koja se mogu reinvestirati u poslovanje. Također, princip „plati kad zaradiš“ omogućava plaćanje leasinga tek nakon ostvarivanja prihoda.

Sve ove prednosti pozitivno se odražavaju na konačne financijske rezultate kompanije. Smanjeni troškovi, uz zadržavanje istih prihoda, doprinose povećanju likvidnosti. To omogućava korisniku da izbjegne dodatno zaduživanje samo za održavanje poslovanja, te mu ostavlja prostor za eventualna ulaganja u daljnji razvoj i unapređenje poslovanja.

Kako postoje prednosti tako postoje i nedostaci za primatelja leasing financiranja. Ono može biti značajno opterećenje za korisnika, jer leasing naknade obuhvaćaju ne samo osnovne troškove poput rente, već i dodatne izdatke kao što su kamate, provizije i premije osiguranja, posebno u slučaju nenaplativosti. Ovi troškovi mogu značajno povećati ukupne izdatke, čineći leasing skupljim nego što se na prvi pogled čini. Uz to, korisnici leasinga često se suočavaju s ugovorima koji nisu u potpunosti optimalni.

Davatelji leasinga, koji su obično ekonomski jači i pravno bolje potkovani, često imaju prednost u pregovorima, stoga korisnik mora pažljivo analizirati uvjete ugovora kako ne bi sklopio aranžman koji bi na kraju mogao biti nepovoljan za njegovo poslovanje, potencijalno ugrožavajući njegovu financijsku stabilnost i dugoročne ciljeve.

3.2.1.2. Prednosti i nedostaci za davatelje leasinga

Leasing pruža davatelju usluga brojne prednosti, od kojih su ključne:

- uspješan prodajni menadžment
- precizna analiza tržišta
- optimalno ulaganje kapitala
- povećana profitabilnost

Stručni kadar, posebno u prodajnom menadžmentu, ključan je za održavanje i unapređenje poslovanja leasing kuće, kao i za njezino širenje na nova tržišta. Prodajni

menadžment ne samo da predstavlja leasing usluge klijentima, već i pridonosi uspjehu čak i ako su cijene nešto više od konkurencije.

Davatelj leasinga često preuzima ulogu posrednika između proizvođača i klijenata, koristeći svoju dominantnu tržišnu poziciju i razne analitičke metode. Upravo zbog pristupa značajnom kapitalu, leasing kuće mogu putem leasinga optimalno plasirati sredstva, što u konačnici vodi do povećanja ekonomske dobiti—temeljnog cilja svakog modernog leasing poslovanja.

Nedostatci davatelja leasinga su takvi da isti mora na samom početku uložiti značajan kapital u kupovinu robe koja će biti dana u najam. Ovaj početni izdatak predstavlja veliku investiciju, a povrat uloženog kapitala često dolazi tek nakon duljeg vremenskog razdoblja. U međuvremenu, leasing kompanija snosi i dodatne troškove održavanja i upravljanja iznajmljene opreme. Ovi kontinuirani troškovi, zajedno s dugim razdobljem povrata, mogu rezultirati smanjenjem profitabilnosti. S obzirom na to, postoji značajan poslovni rizik: investicija se može višestruko isplatiti, ali postoji i mogućnost da ne donese očekivanu korist.

3.2.2. Financiranje kreditima

Bankovni krediti često se koriste za refinanciranje postojećih obveza brodarskih kompanija. Komercijalni zajmovi koje nude banke mogu biti usmjereni na financiranje izgradnje novih brodova ili osiguranje dugoročnog financiranja za već izgrađene brodove. Ovi zajmovi obično uključuju baznu kamatnu stopu, najčešće vezanu uz LIBOR, uz dodatnu maržu. Kamatne stope mogu biti fiksne ili promjenjive, ovisno o uvjetima ugovora.

S obzirom na značajnu svotu novca potrebnu za financiranje nabave novih brodova, banke moraju posvetiti ozbiljnu pažnju tom procesu, što uključuje osnivanje specijaliziranih odjela za brodare i brodsko tržište te zapošljavanje stručnjaka sa znanjem u tom području. Glavne vrste kredita u ovom kontekstu su sindicirani krediti i hipotekarni krediti (hipoteka).

- Sindicirani krediti predstavljaju oblik financiranja gdje pojedina banka nije u mogućnosti sama osigurati cjelokupan iznos potrebnog kapitala, pa se udružuje s drugim bankama kako bi zajednički financirale brodara. U takvom aranžmanu, jedna banka preuzima ulogu glavnog aranžera, sudjelujući s najvećim udjelom i djelujući kao predstavnik sindikata banaka u pregovorima s brodarskom

kompanijom. Kamatne stope za ove kredite obično su vezane uz Londonsku međubankovnu kamatnu stopu (LIBOR), koja se koristi kao referentna točka za određivanje kamata. Ovakav pristup omogućuje diversifikaciju rizika među bankama i osigurava potrebna financijska sredstva za velike projekte poput izgradnje ili kupnje brodova.

- Hipoteka je oblik zajma u kojem brodari kao sredstvo osiguranja za povrat kredita založe brod kupljen tim novcem. Ugovorna hipoteka se uspostavlja putem ugovora između vjerovnika i dužnika, pri čemu vjerovnik upisuje založno pravo na brod u svoju korist. S druge strane, sudska hipoteka nastaje na temelju pravomoćne i ovršne presude nadležnog suda. U financiranju nabave brodova, od posebne važnosti je institut angloameričkog prava, poznat kao "Mortgage". Prema ovom pravnom institutu, ako dužnik ne izvrši svoje obveze, vjerovnik ima pravo zatražiti posjed broda mirnim putem ili sudskom odlukom. Vjerovnik može koristiti brod, ubirati vozarine ili najamnine, a na kraju ima pravo prodati brod radi podmirenja svih dužnikovih obveza. U okviru kontinentalnog prava, koje se primjenjuje u zemljama Europske unije, hipoteka daje pravo na prodaju broda sudskim putem ili, u posebnim slučajevima, putem javne dražbe. Pravni institut pomorske hipoteke (mortgagea) su 31 Stopford, M. (2009): *Maritime economics* (3 red.), Routledge, New York. 27 usvojile mnoge pomorske zemlje kako bi ponudile kreditorima primjereno osiguranje kod odobravanja kredita brodarskom sektoru.⁷

3.2.3. Bilančno financiranje

Bilančno financiranje predstavlja ključni mehanizam za dugoročno financiranje u brodarskim kompanijama, posebno kada je riječ o nabavci novih brodova. Ovaj oblik financiranja temelji se na zlatnim bilančnim pravilima, koja su podijeljena na dva glavna pristupa:

- Zlatno bilančno pravilo u užem smislu: Ovo pravilo nalaže da se nabavka novih brodova financira isključivo iz dugoročnih izvora sredstava. To uključuje

⁷ Batalić, M.; Mitrović, F.: *Financiranje u pomorstvu*. 1. izdanje, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2010

zadržanu dobit, temeljni kapital ili dugoročne obaveze. Primjerice, broderska kompanija može odlučiti da će 20% zadržane dobiti tijekom narednih 10 godina koristiti za financiranje novogradnje. Ovaj pristup osigurava stabilnost, jer se izbjegava oslanjanje na kratkoročne izvore koji mogu dovesti do likvidnosti problema.

- Zlatno bilančno pravilo u širem smislu: Prema ovom pravilu, financiranje novog broda također dolazi iz dugoročnih sredstava, koja mogu biti vlastita ili tuđa. Idealno je da većina sredstava bude vlastita, no često se koristi i vanjsko financiranje, poput bankovnih kredita, kako bi se osigurala potrebna sredstva. Ovaj pristup omogućava fleksibilnost, ali također zahtijeva pažljivo upravljanje dugom kako bi se izbjegli financijski problemi.

Važno je naglasiti da se ovakva dugoročna ulaganja nikada ne smiju financirati iz kratkoročnih izvora, jer su takvi izvori dostupni na period od najviše godinu dana. Ako bi se nabavka broda financirala kratkoročnim sredstvima, kompanija bi se mogla suočiti s ozbiljnim problemima kada dođe vrijeme za otplatu, što može dovesti do potrebe za prodajom novogradnje ili drugih ključnih sredstava samo da bi se održalo osnovno poslovanje. Loše planiranje i netemeljite financijske analize često su uzrok propasti čak i velikih broderskih kompanija, kako u Hrvatskoj, tako i širom svijeta. Stoga, uspješno bilančno financiranje zahtijeva pažljivo strateško planiranje i upravljanje, kako bi kompanija osigurala dugoročnu stabilnost i održiv rast.

3.3. FINANCIRANJE IZ JAVNIH IZVORA

Financiranje brodova i brodogradnje iz javnih izvora igra ključnu ulogu u podržavanju razvoja pomorske industrije, posebno u zemljama s bogatom brodograditeljskom tradicijom. Ova sredstva najčešće dolaze u obliku subvencija, garantova, povoljnih kredita ili garancija koje osiguravaju vlade, međunarodne organizacije ili razvojne banke. Njihov je cilj jačanje konkurentnosti domaće brodogradnje, očuvanje radnih mjesta i osiguranje održivog razvoja pomorske industrije.

- Subvencije

Subvencije su obično namijenjeni specifičnim projektima, poput razvoja ekološki prihvatljivih brodova, modernizacije brodogradilišta ili istraživanja i razvoja novih tehnologija. One mogu značajno smanjiti troškove razvoja i izgradnje brodova, čime se omogućuje brodogradilištima i brodarima da ostanu konkurentni na globalnom tržištu.

- Povoljni krediti i financijske garancije

Vlade i međunarodne financijske institucije često nude povoljne kredite ili financijske garancije kao poticaj za investicije u brodogradnju. Ovi krediti obično dolaze s nižim kamatnim stopama i duljim rokovima otplate u odnosu na bankovne kredite. Financijske garancije, s druge strane, smanjuju rizik za privatne investitore i banke te omogućujući lakši pristup kapitalu za financiranje brodova.

- Fondovi za razvoj i infrastrukturu

Mnoge zemlje uspostavljaju posebne fondove za razvoj pomorske industrije, koji se koriste za financiranje infrastrukture, modernizaciju brodogradilišta i podršku istraživanju i razvoju. Ovi fondovi često potiču održivost kroz financiranje projekata koji uključuju obnovljive izvore energije, smanjenje emisija štetnih plinova i unapređenje sigurnosti na moru.

- Međunarodna financijska podrška

Međunarodne organizacije poput Europske unije, Svjetske banke i regionalnih razvojnih banaka također igraju ključnu ulogu u financiranju brodogradnje. Europska unija, primjerice, nudi različite programe koji podržavaju inovacije, istraživanje i održivi razvoj u pomorskoj industriji, kao i specifične programe za manje razvijena brodogradilišta u cilju povećanja njihove konkurentnosti.

- Javno-privatna partnerstva (JPP)

Javni izvori financiranja često se kombiniraju s privatnim kapitalom kroz modele javno-privatnih partnerstava. U ovim aranžmanima, Vlada može osigurati početni kapital ili jamstvo za projekt, dok privatni partneri preuzimaju operativno upravljanje i financiranje ostatka projekta. Ovaj model omogućuje podjelu rizika između javnog i privatnog sektora, čime se osigurava dugoročna održivost projekta.⁸

Načini financiranja brodica od državne važnosti mogu biti:

- Državni proračun - nabava ovakvih plovila najčešće se financira iz državnog proračuna, s obzirom na to da je sigurnost na moru jedno od primarnih interesa države. Ministarstvo može izravno alocirati sredstva iz godišnjeg proračuna ili putem specijalnih programa za pomorsku sigurnost.

- Europski fondovi - za projekte od značaja za sigurnost i zaštitu okoliša, posebno u državama članicama Europske unije, moguće je koristiti sredstva iz EU fondova, kao što su Kohezijski fond, Europski fond za regionalni razvoj (ERDF), ili Instrument za povezivanje Europe (CEF).

- Javne nabave i natječaji - Proces financiranja često uključuje raspisivanje natječaja za izradu i isporuku brodica, gdje se odabire najbolji ponuđač na temelju kriterija poput cijene, kvalitete i vremena isporuke.

Postupak financiranja nabave brodica

- Prvi korak uključuje procjenu potreba za novim brodicama za traganje i spašavanje. Ministarstvo izrađuje plan koji uključuje tehničke specifikacije, očekivane troškove, te rokove za isporuku.

- Nakon što se definira projekt, osiguravaju se potrebna sredstva. Ako se koristi financiranje iz EU fondova, potrebno je pripremiti detaljnu dokumentaciju i prijaviti projekt.

- Ministarstvo raspisuje natječaj za izradu, opremanje i isporuku brodica. Natječaj je javan, i prijaviti se mogu domaći i inozemni brodograditelji.

⁸ <https://www.hbor.hr/>

- Evaluacija ponuda i odabir dobavljača: Pristigle ponude evaluiraju se na temelju postavljenih kriterija, a odabire se ona koja najbolje odgovara potrebama ministarstva, uzimajući u obzir omjer cijene i kvalitete.

- Nakon odabira dobavljača, započinje proces izrade brodice. Ministarstvo prati izradu i osigurava da se poštuju svi tehnički zahtjevi i rokovi.

- Nakon isporuke, brodice se stavljaju u operativnu uporabu. Ministarstvo također osigurava redovno održavanje i eventualne nadogradnje kako bi brodice bile u najboljem stanju za korištenje u hitnim situacijama



Slika 7. Car-carrier na navozu riječkog 3. Maj-a jedan od brodova koji je financiran iz javnih izvora

Izvor: <https://www.fiuman.hr/wp-content/uploads/2018/07/3maj-900x600.jpg>

3.3.1. Konkretna primjer financiranja – brodica za traganje i spašavanje za potrebe ministarstva mora, prometa i infrastrukture

Vlada Republike Hrvatske donijela je odluke vezane uz financiranje i gradnju sedam aluminijskih brodica za traganje i spašavanje na moru, koje će služiti u sklopu aktivnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Ove brodice će se koristiti za različite aktivnosti na moru, uključujući traganje i spašavanje, inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe, te druge operativne zadatke vezane uz poslovanje Ministarstva.

Projekt je značajan za jačanje sposobnosti Hrvatske u pomorskom spašavanju i osiguravanju sigurnosti na moru. Realizacija projekta odvijat će se u razdoblju od 2023. do 2028. godine, čime se omogućava kontinuirani nadzor i intervencija u slučaju nesreća na moru.

- Financiranje projekta

Vlada je donijela dvije ključne odluke vezane uz financiranje projekta:

Odluka o preuzimanju obveza na teret državnog proračuna: Vlada je dala suglasnost Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture za preuzimanje financijskih obveza u ukupnom iznosu od oko 12,2 milijuna eura, koji će se teretiti na sredstva državnog proračuna Republike Hrvatske u godinama 2025., 2026., 2027. i 2028. godine. Ova odluka osigurava financijsku stabilnost projekta tijekom cijelog razdoblja njegove realizacije.

Odluka o pribavljanju nefinancijske imovine: U sklopu priprema za provedbu otvorenog postupka javne nabave za gradnju brodica, Vlada je odobrila pribavljanje nefinancijske imovine za Ministarstvo u iznosu od oko 13,615 milijuna eura. Ovaj iznos osigurava sredstva potrebna za gradnju brodica, a javna nabava je provedena kako bi se odabrala najpovoljnija ponuda.

- Izbor izvođača radova

Nakon provedene javne nabave, odabrano je Iskra brodogradilište d.o.o. kao najpovoljniji ponuditelj za gradnju brodica. Njihova ponuda u iznosu od 13.615.000,00 eura bez PDV-a ocijenjena je najpovoljnijom, čime je osigurana izgradnja brodica prema najvišim standardima kvalitete i sigurnosti.

Ovaj projekt predstavlja važan korak u jačanju kapaciteta Hrvatske za reagiranje u hitnim situacijama na moru i osiguravanje sigurnosti pomorskog prometa. Završetkom gradnje brodica, Hrvatska će značajno unaprijediti svoju sposobnost za brze i učinkovite intervencije na moru.



Slika 8. brodica za traganje i spašavanje

Izvor: <https://dubrovacki.slobodnadalmacija.hr/dubrovnik/vijesti/hrvatska-i-svijet/iskusali-smo-cudo-od-nepotopive-brodice-hitne-pomoci-koja-ce-biti-na-raspolaganju-u-dubrovniku-prevrne-li-je-val-ispraviti-ce-se-sama-1278391> (5.8.2024.)

3.3.2. Konkretna primjer financiranja – brodica za mobilnu ljekarnu za ministarstvo zdravstva

Vlada je donijela odluku o nabavi dviju mobilnih brodica ljekarni za Ministarstvo zdravstva, s ciljem poboljšanja dostupnosti ljekarničkih usluga u udaljenim i ruralnim područjima. Projekt, vrijedan 1,8 milijuna eura, financira se kroz Nacionalni plan oporavka i otpornosti za razdoblje od 2021. do 2026. godine.

Ove brodice bit će opremljene medicinskom i uredskom opremom te naprednim ljekarničkim informatičkim sustavom, čime se nastoji riješiti problem nedostatka ljekarni u određenim dijelovima zemlje. Nakon provedenog javnog natječaja, odabrana je ponuda tvrtke

Brodogradnja Pičuljan d.o.o., s ukupnim iznosom nabave od 1,875 milijuna eura, uključujući PDV.

Financiranje ovih brodica dolazi iz državnog proračuna, s osiguranim sredstvima za 2024. godinu te projekcijama za 2025. i 2026. godinu. Ova inicijativa dio je šireg okvira ulaganja u poboljšanje zdravstvene infrastrukture kroz korištenje javnih sredstava, s naglaskom na projekte koji podržavaju ravnomjeran razvoj i dostupnost usluga u svim dijelovima Hrvatske.



Slika 9. Civilna verzija brodice-ljekarne „Pičuljan 830“

Izvor: <http://www.piculjan.hr/hr/portfolio/rab830/> (6.8.2024.)

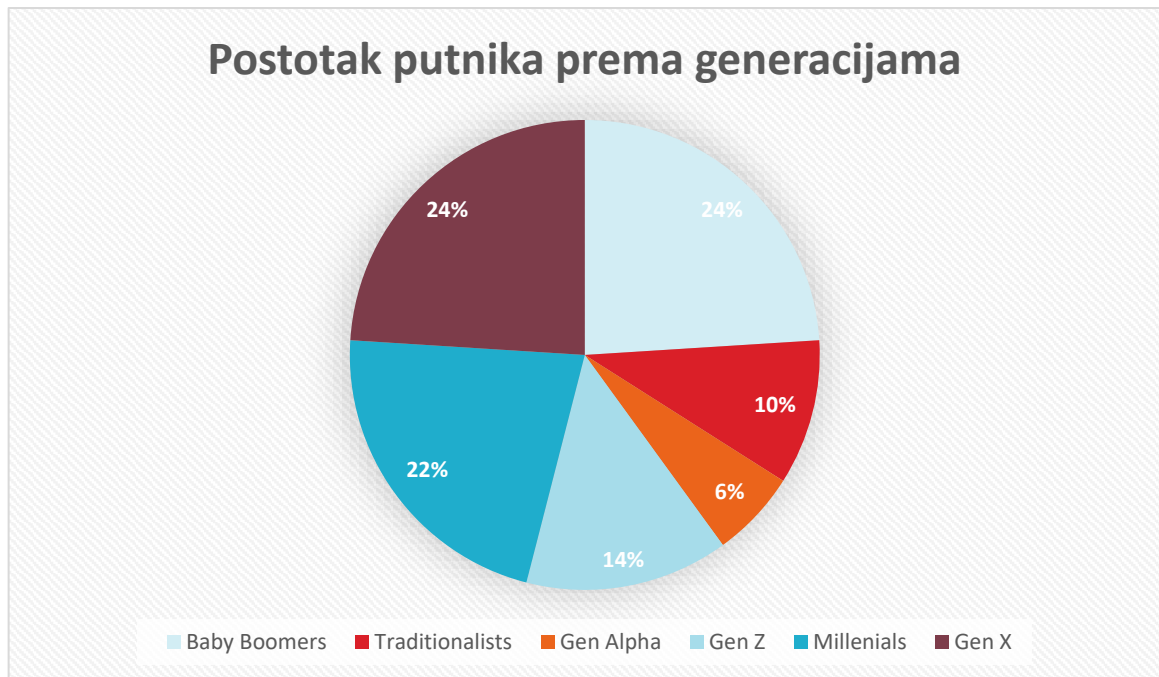
4. ANALIZA STANJA U POMORSKOPUTNIČKOM PROMETU KRUŽNIH PUTOVANJA U SVIJETU

Tržište krstarenja, kao dinamičan sektor s neprekidnim rastom, postaje sve značajniji dio turizma. Stalni rast potražnje za krstarenjima prati i kontinuirano širenje te unaprjeđenje ponude. Uz dodavanje novih destinacija i itinerara, jedan od ključnih pokazatelja rastućeg interesa za krstarenjima je stalno povećanje kapaciteta i broja narudžbi za kruzere. Danas krstarenja predstavljaju sektor u kojem djeluje velik broj neovisnih ili udruženih multinacionalnih tvrtki koje upravljaju flotama specijaliziranih brodova, poznatih kao kruzeri.

Tržište krstarenja se može pohvaliti s mnogo prostora za rast, krstarenja trenutno čine samo 2% sektora putovanja i turizma. Industrija je također vidjela dosljedan i stabilan rast tijekom posljednjih 50 godina a krstarenjima su otpornija od drugih sektora tijekom ekonomskih padova. Također je ogromna briga o sigurnosti, održivosti i okolišu, krstarenje je jedan od najsigurnijih načina putovanja—a postaje i jedan od najodgovornijih i najboljih načina za upoznavanje svijeta, s obzirom na to da brodarske kompanije provode ambiciozan program održivosti.

U Grafikonu niže je vidljivo da najveći postotak gostiju čine osobe rođene od druge polovice 1960-ih do početka 1980-ih (generacija X) te generacije rođene od 1946.-1964. (Baby boomeri) svatko s 24% ukupnog broja gostiju. Nakon njih slijede milenijalci tj. Generacije od 1981.-1996. s ukupno 22% gostiju. Generacija Z (osobe rođene od 1997-2012.) čine 14% svih putnika. Tradicionalistička generacija (tiha generacija rođena od 1928.-1945.) čini 10% te najmanji postotak čini najmlađa generacija (Generacija Alpha (2012.-trenutno) s 6% ukupnih gostiju.⁹

⁹ <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2024/april/state-of-the-cruise-industry-report>



Grafikon 1. Struktura putnika prema njihovoj dobi

Izvor: pripremio student prema podacima Cruise line International association (7.8.2024.)

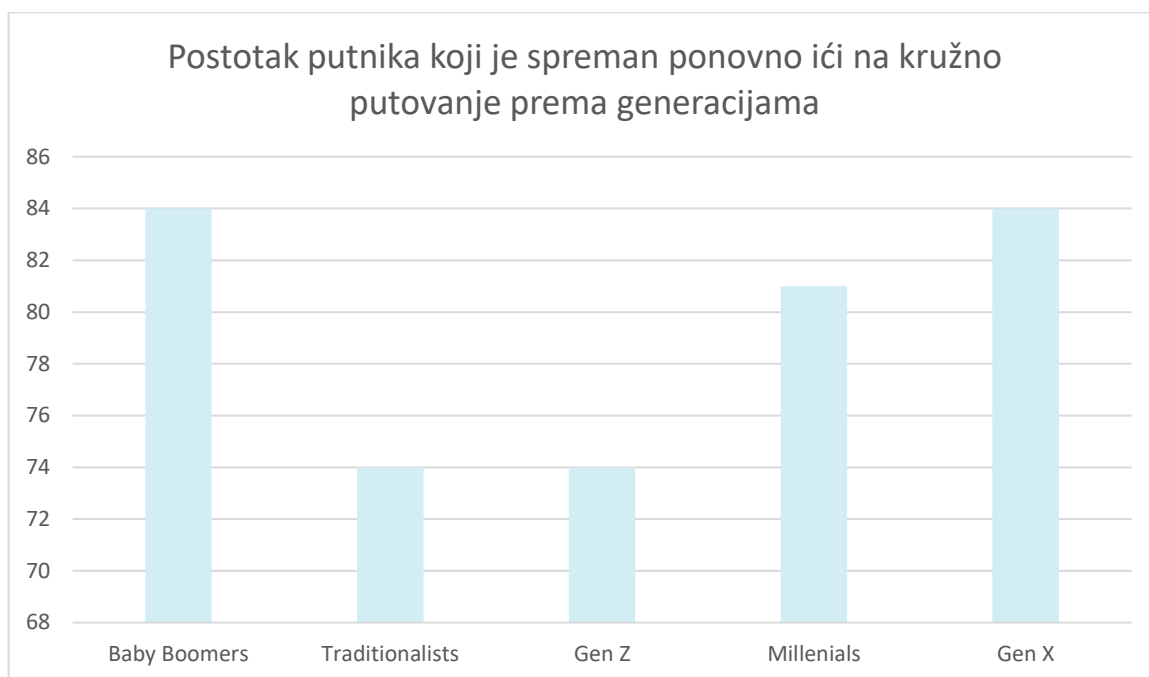
U Tablici niže prikazuje se postotak putnika iz različitih generacijskih skupina koji su spremni na ponovno sudjelovanje u kružnim putovanjima. Podaci su segmentirani prema generacijama, uključujući Baby Boomere, Tradicionaliste, Generaciju Z, Milenijalce i Generaciju X.

Prema prikazanim podacima, najviši stupanj spremnosti na ponovno kružno putovanje bilježe Baby Boomeri i Generacija X, s postotkom od 84%. To sugerira da ove dvije generacijske skupine imaju najveću sklonost prema ovom načinu putovanja, što može biti povezano s njihovim životnim stilom i financijskim mogućnostima.

Milenijalci također pokazuju visok stupanj interesa, s 81% ispitanika koji su spremni ponovno ići na kružno putovanje. Ovaj rezultat ukazuje na značajnu popularnost kružnih putovanja među mlađim odraslim osobama, koje su često u potrazi za jedinstvenim iskustvima i avanturama.

Generacija Z i Tradicionalisti pokazuju nešto niži, ali još uvijek značajan postotak, svaki s 74%. Za Generaciju Z, koja tek počinje ostvarivati stabilniju financijsku situaciju, ovaj rezultat može odražavati njihove početne korake u istraživanju svijeta kružnih putovanja. S druge strane, Tradicionalisti, kao najstarija generacijska skupina, moraju biti selektivniji u odabiru putovanja zbog zdravstvenih ili drugih osobnih razloga.

Ovi rezultati pružaju uvid u preferencije različitih generacijskih skupina prema kružnim putovanjima, što može biti korisno za turističke agencije i pružatelje usluga prilikom planiranja budućih marketinških kampanja.



Tablica 1. Postotak putnika koji će ponoviti putovanje krucerom

Izvor: Izvor: pripremio student prema podacima Cruise line International association (7.8.2024.)

Putnici se, osim po godinama, segmentiraju i prema zemlji podrijetla ili nacionalnosti. Tablica u nastavku prikazuje raspodjelu putnika prema regiji njihova podrijetla. Podaci o strukturi putnika na krstarenjima otkrivaju da su najveći svjetski krstarenja usmjerena prema sjevernoameričkom tržištu. Putnici iz Sjeverne Amerike čine čak 66,54% putnika na krstarenjima, s najvećim brojem putnika iz SAD-a. Slijede putnici iz europskih regija, koji čine 26,25% ukupnog broja (uključujući Njemačku, Ujedinjeno Kraljevstvo, Irsku, Italiju, Francusku i Španjolsku), dok putnici iz Azije, Australije, Novog Zelanda i Južne Amerike čine ukupno 6,91%. Najmanji udio pripada putnicima iz Afrike, koji čine samo 0,25%.¹⁰

¹⁰ <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2024/april/state-of-the-cruise-industry-report>

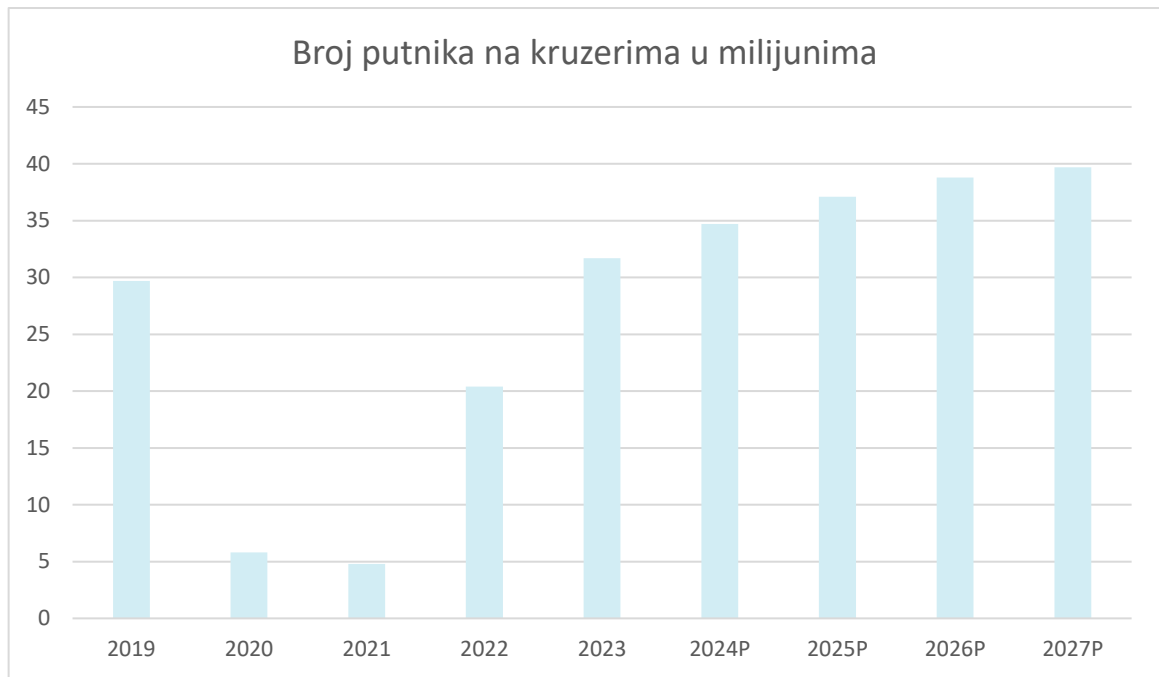
| | |
|-----------------------------------|--|
| Sjedinjene Američke Države | 16,9 Miliona (porast od 19% u odnosu na 2019.) |
| Njemačka | 2,5 miliona (pad od 3% u odnosu na 2019.) |
| Ujedinjeno Kraljevstvo | 2,2 miliona (porast od 15% u odnosu na 2019.) |
| Australija | 1,2 miliona (porast od 1% u odnosu na 2019.) |
| Kanada | 1 milion (porast od 1% u odnosu na 2019.) |
| Italija | 1,2 miliona (porast od 24% u odnosu na 2019.) |
| Brazil | 740,5 tisuća (porast od 30% u odnosu na 2019.) |
| Španjolska | 586,8 tisuća (porast od 6% u odnosu na 2019.) |
| Francuska | 575,5 tisuća (porast od 6% u odnosu na 2019.) |

Tablica 2. Struktura putničkog prometa po nacionalnosti

Izvor: pripremio student prema podacima Cruise line International association (7.8.2024.)

Kruzing turizam u brojevima – nakon korone oporavlja se brže nego bilo koji oblik putovanja i turizma.

Najbolja godina je bile prije korone dakle 2019.-a godina. Tijekom Korone rijetko tko je uopće mogao putovati, a tek na „malom“ prostoru kao što su brodovi za kružna putovanja? U tablici niže vidimo broj od 29.7 miliona putnika na kruzerima 2019.-e i onda ekstremno pad na 5.8 miliona i 4.8 miliona u 2020. i 2021. godini respektabilno. Tržište se oporavlja 2022.-e godine s 20.4 miliona putnika te rekord pada već iduće godine dakle nepune 3 godine nakon korone s 31.7 miliona putnika. Predviđanja su da će idućih godina broj putnika na brodovima za kružna putovanja samo rasti prema tome prema podacima iz tablice niže vidimo eksponencijalni rast broja gostiju na brodovima za kružna putovanja.



Tablica 3. Broj putnika na kružnim putovanjima

Izvor: pripremio student prema podacima Cruise line International association (7.8.2024.)

Odredišta za krstarenje određuju kruzinge kompanije te uključuju određeno zemljopisno područje za planiranje putovanja ili itinerara. Pri odabiru krstarenja najvažniji su čimbenici zemljopisni položaj i klimatski uvjeti. Vodeće destinacije za krstarenje označavaju intenzitet i distribuciju kruzinge turizma u svijetu.

Najvažnija područja za krstarenje mogu se podijeliti na sljedeće regije:

1. Sjeverna Amerika
2. Europa
3. Azija i Pacifik
4. Južna Amerika
5. Polarna područja

4.1. SJEVERNA AMERIKA

Sjeverna Amerika najveće je tržište kruzinga u svijetu. Od vrhunskih pet kruzing destinacija u svijetu čak tri su na Floridi, i to Miami, Port Everglades, te Port Canaveral. Najuglednije kompanije imaju sjedište na Floridi, pa prema tome nije ni upitan podatak da dvije trećine putnika svjetskog kruzinga dolazi iz Sjeverne Amerike. U brojkama za 2023. to je iznosilo 18,1 milijuna putnika.

4.1.1. Karipsko otočje

Najprivlačnija destinacija za krstarenja unutar Sjeverne Amerike su Karibi s 44,2% ukupnih putnika. Karibi privlače više putnika nego bilo koja druga kruzing-destinacija u svijetu. Zbog blizine, putnici iz Sjeverne Amerike posebno su zainteresirani za Karibe, a taj interes je posebno porastao nakon 11. rujna 2001. kako bi se osjećali sigurnije bliže kući.

Ovo područje, s više od 7.000 otoka, podijeljeno je na Istočne, Zapadne i Južne Karibe, prema čemu se formiraju i itinerari. Iako Bahami i Bermudsko otočje geografski nisu dio Kariba, često su uključeni u karipske itinerare.

Istočni karipski itinerari uključuju destinacije kao što su Američki djevičanski otoci, Britanski djevičanski otoci, Sveti Martin, Antigva, Guadeloupe, Martinique, Dominika, Santa Lucia, St. Vincent, Grenada i St. Kitts. Polazne luke za ove itinerare su Miami, Port Everglades i San Juan (Puerto Rico).

Zapadni karipski itinerari polaze iz luka kao što su Houston, Galveston i New Orleans, te obuhvaćaju destinacije poput Cancuna, Cozumela, Kajmanskih otoka, Jamajke, Haitija, Kube i Dominikanske Republike. Povremeno su uključeni i Tampico, Veracruz, Turkovo otočje, Key West na Floridi, te luke Srednje Amerike poput Puerto Limona, Belize Cityja i otoka Roatan.

Južni Karibi, najmanje posjećeno područje Kariba, imaju polazne luke u Puerto Ricu, Bridgetownu (Barbados) i Arubi.

4.1.2. Zapadna obala SAD-a i Meksika

Slijedi Zapadna obala SAD-a s 5.6% ukupnog broja gostiju. Kada se spominje ova destinacija, primarno se misli na meksičku obalu, uključujući Ensenadu, Acapulco, Cabo San Lucas, Mazatlan i Puerto Vallartu, kao destinacije različitih itinerara koji polaze iz Los Angelesa i San Diega. Ti itinerari mogu trajati tri, četiri ili sedam dana. Acapulco je također polazna luka za kruzing kroz Panamski kanal, kao i završna luka na krstarenju s Kariba.

4.1.3. Istočna obala SAD-a i Kanade

Istočna obala SAD-a i Kanada s 1,1% ukupnog broja gostiju. Najvažniji itinerari uključuju one koji polaze iz New Yorka prema Montrealu i prema Bermudskom otočju. Luke koje se posjećuju na ruti od New Yorka do Montreala uključuju Newport, Boston, Bar Harbour, Saint John, Halifax i Quebec City. Južnije luke koje su uključene u repozicijske itinerare su Philadelphia, Baltimore, Charleston, Norfolk i Savannah.

4.1.4. Aljaska

Osim Kariba, Aljaska je jedna od glavnih destinacija za kružna putovanja u Sjevernoj Americi, privlačeći 5,7% ukupnih gostiju. Sezona krstarenja Aljaskom je ograničena vremenskim uvjetima, pa traje od svibnja do kraja rujna. Također, Aljaska je ekološki zaštićena regija s posebnim ograničenjima emisije plinova, što dodatno regulira promet u tom području. Najvažnije polazišne luke za krstarenja na Aljasku su Vancouver i Seattle.¹¹



Slika 10. Prikaz Sjeverno Američkog kontinenta s postotkom ukupnog broja gostiju

Izvor: pripremio student prema podacima Cruise line International association (7.8.2024.)

¹¹ <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2024/april/state-of-the-cruise-industry-report>

4.2. EUROPA

Odmah nakon Sjeverne Amerike, Europa se ističe kao druga najvažnija kruzing destinacija. Ova regija podijeljena je na Sjevernu Europu i Mediteran.

4.2.1 Sjeverna Europa

Sjeverna Europa obuhvaća različita područja, uključujući Baltik, Veliku Britaniju, Irsku, Island, te dio Zapadne Europe, s udjelom od 10,4% ukupnog broja gostiju u kruzing industriji. Ova regija poznata je po svojoj visoko razvijenoj turističkoj infrastrukturi, velikim smještajnim kapacitetima, i sezonalnosti koja je izraženija zbog specifičnih klimatskih uvjeta.

Ključne polazne luke u regiji, poput Southampton, Kopenhaga, Dovera, Kiel i Amsterdam, služe kao glavni punktovi za ukrcavanje putnika. Među najvažnijim lukama pristajanja ističu se St. Petersburg, Tallinn, Stockholm i Helsinki, koje su postale nezaobilazne točke na kružnim rutama. Posebno se ističu luke na Baltiku, koje privlače putnike svojom jedinstvenom kombinacijom kulturnog naslijeđa, prirodnih ljepota i bogate povijesti, čime su postale najprivlačnije destinacije u Sjevernoj Europi. Ova regija, uz svoja prirodna bogatstva i kulturnu raznolikost, privlači posjetitelje iz cijelog svijeta, čineći je jednom od najpopularnijih i najdinamičnijih destinacija za kružna putovanja.

4.2.2 Mediteran

Mediteran, kao drugo najveće kruzing odredište nakon Kariba s udjelom od 18,5% ukupnog broja gostiju, nudi nevjerojatnu raznolikost kultura, naroda, jezika i bogate povijesti. Ova regija privlači putnike različitim itinerarima koji obuhvaćaju povijesne gradove, slikovite obale i raznoliku gastronomsku ponudu. Iako kruzing turizam u Mediteranu ima sezonski karakter, sezona je znatno produljena zahvaljujući povoljnim vremenskim uvjetima koji traju od proljeća do jeseni, uz blage zime koje omogućuju putovanja i izvan glavne turističke sezone.

Mediteran se može pohvaliti bogatom kulturnom baštinom koja privlači posjetitelje svih profila, od ljubitelja povijesti do onih koji traže luksuzan odmor. Ključne destinacije kao što su Barcelona, Venecija, Dubrovnik i Atena predstavljaju nezaobilazne točke na kruzing rutama, dok manje poznati dragulji poput Malte i Kotora privlače putnike svojom autentičnošću i šarmom.

U nadolazećim godinama očekuje se daljnji razvoj kruzing turizma tijekom cijele godine, s fokusom na proširenje ponude izvan tradicionalne sezone, što će dodatno ojačati Mediteran kao jednu od vodećih kruzing destinacija na svijetu.

Prednosti Mediterana kao destinacije ogledaju se u sljedećem:¹²

- strateški položaj između Europe, Afrike i Azije
- grčka, rimska, egipatska kultura (raznolikost) i povijest
- arheološka nalazišta, crkve i muzeji
- predivni prirodni krajolici
- kontrast između moderne i stare umjetnosti
- raznovrsnost proizvoda.



Slika 11. Brod za kružna putovanja ispred mediteranskog gradića

Izvor: <https://www.cruiseline.co.uk/cruise-lines/emerald-yacht-cruises/emerald-azzurra/> (7.8.2024.)

¹² S. Canevello, Cruise and Tourism in Mediterranean – Latest Developments, Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Genova, str.4., <http://www.iicgenova.it> (2007.)

4.3. AZIJA I PACIFIK

Najmnogoljudnije tržište koje još nije dovoljno iskorišteno obuhvaća područje Azije i Pacifika. Razlozi za to leže u specifičnostima podneblja, raznolikosti ljudi, različitim tradicijama i kulturama te sociološkim faktorima. Mali udio svjetske flote u ovom području proporcionalan je niskoj potražnji za kružnim putovanjima u tim krajevima. Međutim, brojnost država poput Kine, Japana, Indije, Indonezije i Filipina pruža dovoljno potencijala da novi trendovi kruzina-turizma zažive i u Aziji te na Pacifiku.

Za početak važno je geografski definirati pripadajuća područja i destinacije. To su: jugoistočna Azija (uključujući Maleziju, Filipine, Singapur, Vijetnam, Kambodžu i Tajland), južni Pacifik (s Australijom, Novim Zelandom, Solomonskim otocima, Indonezijom i Papuom Novom Gvinejom), Daleki Istok (obuhvaća Japan, Republiku Koreju, Kinu i Demokratsku Republiku Koreju) te Transpacifik (koji uključuje Guam, Francusku Polineziju, Fidži i Havaje).

Najvažnije luke Australije i Novog Zelanda su Sydney, Auckland i Wellington. Popularnost kružnih putovanja u Australiji je značajna, s prosječnim godišnjim rastom od 18%. Važan podatak je i visok udio domaćih putnika na putovanjima oko Australije, koji je iznosio 63% od ukupnog broja putnika u 2019. godini. Ovaj trend odražava suvremeni razvoj kruzina, koji se sve više temelji na većoj zastupljenosti putnika iz same destinacije.

Najveće luke Azije uključuju Hong Kong, Xingang, Šangaj, Kuala Lumpur, Singapur, Da Nang, Manilu, Bombaj, Kolombo, Bangkok, Kagošimu, Tokio i Semarang.

Singapur, kao jedna od najvažnijih baznih luka Azije, ima sve predispozicije da postane "Miami" Azije. Međutim, najveći problem u ovom dijelu svijeta je gusarenje, posebice u Malacca tjesnacu, koji svojom duljinom od 550 milja povezuje Aziju s Dalekim Istokom i Europom. Važno je napomenuti da se kroz ovaj kanal preveze 40% svjetskog tereta i 80% energenata za Japan i Kinu.



Slika 12. Putnički terminal u Singapuru

Izvor: <https://www.sats.com.sg/our-services/details/cruise-terminal-services> (7.8.2024.)

Južni Pacifik, sa svojih 7.500 otoka, zemljopisno se može podijeliti na tri regije: Melaneziju (koja uključuje Solomonsko otočje, Novu Kaledoniju, Fidži i Vanuatu), Polineziju (koja obuhvaća Tahiti, Bora Boru, Huahine i Društvene otoke) i Mikroneziju (koja uključuje Maršalove otoke, Yap, Chuuk i Palau). Neke od glavnih luka u ovoj regiji su Tahiti, Bora Bora, Nadi i Huahine. Najvažnija luka je Papete na Tahitiju, koja je polazna točka za većinu itinerara.

Ova destinacija, zbog svoje jedinstvenosti, predstavlja specifično svjetsko tržište kružnih putovanja. Manji broj ponuđenih itinerara i ograničen brodski prostor olakšavaju odabir destinacije, za razliku od Kariba. Međutim, velika udaljenost od glavnih tržišta u Sjevernoj Americi i Europi smanjuje potražnju za ovim područjem.

4.4. JUŽNA AMERIKA

Najbolji način za otkrivanje raznolikosti Južne Amerike je putovanje brodom. Spoj različitih kultura i geografskih regija nudi jedinstveno iskustvo na kružnim putovanjima. Itinerari se protežu od Amazone do Antarktika, od Perua do Patagonije, uključujući kozmopolitske gradove kao što su Buenos Aires, Montevideo i Valparaíso, te prirodne ljepote poput čileanskih fjordova, slapova Iguazú, Galapagosa, Uskršnjih otoka, Falklandskih otoka, Cape Horna i Magellanova prolaza.

Budući da se Južna Amerika nalazi na južnoj hemisferi, godišnja doba su obrnuta u odnosu na konkurentske destinacije poput Kariba i Mediterana. Ovdje se susreću europska kultura i karipska toplina, a egzotičnost krajeva i avantura novog svijeta čine ovo područje posebnim. Sezona krstarenja počinje u listopadu i traje do travnja, iako manji brodovi uz obalu plove tijekom cijele godine. Najvažnije bazne luke su: Buenos Aires, Ushuaia, Rio de Janeiro, Santos, Valparaiso, Manaus, Baltra.



Slika 13. Najjužniji grad na svijetu Ushuaia (polazište za polarna putovanja)

Izvor: <https://www.britannica.com/place/Ushuaia-Argentina> (8.8.2024)

4.5. POLARNA PODRUČJA

Polarna istraživanja predstavljaju proces istraživanja najudaljenijih i najizazovnijih regija Zemlje – Arktika na sjeveru i Antarktike na jugu. Glavni cilj ovih istraživanja često je dosezanje Sjevernog i Južnog pola, koji su dugo vremena bili među najtežim i najprestižnijim ciljevima u povijesti geografskih otkrića.

Povijesno gledano, polarna istraživanja su bila iznimno opasna i zahtjevna, budući da su istraživači morali prolaziti kroz ekstremne uvjete hladnoće, leda i snijega, često uz minimalnu opremu i tehnologiju. Ove ekspedicije su se uglavnom izvodile pješice ili saonicama koje su vukli psi, a putovanja su trajala mjesecima ili čak godinama. Mnoga su imala tragične ishode zbog teških vremenskih uvjeta, nedostatka hrane, ozeblina i iscrpljenosti. Ipak, ove ekspedicije su također bile izvor velikih otkrića o nepoznatim regijama našeg planeta i postavile su temelje za buduće znanstvene studije.

U novije vrijeme, s napretkom tehnologije, polarna istraživanja su se značajno promijenila. Danas se koriste sofisticirani instrumenti, satelitska tehnologija i moderni brodovi za probijanje leda kako bi se istražile polarne regije. Satelitske slike omogućuju detaljno mapiranje ovih područja, promatranje klimatskih promjena, te proučavanje kretanja leda i atmosferskih uvjeta u stvarnom vremenu. Ova moderna istraživanja ne samo da su proširila naše razumijevanje polarnih regija, već su i ključna za proučavanje globalnih klimatskih promjena, budući da su Arktik i Antarktika osjetljivi pokazatelji promjena u globalnom ekosustavu.

Danas, polarne regije privlače ne samo znanstvenike i istraživače, već i avanturiste i turiste koji žele iskusiti jedinstvene krajolike i ekstremne uvjete ovih područja. Polarna istraživanja su stoga postala multidisciplinarna, spajajući znanost, tehnologiju i turizam u zajedničkom nastojanju da se istraže i očuvaju ova jedinstvena i dragocjena područja našeg planeta.

Antarktička krstarenja predstavljaju jedinstvenu priliku za istraživanje najjužnije i najizoliranije regije na Zemlji. Većina ovih krstarenja započinje u Ushuaiji, najjužnijem gradu na svijetu, smještenom na vrhu argentinske regije Terra del Fuego. Ushuaia je polazišna točka za mnoge ekspedicije, budući da pruža najkraći morski put do Antarktike preko poznatog Drakeovog prolaza.

Putnici mogu birati između različitih vrsta krstarenja. Manja, sedmodnevna krstarenja omogućuju intimniji i bliži doživljaj Antarktike, s manjim brodovima koji mogu pristati na teško dostupnim mjestima i pružiti putnicima priliku da istraže ledenjake, kolonije pingvina i veličanstveni polarni krajolik. Ove ekspedicije često uključuju izlete gumenim čamcima (zodijacima) i mogućnosti za promatranje divljih životinja iz blizine.

Za one koji žele dublje istražiti Antarktiku, klasična krstarenja oko Cape Horna nude širu i sveobuhvatniju rutu. Ova putovanja često uključuju posjete nekim od najpoznatijih i najzanimljivijih mjesta u regiji, kao što su Zaljev Drake, poznat po svojim nevjerojatno burnim vodama koje predstavljaju izazov čak i za iskusne pomorce. Putnici će također imati priliku posjetiti Slonovski otok, mjesto koje nosi značajnu povijesnu vrijednost kao utočište za članove ekspedicije Ernesta Shackletona tijekom njihove poznate avanture. Palmer, američka istraživačka stanica na Antarktici, također je često dio itinerara, gdje putnici mogu saznati više o znanstvenim istraživanjima koja se provode u ovoj ekstremnoj sredini.

Ova krstarenja nude ne samo nevjerojatne vizualne doživljaje ledenih planina, fjordova i beskonačnih bijelih pejzaža, već i mogućnost da se uroni u bogatu povijest i znanstveno istraživanje ovog udaljenog kontinenta.

Krstarenja prema Sjevernom polu obično započinju iz sjevernih gradova poput Murmansk u Rusiji ili Longyearbyena na Svalbardu, gdje specijalizirani brodovi, često građeni posebno za polarna područja kreću na uzbudljivo putovanje kroz Arktički ocean.

Putnici tijekom krstarenja prolaze kroz zapanjujuće arktičke pejzaže, promatrajući nevjerojatne prirodne fenomene poput plutajućih santi leda i polarne svjetlosti. Ovo putovanje također pruža rijetku priliku za promatranje arktičkih divljih životinja, uključujući polarne medvjede, arktičke lisice, kitove i tuljane. Itinerari često uključuju posjete povijesnim istraživačkim postajama i susrete s lokalnim zajednicama, gdje putnici mogu naučiti o povijesti istraživanja Arktika i načinu života autohtonih naroda poput Samija i Inuitima.

Vrhunac krstarenja je dolazak na Sjeverni pol, gdje brod doseže točku 90° sjeverne širine. Mnogi brodovi organiziraju ceremonije za putnike koji imaju priliku zakoračiti na led na

samom vrhu svijeta. Ovaj trenutak simbolizira uspjeh i vrhunac avanture, ostavljajući nezaboravan dojam na sve sudionike.

Krstarenja prema Sjevernom polu i Južnom polu nisu samo fizičko putovanje, već i duboko emotivno iskustvo. Povezuje putnike s netaknutom prirodom i poviješću jedne od najudaljenijih regija na svijetu. Kombinacija nevjerojatnih prirodnih ljepota, povijesnog značaja i kulturnog bogatstva čini ovo putovanje jedinstvenim i nezaboravnim doživljajem za sve ljubitelje avantura i istraživanja.



Slika 14. Polarni ekspedicijski kruzer "Scenic Eclipse" na južnom polu

Izvor: <https://www.luxurytraveladvisor.com/cruises/scenic-eclipse-ii-set-launch-april-12-2023> (8.8.2024)

5. CASE STUDY - SCENIC ECLIPSE II

U ovom poglavlju usredotočit ćemo se na financijske i strateške aspekte izgradnje luksuznog kruzera Scenic Eclipse II, koji je uspješno izgrađen u riječkom brodogradilištu MKM Yachts koje posluje na području brodogradilišta 3. Maj.

MKM Yachts d.o.o., je društvo u vlasništvu grupe Scenic osnovano 2020. godine, posvećeno je izgradnji jedinstvenih luksuznih polarnih kruzera i jahti u Hrvatskoj. Ugovorom između brodogradilišta 3. maj i MKM Yachtsa dodijeljena je 10-godišnja potkoncesija na dijelu pomorskog dobra u luci posebne namjene, odnosno na dijelu tog riječkog brodogradilišta.

Scenic Eclipse II je putnički brod ojačan za istraživanje polarnih područja porinut 6. travnja 2023., izgrađen je u brodogradilištu MKM Yachts u Rijeci, Hrvatska. S bruto tonažom od 17.592 GT, dužina broda iznosi 166,1 metar, a širina 21,5 metar. Instalirana snaga dolazi od četiri dizel-električna generatora, dok propulziju osiguravaju dva azipoda. Brod postiže putnu brzinu od 17 čvorova i maksimalnu brzinu od 19,5 čvorova. Kapacitet broda je 228 gostiju.

Jedna od glavnih značajki Scenic Eclipse II je njegoa sposobnost za istraživanje. Opremljen je s dva helikoptera za izlete do udaljenih lokacija i šest metara dugom podmornicom koja može zaroniti do dubine od 330 metara, pružajući gostima nezaboravna podvodna iskustva.



Slika 15. Scenic Eclipse II u trenucima puštanja podmornice

Izvor: <https://www.mkmyachts.com/vessels-scenic-eclipse-2.html> (4.9.2024.)

Gastronomija na brodu Scenic Eclipse II je vrhunac ponude, s deset raznovrsnih restorana s jelovnicima koji se kreću od azijske do francuske kuhinje. Gosti također mogu uživati u brojnim zabavnim i rekreacijskim sadržajima, čime se dodatno obogaćuje njihovo luksuzno iskustvo krstarenja.

Ovaj putnički brod za ekspedicije ojačan za led kombinira vrhunsku tehnologiju s najvišom razinom usluge, čineći ga pravim primjerom luksuza i avanture na otvorenom moru.

Izgrađen je kao rezultat suradnje između tvrtke MKM Yachts d.o.o. koja je radila projektnu dokumentaciju te opremanje broda i brodogradilišta 3. Maj koje je gradilo trup. Ovaj projekt, vrijedan gotovo 170 milijuna eura, predstavlja jedno od najznačajnijih ostvarenja u hrvatskoj brodogradnji u posljednjih nekoliko godina, ističući sposobnost domaće industrije da se nosi s izazovima i zahtjevima izgradnje visoko sofisticiranih plovila.



Slika 16. Scenic Eclipse II trenuci prije porinuća

Izvor: osobna arhiva studenta

Financiranje projekta bilo je ključno za njegovu realizaciju. Vlada Republike Hrvatske odobrila je državno jamstvo za kreditno zaduženje tvrtke MKM Yachts u iznosu od 80,13 milijuna eura, što je pokrilo 80 posto ukupnog kreditnog zaduženja. Ovo jamstvo omogućilo je nesmetano financiranje tijekom cijelog procesa gradnje.

Državno jamstvo predstavlja instrument osiguranja kojim država jamči ispunjenje obveza za koje se izdaje jamstvo. Država jamči ispunjavanje obveza izvornog dužnika ukoliko ih on nije u mogućnosti ispuniti na vrijeme i u potpunosti.

Vlada Republike Hrvatske odobrava pružanje financijskih i činidbenih jamstava na prijedlog ministarstva i ovlašćuje Ministarstvo financija ili drugo ovlašteno tijelo da, u ime Republike Hrvatske, izda jamstvo s ciljem:¹³

- Utjecaja na gospodarsku stabilnost i regionalni razvoj
- Poboljšanja izvoznog učinka
- Osiguravanja urednog ispunjavanja obveza tražitelja jamstva
- Provedbe financijskog, operativnog ili drugih potrebnih oblika restrukturiranja

Jamstva mogu pokrivati kredite, bankarske garancije, ugovore o leasingu, predujmove u novcu ili imovini, te druge oblike financiranja koje korisnici jamstva odobravaju.

Financijska jamstva pružaju podršku u osiguravanju kreditnog zaduženja za investicijske programe i kapitalna ulaganja koja poboljšavaju gospodarske uvjete.

Činidbena jamstva, koja se obično odnose na završetak posla, mogu se davati na temelju predujmova za gradnju brodova, nabavu zrakoplova ili infrastrukturne projekte izvedene na osnovi koncesije ili zajedničkih ulaganja.

Iznimno, jamstvo može biti odobreno za zaduženje u okviru prioritarnog programa ili projekta koji je važan za gospodarsku stabilnost i regionalni razvoj, kao i za ublažavanje gospodarskih problema, uklanjanje ratnih šteta, obnovu ili hitnu obnovu nakon prirodnih nepogoda.

¹³ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2024_02_13_241.html

Na sjednici održanoj 3. rujna 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske donijela je odluku kojom se odobrava državno jamstvo za Hrvatsku banku za obnovu i razvitak te/ili druge poslovne banke u zemlji i/ili inozemstvu za kreditno zaduženje za izgradnju broda Nov. 101, čiju je gradnju naručilo društvo MKM Yachts d.o.o. iz Rijeke.¹⁴

Dana 1. travnja 2021. godine donesena je odluka o izmjeni kojom se radi pandemije korona virusa te kako su pregovori s poslovnim bankama trajali dulje nego što je prvotno planirano, Vlada je izmijenila odluku, prilagodivši vremenski raspored gradnje broda. Novom odlukom odobrava se nova dinamika provedbe Ugovora koja je sastavni dio predmetnog prijedloga izmjene odluke. Nova dinamika predviđa završetak gradnje broda do lipnja 2023. godine.¹⁵

Izmijenjena odluka zadržala je sve ostale odredbe nepromijenjene, dok je vremenska dinamika uplate avansa prilagođena kako bi se osiguralo uspješno dovršenje gradnje broda Nov. 101. niže u tablici se može vidjeti dinamika plaćanja te izloženost Republike Hrvatske.

| Mjeseci | Priljev (uplata avansa Kupca) EUR | Odljev (Kredit Graditelj) EUR | Izloženost Republike Hrvatske EUR | Izloženost Republike Hrvatske Kumulativ EUR | Događaj |
|-------------|--|-------------------------------|-----------------------------------|---|---|
| IV.-VI. 21. | 4.000.000 (Investirano u gradnju) | 20.000.000,00 | 12.800.000,00 | 12.800.000,00 | Potpis ugovora (Ostvareno) |
| | 3.500.000 (Investirano u gradnju) | 17.500.000,00 | 11.200.000,00 | 24.000.000,00 | Na polaganju kobilice |
| VII.-IX. 21 | 3.500.000 (Investirano 1.000.000 EUR u gradnju od ove rate) | 17.500.000,00 | 11.200.000,00 | 35.200.000,00 | Kad se kumulativno ostvari - izrezano 2.000 t CM; proizvedeno 1.000 t sekcija; 500 t blokova podignuto na navoz |
| X.-XII. 21. | 3.500.000,00 | 17.500.000,00 | 11.200.000,00 | 46.400.000,00 | Kad se kumulativno ostvari - izrezano 3.000 t CM; proizvedeno 1.500 t sekcija; 1.000 t blokova podignuto na navoz |
| I.-III. 22. | 3.500.000,00 | 17.500.000,00 | 11.200.000,00 | 57.600.000,00 | Kad se kumulativno ostvari - izrezano 4.000 t CM; proizvedeno 3.000 t sekcija; 2.500 t blokova podignuto na navoz |
| IV.-VI. 22. | 3.700.000,00 | 18.500.000,00 | 11.840.000,00 | 69.440.000,00 | Kad se kumulativno ostvari - proizvedeno 100 % sekcija; 3.500 t blokova podignuto na navoz |

¹⁴ <https://vlada.gov.hr/sjednice/7-sjednica-vlade-republike-hrvatske-30266/30266>

¹⁵ <https://vlada.gov.hr/sjednice/51-sjednica-vlade-republike-hrvatske-31778/31778>

| | | | | | |
|--------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---|
| VII.-IX. 22. | 3.700.000,00 | 17.000.000,00 | 10.692.000,00 | 80.132.000,00 | Kad se kumulativno ostvari; 100 % blokova podignuto na navoz |
| X.-XII. 22. | 9.500.000,00 | 9.500.000,00 | - | 80.132.000,00 | Kad se kumulativno ostvari - porinuće i početak ispitivanja |
| I.-III. 23. | 11.000.000,00 | 11.000.000,00 | - | 80.132.000,00 | Kad se kumulativno ostvari; pokretanje glavnih motora i puštanje napona na Glavnu ploču |
| IV.-VI. 23. | 126.051.927,00 | 20.500.000,00 | - | 80.132.000,00 | Propulzija u funkciji i završetak pokusne plovidbe |
| UKUPNO | 171.951.927,00 | 166.500.000,00 | | | Isporuka |

Tablica 4. Dinamika plaćanja gradnje i izloženost RH

Izvor: Izradio student prema podacima s sjednice Vlade Republike Hrvatske od 1. Travnja 2021.

Prema donesenim Odlukama, Ministarstvo financija je 6. svibnja 2021. godine izdalo jamstvo u korist Hrvatske banke za obnovu i razvitak i OTP Banke d.d., u iznosu od 80.080.000,00 EUR, što je na dan izdavanja jamstva ekvivalentno 603.370.287,52 kuna. Ovo jamstvo pokriva 80% ukupnog kreditnog zaduženja, koje može iznositi do 100.100.000,00 EUR. Ukupno, projekt je zahtijevao 171,95 milijuna eura u uplati, dok su troškovi iznosili 166,5 milijuna eura.

Ovo je primjer kredita u kojem financiranje gradnje od strane banke ne pokriva 100% iznosa cijene broda već dio odnosno razliku od cijene broda do iznosa kredita pokriva kupac iz vlastitih sredstava. Na taj način smanjuje se rizik za banke kao i za državu koja izdaje jamstva.

Odlukom Vlade od 30. ožujka 2023. proširuje se državno jamstvo kako bi obuhvatila ne samo izgradnju, već i plovidbu broda. Također, omogućava društvu MKM Yachts d.o.o. da brod stavi u gospodarsku funkciju i upravlja njime do isplate ugovorne cijene i povrata državnog jamstva.¹⁶

Ministarstvo financija zaduženo je za definiranje dodatnih instrumenata osiguranja i obveza te sklapanje potrebnih ugovora, dok Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture treba provesti izmjene u registrima brodova. Ove izmjene omogućuju bolju fleksibilnost u korištenju broda nakon što je izgrađen i opremljen, sve dok se ne ispune uvjeti za povrat državnog jamstva.

Državno jamstvo, koje se odnosi na osiguranje kredita za izgradnju broda, nije se smatralo nedozvoljenom državnom potporom jer intenzitet nije prelazio 80%. Prema odluci, sredstva iz

¹⁶ <https://vlada.gov.hr/sjednice/205-sjednica-vlade-republike-hrvatske-38059/38059>

kredita mogla su se aktivirati fazno, ali samo nakon što je kupac PEC 2 LIMITED uplatio avans MKM Yachts.¹⁷

Praćenje napretka gradnje i troškova korištenjem suvremenih modela prikupljanja i sveobuhvatnih analiza podataka iz specifičnih područja organizacije, proizvodnje, financija i tržišta u brodograđevnoj djelatnosti osiguravala je Hrvatska brodogradnja Jadranbrod. Ova organizacija, osnovana odlukom Vlade RH 1994. godine, djeluje kao korporativno tijelo koje koordinira nastup hrvatske brodogradnje na međunarodnom tržištu, pružajući stručne podloge nadležnim državnim tijelima za donošenje odluka s ciljem održavanja i unapređenja brodograđevne djelatnosti.

Praćenje je bilo potrebno radi korištenja državnih jamstava dok prilikom bankovnog kredita koja nisu osigurana državnim jamstvima praćenje gradnje nije uvjetovano iako pošto se radi o velikim iznosima novca banke običavaju u ugovoru o kreditu unijeti obvezu tehničkog praćenja projekta od strane nezavisnog stručnjaka.



Slika 17. Scenic Eclipse II netom prije isplovljavanja na prvo putovanje

Izvor: <https://izvoz.gov.hr/vijesti/polarni-kruzer-scenic-eclipse-ii-završen-u-3-maju-tri-mjeseca-prije-roka/5964> (4.9.2024.)

¹⁷ <https://vlada.gov.hr/sjednice/51-sjednica-vlade-republike-hrvatske-31778/31778>

6. ZAKLJUČAK

Zaključak ovog rada pruža pregled ključnih aspekata podjele brodova, financiranja brodogradnje i analize globalnog tržišta kružnih putovanja. U prvoj fazi rada, detaljno su razmotreni različiti tipovi brodova prema njihovoj namjeni, s posebnim naglaskom na putničke brodove i brodove za kružna putovanja. Povijesni razvoj ovih plovila pokazuje kako su se brodovi transformirali od jednostavnih transportnih sredstava do sofisticiranih plovećih hotela koji pružaju luksuzna iskustva putnicima. Također, analiza aktualnog stanja u brodogradnji putničkih brodova otkriva trendove koji oblikuju budućnost ove industrije, uključujući sve veću potražnju za ekološki održivim plovilima.

Financiranje brodogradnje obrađeno je kroz različite modele, uključujući financiranje vlastitim sredstvima, zaduživanjem te financiranje iz javnih izvora. Svaki od ovih modela ima svoje specifične prednosti i nedostatke. Financiranje vlastitim sredstvima omogućava veću kontrolu i manju izloženost riziku, ali ograničava mogućnosti za veće projekte zbog ograničenih resursa. Zaduhivanje, bilo putem kredita ili leasinga, pruža mogućnost većih ulaganja, ali povećava financijsku izloženost i rizik. S druge strane, financiranje iz javnih izvora, poput državnih jamstava, može značajno olakšati realizaciju velikih projekata, ali nosi sa sobom složenost u usklađivanju s regulatornim okvirom i političkim faktorima.

Analiza globalnog tržišta kružnih putovanja pokazuje razlike u preferencijama i razvoju tržišta u različitim regijama svijeta. Sjeverna Amerika, Europa, Azija i Pacifik, Južna Amerika te polarna područja predstavljaju ključne geografske regije koje se razvijaju prema specifičnim tržišnim uvjetima i potražnji. Ove regije nude različite prilike i izazove za brodarske kompanije, što zahtijeva pažljivo strateško planiranje i prilagodbu poslovnih modela kako bi se iskoristile sve prilike na tržištu.

Studija slučaja broda Scenic Eclipse II predstavlja praktičan primjer uspješne implementacije složenog projekta. Izgradnja ovog luksuznog kruzera u brodogradilištu MKM Yachts d.o.o. u Rijeci pokazala je sposobnost hrvatske brodograđevne industrije da realizira projekte visokog profila u suradnji s međunarodnim partnerima. Ključnu ulogu u ovom projektu imala su državna jamstva koja su osigurala stabilan financijski okvir, omogućujući završetak broda u zadanim rokovima i s predviđenim budžetom. Ova studija slučaja ilustrira važnost financijske podrške, strateškog partnerstva i upravljanja rizicima u realizaciji velikih brodograđevnih projekata.

Sveobuhvatno, rad pruža duboko razumijevanje suvremenih izazova i perspektiva u brodogradnji, s posebnim fokusom na kružna putovanja, te ukazuje na ključne faktore uspjeha u ovoj dinamičnoj i globalno konkurentnoj industriji.

LITERATURA

1. Batalić, M.; Mitrović, F.: Financiranje u pomorstvu. 1. izdanje, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2010.
2. Canevello, S., Cruise and Tourism in Mediterranean – Latest Developments, Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Genova, 2007.
3. Dubrovsky V.A., Dual-Purpose Ro-Ro Fast Ship: Some Comments and Lower Cost Option, Hrčak, 2006.
4. Milošević, M., Milošević Š., Osnove teorije broda - 1, Školska knjiga. Zagreb, 1981
5. Narodne novine (br. 80/13) pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu
6. Žuškin, S., Brodovi za prijevoz putnika, autorizirana predavanja, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2020.

INTERNET IZVORI

1. <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2024/april/state-of-the-cruise-industry-report>
2. <https://www.britannica.com/topic/Titanic>
3. <https://www.hbor.hr/>
4. <https://vlada.gov.hr/>
5. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_02_26_465.html
6. <https://cruiselowdown.com/the-big-three-cruise-companies>
7. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2024_02_13_241.html

POPIS TABLICA

| | |
|---|----|
| Tablica 1. Postotak putnika koji će ponoviti putovanje kruzerom | 33 |
| Tablica 2. Struktura putničkog prometa po nacionalnosti | 34 |
| Tablica 3. Broj putnika na kružnim putovanjima | 35 |
| Tablica 4. Dinamika plaćanja gradnje i izloženost RH | 50 |

POPIS GRAFIKONA

| | |
|--|----|
| Grafikon 1. Struktura putnika prema njihovoj dobi..... | 32 |
|--|----|

POPIS SHEMA

| | |
|---|----|
| Shema 1. Izravni Leasing..... | 19 |
| Shema 2. Prikaz neizravnog leasinga | 20 |

POPIS SLIKA

| | |
|--|----|
| Slika 1. Great Eastern | 6 |
| Slika 2. Klasični putnički brod "Premuda" koji povezuje grad Dubrovnik s lokalnim otocima | 8 |
| Slika 3. RO-RO putnički brod Rapske plovidbe "Barbat" | 9 |
| Slika 4. Hidrogliser "Kрила Dubrovnika" i katamaran "Jelena" | 9 |
| Slika 5. "Symphony of the seas" najveći brod za kružna putovanja na svijetu. | 11 |
| Slika 6. "Tipična smjena gostiju" u Miami-ju | 16 |
| Slika 7. Car-carrier na navozu riječkog 3. Maj-a jedan od brodova koji je financiran iz javnih izvora..... | 27 |
| Slika 8. brodice za traganje i spašavanje | 29 |
| Slika 9. Civilna verzija brodice-ljekarne „Pičuljan 830“ | 30 |
| Slika 10. Prikaz Sjeverno Američkog kontinenta s postotkom ukupnog broja gostiju .. | 37 |
| Slika 11. Brod za kružna putovanja ispred mediteranskog gradića | 39 |
| Slika 12. Putnički terminal u Singapuru | 41 |
| Slika 13. Najjužniji grad na svijetu Ushuaia (polazište za polarna putovanja) | 42 |

| | |
|--|----|
| Slika 14. Polarni ekspedicijski kruzer "Scenic Eclipse" na južnom polu | 45 |
| Slika 15. Scenic Eclipse II u trenucima puštanja podmornice..... | 46 |
| Slika 16. Scenic Eclipse II trenuci prije porinuća..... | 47 |
| Slika 17. Scenic Eclipse II netom prije isplovljavanja na prvo putovanje | 51 |