

Mr. JOVO IVOČIĆ
Poslovna zajednica
pomorskih brodara Jugoslavije
Beograd

Promet i prostor
Pregled
UDK: 656.6:338.48
Primljeno: 16.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

PUTNIČKI BRODOVI ZA KRSTARENJE

SAŽETAK

Autor daje najprije pregled stanja brodova za turistička krstarenja u svijetu, pregled gradnji i stanje narudžbi te ocjenjuje tendencije tog turističkog fenomena uz identifikaciju najvažnijih svjetskih područja krstarenja. U kraćim crtama osvrće se na kapacitete jugoslavenske putničke flote i gradnju putničkih brodova u našim brodogradilištima. U zaključku smatra da će se djelatnost pomorskog krstarenja i dalje kretati s visokom stopom rasta.

1. UVOD

Putnički brodovi se dijele na nekoliko osnovnih kategorija, zavisno od njihove osnovne namjene, odnosno konstrukcije.

Osnovna namjena putničkog broda je prevoz osoba, u pravilu na redovitim linijama, a katkada prevoze manje količine tereta, automobile i poštu. U tu kategoriju spadaju brodovi građeni isključivo za prevoz putnika, zatim prevoz putnika i vozila (vagona), putničko-teretni brodovi, kao i brodovi građeni za turistička krstarenja po moru.

Prema Lloyd-ovim podacima, polovinom 1988. g u svijetu je bilo u eksploataciji 4.080 putničkih brodova i trajekata (od 100 BRT i iznad) sa 9,67 mln brt ili 2,4% ukupne svjetske flote, kao i 148 putničko-teretnih brodova (sa više od 12 putničkih mjesta), sa 571 hilj. brt ili 0,14% ukupne svjetske flote.

Prema podacima bremenskog Brodarskog instituta, početkom 1989. g u svijetu je bilo 215 putničkih brodova (od 300 brt i iznad) sa 2,6 mln brt sa 0,65% brt svjetske trgovačke mornarice, koji se uglavnom koriste za krstarenja po moru.

2. BRODOVI ZA TURISTIČKA KRSTARENJA

Turistička krstarenja postaju najaktivniji i najunosniji sektor privredivanja u brodarstvu. Gradnja putničkih brodova za ove namjene i njihova rekonstrukcija, obezbjeđivala je zaposlenost značajnom dijelu svjetske, posebno evropske brodogradnje, uprkos općoj recesiji u pomorskoj privredi, koja već punu deceniju preovladava na svjetskom tržištu. Isporuke novih brodova u 1988. g u obimu od 10,9 mln brt manje su za 11,6% u odnosu na prethodnu godinu ili 35% u odnosu na 1986., a najmanje su od 1964. g (9,7 mln brt). Zahvaljujući značajnoj narudžbi tonaže putničkih brodova, ukupne prosječne narudžbe u svjetskoj brodogradnji u 1988., u obimu od 24,1 mln brt, najveće su u posljednje tri godine (12,1% veće od 1987. i 3,9% od 1986.).

Turistička putovanja postaju značajnija od 70-tih godina. U periodu 1970-75. g izgrađeno je 25 novih brodova. Kasnije, zbog opće svjetske krize, izazvane "naftnim šokom", došlo je do naglog povećanja troškova poslovanja u brodarstvu, radi skupog goriva. Kao rezultat tog stanja, samo je 5 brodova izgrađeno u periodu 1975-79. g. Međutim, od 1980. g 46 brodova za krstarenje je ušlo u eksploataciju sa 891.224 brt, od toga 17 brodova većih od 20.000 brt, među kojima se ističu nekoliko najvećih ("Celebration" od

47.262 brt, "Crown Odyssey" od 34.242 brt, "Europa" od 33.819 brt, "Holiday" od 46.052 brt, "Jubilee" od 47.262 brt, "Noordani" od 33.930 brt, "Royal Princess" od 44.348 brt, "Royal Viking Sun" od 37.845 brt, "Seaward" od 42.276 brt, "Sky Princess" od 46.000 brt, "Song of America" od 37.845 brt, "Sovereign of the Seas" od 73.192 brt, "Westerdam" od 42.092 brt).

Prije 25 godina, u vrijeme kada je većina transatlantskih linijskih putničkih brodova povučeno, smatralo se da je gradnja orijaških putničkih brodova prošla zauvijek. Osim broda "Queen Elizabeth II" (65.836 brt, građen 1969. u V. Britaniji), stručnjaci su predviđali da se brodovi veličine kao "Queen Elizabeth" i "Queen Mary" (83.673 brt sa 2.283 putnika) i "Normandie" (83.400 brt, 1.972 putnika) više nikada neće graditi. U to vrijeme smatralo se da je najpogodnija veličina putničkog broda od 20.000 brt.

Saga velikih transatlantskih brodova prekinuta je još uoči Drugog svjetskog rata. Francuski brod "Normandie", dužine 313 metara, isplovio je na svoje prvo putovanje u maju 1935. g i sa prosječnom brzinom od 29,5 čvorova dobio je plavu vrpču. Britanski "Queen Mary" dobio je tu vrpču 1938., a već 30. augusta 1939. prestala je trka za najbržom plovidbom preko Atlantika. "Normandie" je zaplijenjen 12. decembra 1941. od američke vlade i adaptiran je za prevoz trupa, a dva mjeseca kasnije zahvatio ga je požar i time je zapečatio svoju sudbinu, da bi u julu 1947. bio prodat u staro željezo.

Ostali veliki putnički brodovi koristili su se za prevoz trupa, a "Queen Mary" i "Queen Elizabeth" prevozili su po 15.000 vojnika na putovanju preko Atlantika.

Neposredno poslije rata najbrži putnički kolos ikada sa-graden "United States", koji je stupio u eksploataciju 1952., razvijao je brzinu od 35,6 čvorova, a "France" (66.800 brt, 150.000 KS, 2.046 putničkih mjesta) sa 316 metara dužine je najduži brod ikada sagrađen u svijetu.

Razdoblje neposredno prije prvog i ono između dva svjetska rata, predstavlja zlatno doba za putnički prekomorski promet. Koncem 50-tih godina transatlantska putnička flota je dostigla svoj zenit. Kriza počinje u periodu kada se u zračni promet uvode mlazni avioni (1958: Comet, DC8; 1970/71: B747, DC10, Tristar), a već 1958. avijacija preuzima primat od brodarstva u prevozu putnika preko Atlantika.

Od 1980. g isporučeno je nekoliko brodova koji su 2-4 puta veći od tada prognozirane optimalne veličine. Danas najveći putnički brod svijeta "Sovereign of the Seas", građen kao brod za krstarenje, ima 73.192 brt, a nekoliko brodova te veličine je u gradnji. Postoje ambiciozni planovi britanskog brodovlasnika TIKKOO za gradnju superbroda za krstarenje od 160.000 brt, koji bi koštao preko 500 mln USD, dok norveški brodovlasnik Kloster sa 4 zapadnonjemačka brodogradilišta razmatra mogućnost gradnje broda za krstarenje kapaciteta od 5.200 putnika i 250.000 brt, koji bi koštao 1 mlrd USD prema projektu "Phoenix".

Početkom 1989. g u eksploataciji je bilo 199 brodova namijenjenih krstarenju sa 2,87 mln brt ili 0,71% ukupne svjetske tonaže. Od toga 48 brodova je veličine od 20.000 brt i iznad sa 1,54

mln brt ili 53,7% ukupne tonaže namijenjene za ove svrhe, sa 52.400 putničkih ležajeva. Dvadeset brodova je veličine iznad 30.000 brt ili 30,7% ukupne tonaže za krstarenje ("Sovereign of the Seas", "Norway" i "Queen Elizabeth II"). Odnos broja putnika prema broju posade kod ovih 48 brodova iznosi 2,3 puta.

Sovjetska putnička flota je među vodećim u svijetu sa 255 putničkih brodova svih tipova (od 100 brt i iznad) i 702 hilj. brt. Ova flota se nalazi na drugom mjestu u svijetu, iza Japana, sa učešćem od 7,3% u svjetskim putničkim kapacitetima. Sa 60 brodova i 23.000 putničkih ležajeva ova flota održava 32 domaće i 7 međunarodnih linija. Vodeći sovjetski brodari su Black Sea Shipping Co. (25 brodova), SDP-Ismail (8 brodova), Far Eastern Shipping Co. (13 brodova), Murmansk (5) i Baltic Shipping Co. (4).

Početkom 1989.g. 31 brod sa 290.453 brt i 12.649 putničkih mjesta se koristilo za međunarodna krstarenja širom svijeta, od toga je pet velikih brodova dato u najam stranim operatorima.

Pet brodova tipa "Belorusija" (13.251 brt, 650 putnika, 400 vozila), građeni su u Finskoj u drugoj polovini 70-tih godina i 4 od njih je rekonstruirano u 80-tim godinama. Tri broda iz ove serije dati su u najam britanskom operatoru CTC i koriste se za turistička krstarenja širom svijeta. Pet brodova serije od 9.878 brt sa 410 putničkih mjesta građeni su u Poljskoj početkom 80-tih godina, dva su isporučena 1987.g. a dva najstarija iz ove serije su rekonstruirana. Grupa od 6 najvećih svjetskih putničkih brodova koji se koriste za krstarenje uglavnom po Mediteranu i Baltiku (veličine preko 20.000 brt) građeni su polovinom 60-tih godina i to serija od 4 broda (20.500 brt, 750 putnika) u brodogradilištu M.Thesen (DDR), i dva građena u V.Britaniji i SR Njemačkoj.

Serija od 8 sovjetskih putničkih brodova koji se takođe koriste za krstarenje, građeni su u Kraljevici u drugoj polovini 70-tih godina (3.923 brt, 256 putničkih mjesta i 80 članova posade).

Veoma je značajna sovjetska proizvodnja hidrokrilnih brodova u više modela (Sputnik od 300 putnika, Burevestnik 130 putnika, Strela 94 putnika, Tajfun 105 putnika, Meteor 116 putnika, Raketa 73 putnika, Ciklon 300 putnika, Belorus 20 putnika, Zarja 60 putnika) kao i novi modeli koji će se uskoro proizvoditi (Luc 66 putnika, Berguski 130 putnika).

Hidrokrilni brod Kolhida, građen za more, predstavlja unaprijeđeni model Komete, a koristi ga Grčka, Italija, Jugoslavija i Španija.

Prema vlasništvu flote za krstarenje po glavnim svjetskim regionima, slično pripadnosti ukupne svjetske flote, zemlje OECD su vodeće sa 85,4% svjetskih kapaciteta, uključujući i 39,5% kapaciteta koji su upisani u registar zemalja "otvorenog registra". Evropska zajednica, sa učešćem od 30,1% ima dvostruko veće učešće od onog u ukupnim kapacitetima pod svojom zastavom (15%). Ovo se tumači što neke od azijskih i južnoameričkih zemalja (Japan, R.Koreja, Indija, Filipini, Brazil i dr.) sa jakom ukupnom flotom nemaju razvijene putničke kapacitete za ove namjene (Japan 0,6%, Filipini 0,4%, Brazil 0,03%).

3. NAJVEĆI PUTNIČKI BROD SVIJETA

Royal Carnival Cruise Line, osnovan 1969. u vlasništvu norveških broderskih firmi iz Osla (I.M. Saugen A/S i A.Wilhelmsen) i bermudske Gotass-Larsen naručio je ovaj brod u francuskom brodogradilištu Atlantique. Ovo vodeće svjetsko

brodogradilište za gradnju putničkih brodova do sada je isporučilo preko 70 putničkih brodova, među kojima i gigante kao što su "Normandie" od 83.400 brt 1935., "Île de France" od 43.500 brt 1927., "France" od 66.800 brt 1961. i "Nieuw Amsterdam" i "Normandie" od 32.000 brt 1983/84. godine. "Sovereign of the Seas" danas najveći putnički brod u svijetu, ispred broda "Norway" ("France") koji je također isporučen iz istog brodogradilišta 1961.g.

Gradnja broda je trajala ukupnih 18 mjeseci. Kobilica položena 9. juna 1986. godine da bi prva probna vožnja bila izvršena 5. septembra, a posljednja 21. decembra 1987.g. Brod je finansiran u potpunosti putem kredita na 11 godina. Cijena broda je iznosila 183,5 mln USD. Tonaža broda iznosi 73.192 brt, 720 dwt, 268,3 m dužine, 32,2 m širine i 7,55 m gaza kapaciteta 2.600 putničkih kreveta, uz 780 članova posade. Zahvaljujući novoj tehnologiji u gradnji ovog broda u odnosu na ranije građene brodove u istom brodogradilištu, uočavaju se znatne prednosti:

U razmaku od pola vijeka tehnologija u gradnji ovih brodova toliko je napredovala da su danas putnički brodovi približno istog kapaciteta dvostruko lakši, znatno kraći, znatno manjeg gaza i zahtijevaju mnogo manje energije za svoj pogon.

Brod ima 14 paluba. Zahvaljujući korištenju aluminijuma iznad 11. palube, brod je znatno lakši (1.000 t od predviđenog) u odnosu na svoje prethodnike, manje gazi, a njegova širina od 32 metra dozvoljava mu tranzitiranje kroz Panamski kanal. Imala je ugrađena 4 glavna stroja Pielstick po 5.115 kW (6.950 KS), a potrošnju goriva od 130 gr/KS/h.

Kapacitet broda iznosi 2.600 kreveta putničkih i 780 za posadu, u 1.141 putničkih kabina (722 sa morske, 416 sa unutrašnje strane) i 427 kabina za posadu. Maksimalna visina broda (kobilica - dimnjak) iznosi 60,5 metara, odnosno blizu 53 metra je iznad vodene linije. Na 40 metara iznad vode nalazi se salon za odmor, a najveća sala može da prihvati 1.050 putnika, restoran 650, a 2 kinematografa su sa po 146 sjedišta. Više od 1,7 mln USD utrošeno je za umjetničke slike poznatih majstora.

Uobičajena karta za devetodnevno putovanje, uključujući avionsku kartu iz Londona do Kariba, počinje od 806 dolara po osobi u najnižoj unutrašnjoj kabini sa 3 ili 4 kreveta u vansezonu do 2.990 dolara u jedan od 4 luksuzna apartmana na gornjoj palubi u sezoni.

Bilo je predviđeno u 1985.g da se brod registrira u Libiji, ali je osnivanjem norveškog međunarodnog registra (NIS) 1. juna 1987. upis broda izvršen u Norveškoj.

4. REKONSTRUKCIJA PUTNIČKIH BRODOVA

Od postojećih 199 brodova u svijetu namijenjenih krstarenju po moru, 133 je rekonstruirano najmanje jedanput u toku svoje eksploatacije. Nije mali broj ovih brodova koji su građeni prije Drugog svjetskog rata, posebno grčkih (npr. m/b "Argonaft" 1929.g). Skoro svi brodovi gradnje iz 50-tih i 60-tih godina su rekonstruirani, a ne mali broj i iz druge polovine 70-tih godina.

Danas je blizu polovine po broju i oko 2/5 po brt svjetske flote namijenjene krstarenju, starije od 25 godina. Ti izrazito stariji brodovi su manje plovne jedinice, veličine ispod 20.000 brt, kapaciteta preko 9/10 te tonaže starije od 25 godina. Međutim, neki su od velikih putničkih brodova, koji se koriste za krstarenje, stariji od 30 godina ("Achille Lauro" 1947, "Constitution" 1951, "Diana Princess" 1957, "Fair Princess" 1956, "Fairstar" 1957, "F.Sharpe"

Ime broda	Godina gradnje	brt	Broj putnika	Deplasman (t)	Dužina	Gaz	Snaga stroja KS	Brzina
Normandie	1934	83.400	1.972	68.600	314	11,2	160.000	31,2
France	1961	66.800	2.046	57.000	316	10,5	150.000	34,0
Sovereign of the Sea	1987	73.092	2.600	34.300	268	7,55	27.800	21,2

gradnji ovih kolona
lovi približno isti
10 manjeg gaza
n.

utničkih i 780 za
ske, 416 sa uni-
alna visina broda
io blizu 53 metra
nalazi se salon za
putnika, restoran
e od 1,7 mln USD
ra.

ranje, uključujući
od 806 dolara po
veta u vansezoni
na gornjoj palubi

gistrira u Liberiji
stra (NIS) 1. juli

nijenjenih krsta-
jedanput u toku
koji su građeni
m/b "Argonaut"
50-tih godina su
70-tih godina.

a	Brzina
	31,2
	34,0
	21,2

i, 1989, 543-54

Iako se konvencionalni brod rashoduje poslije 15 godina eksploatacije, prosječna starost brodova za kružna putovanja je dvostruko veća. Najstariji je grčki brod "Britania" građen 1931. godine.

Brod je dužine 293,5 metra i gaza od 8,30 m (za 25,2 m je duži, odnosno za 0,75 više gazi od najvećeg putničkog broda u svijetu), a širina od 32,1 metra dozvoljava mu prolaz kroz Panamski kanal.

Potrošnja goriva mu je reducirana za 50% i svedena je na 250 t dnevno.

Neposredno nakon dolaska "Queen Elizabeth II" radi rekonstrukcije u brodogradilište Bremerhaven, u Lloyd Werftu je započeta rekonstrukcija broda "Canberra", koja je sa 4,2 mln USD obezbijedila ovom 26-godišnjem brodu još plovidbu od dvije decenije. Ovo brodogradilište se specijalizovalo za rekonstrukcije. U 1986. rekonstruisana su 2 sovjetska putnička broda "Azerbejdžan" i "Belorussia" po cijeni od 16 mln USD i umjesto 360 putničkih mjesta i 256 vozila, brodovi su dobili po 500 putničkih ležajeva. Slična konverzija je učinjena i na brodu "Kazahstan".

Značajni poslovi na rekonstrukciji brodova izvršeni su i u Wartsili. Turbinski teretni brod "Monterey" građen 1952.g pretvoren je 1956.g u putnički brod, a 1987.g. je ponovo rekonstruisan u brod za krstarenje. Nedavno je izvršena konverzija broda "Black Prince" od 9.500 brt u istom brodogradilištu po cijeni od 12,7 mln USD u brod za krstarenje sa 500 putnika.

U svijetu stalno raste interes za gradnjom velikih putničkih brodova za krstarenje, kao i putničkih trajekata. Vodeća brodogradilišta za gradnju ovih brodova su evropska i to: Wartsila (Finska), Atlantique (Francuska), Fincantieri (Italija), Bremer Vulkan i Meyer (SRNJ). Istovremeno, to su vodeća svjetska brodogradilišta i za rekonstrukciju tih brodova. Japan se tek uključuje u gradnju tih velikih brodova prihvatanjem narudžbe za gradnju jednog broda od 49.000 brt uz isporuku u 1990. godini.

Početakom 1989.g. je bilo u svijetu u narudžbi i gradnji 99 brodova i to uglavnom u Finskoj, Poljskoj, Italiji, Velikoj Britaniji, Francuskoj, SRNj, Španiji, Japanu i Jugoslaviji.

Najveći putnički brodovi namijenjeni turističkom krstarenju se grade u finskom brodogradilištu Wartsila (3 po 70.000 brt sa po 2.600 putničkih mjesta, uz isporuku do kraja 1990. za brodara CCL, jedan od 32.000 brt sa 1.654 putnika, uz isporuku u 1990. za brodara Birkia Lines), francuskom Atlanticque (od 74.000 brt po cijeni od 300 mln USD uz opciju od još jednog broda

Ukupno je u narudžbi gradnja 35 ovih brodova sa 920.512 brt, od toga je 17 brodova veličine preko 10.000 brt sa 667.187 brt ili 72,5% tonaže putničkih brodova namijenjenih turističkom krstarenju.

Brodogradilište Wartsila početkom 1989.g imalo je u gradnji 10 brodova sa 460.400 brt i to isključivo putničkih (3 po 70.000 brt i 1 od 36.000 brt i to za krstarenje, a ostalo su trajekti, od kojih su 2 po 50.000 brt, 1 od 44.400 brt i 2 po 35.000 brt).

Francusko brodiogradilište Atlantique ima u gradnji isključivo putničke brodove, od toga 6 velikih sa 372.000 brt (2 po 74.000 brt, 1 od 44.300 brt, 1 od 62.500 brt za turistička krstarenja i 2 trajekta po 30.000 i 25.000 brt).

Talijanska brodogradilišta imaju u gradnji 2 velika broda po 70.000 brt, 1 od 50.000 brt za turistička krstarenja. Zapadnonjemačko Meyer Werft, također specijalizovano za gradnju putničkih brodova, imalo je u gradnji 1 brod od 45.000 brt za turistička krstarenja.

Japansko brodogradilište Mitsubishi gradi za nacionalnog brodaru Mitsui OSK 2 putnička broda po 23.500 brt (603 putnika i 111 članova posade) i 1 od 49.000 brt sa 960 putničkih mjesta u 500 kabina i 460 članova posade, također za nacionalnog brodaru NYK uz isporuku u 1990. godini. Ovaj najveći japanski putnički brod imaće brzinu od 22 čvora, snage pogonskog stroja od 57.600 KS, dužine 240 m.

Odnos broja putnika prema broju članova posade kod ovog japanskog broda je visok (2,1 puta), dok je kod najvećih putničkih brodova novije gradnje taj odnos nešto povoljniji ("Sovereign of the Seas" 3,0 puta).

U Francuskoj (Le Havre) je izgrađena serija putničkih brodova za turistička krstarenja na jedra za američkog brodarka Windstar Sail Cruises, Miami. Uspjeh prvog broda "Wind Star" koji je isporučen u novembru 1986.g doveo je do gradnje još dva broda. Brodovi se koriste u Karibima i Polineziji. Imaju po 5.703 brt sa 150 putničkih mjesta, dužine trupa od 134 metra. Jarboli su im 58 metara iznad nivoa mora, sa 2.000 m² platna u 6 jedara od poliestera, svako težine po 400 kg. Brodovi raspolažu i pomoćnim motorom od 1.059 kW.

Francusko brodogradilište gradi seriju jedrenjaka za kružna turistička putovanja tipa škuna (sa 3 jarbola i 7 jedara). Prvi brod nosi ime "Jules Verne Phonix", čeličnog je trupa, sa 81 putničkim mjestom u dvokrevetnim, četverokrevetnim i šestorokrevetnim kabinama. Brodovi će zadržati historijski izgled, sa drvenim nadgrađem.

Poljsko brodogradilište "Gdansk" također gradi putničke brodove sa pomoćnim jedrima, a u periodu od 1980.g završeno je 6 takvih brodova, različitih veličina. Iskustvo je pokazalo da se plovidba odvija oko 30% samo na jedra, 30% kombinovano jedra i motor i 40% samo na motorni pogon. U 1988.g isporučena su još tri broda na jedra, od kojih "Gwarek" ima deplasman od 4.400 t, 200 putničkih mjesta i 63 člana posade.

Zapadnonjemački brodograditelj Lindenu izradio je projekte za gradnju manjih i srednjih luksuznih brodova za krstarenje kapaciteta od 86 m dužine, sa 100 i 128 putnika, kao i seriju od 200 putnika, sa pomoćnim jedrima. Putnički i teretni brodovi nisu

nikada bili potpuno odvojeni, ali je norveški brod Ivarans iz Osla došao na ideju da na kontenerskom brodu od 19.950 dwt i 1.120 TEU ugradi i 100 luksuznih putničkih mjesta, sa 44 člana posade. Brod se koristi u plovidbi između atlantskih luka Sjeverne i Južne Amerike, sa kružnim putovanjem od 47 dana uz ticanje 15 luka.

U posljednje vrijeme krstarenje podmorničkim putničkim brodovima postaje sve atraktivnije. U usporedbi sa površinskim gigantskim brodovima, ovi su mali i ne naročito zapaženi. Od 1985.g. od kada je počelo njihovo komercijalno korištenje do danas, preko 300.000 putnika je utrošilo 14 mln USD za plovidbu tim brodovima. Očekuje se da će do konca 1989.g. promet iznositi pola miliona putnika za 22 mln USD. To je vanredna turistička atrakcija u Karibima. Ideja za podmorski putnički prevoz je davno koncipirana. Plovidba na dubini od 50 metara je veoma atraktivna.

Kanadski brod Atlantic Submarines ima pet brodova. Prvi par nosi 28 putnika (deplasman 49 tona, 15 m dužine, 4 m širine i 2,4 m gaza), a ostala tri po 46 putnika (deplasman 80 tona, 20 m dužine). Uobičajeno se koriste do 30 m dubine, radi bogate faune i flore na toj dubini. Pod morem se plove brzinom od 1,5 čv (nad morem 3 čv), a sadržina zraka dozvoljava boravak 72 sata pod morem. Cijena putovanja iznosi 45 do 58 dolara dnevno. Cijena gradnje broda je iznosila 2,4 mln USD. Operativni troškovi su veoma visoki, zbog angažovanosti velikog broja osoblja na brodu i pratećem površinskom brodu.

6. JUGOSLOVENSKA PUTNIČKA FLOTA

6.1. Kapaciteti

Prema Lloydovim podacima, naša putnička flota, sa 97 brodova (od 100 brt i iznad) i 58.757 brt polovinom 1988.g. nalazila se na 24. mjestu u svijetu sa 0,61% učešća u svjetskoj putničkoj floti.

U okviru Zajednice brodara, koncem 1988.g. bilo je 69 putničkih brodova sa 60.500 brt ili 1,74% ukupne flote te grupacije, od toga 39 čine trajekti ili 60% ukupne putničke flote.

U međunarodnom saobraćaju koriste se 13 putničkih brodova sa 40.010 brt ili 66,1% ukupne putničke flote Zajednice brodara, od toga su 6 trajekata sa 19.703 brt ili blizu polovine ukupne tonaže koja se koristi u međunarodnom saobraćaju.

Za međunarodna krstarenja Jadrolinija i Atlas koriste 4 broda sa 18.450 brt i 1.120 putničkih mjesta, sa 0,64% učešća u svjetskoj floti namijenjenoj za međunarodna krstarenja. Dva broda blizanca, "Dalmacija" i "Istra" sa po 5.653 brt i 300 putničkih mjesta, građeni su 1965.g. u Puli, kao i "Ambasador" od 2.573 brt sa 196 putničkih ležajeva u Splitu 1957.g. (rekonstruisan 1979.g.). "Adriana" sa 4.591 brt i 324 putnička mjesta nabavljena je 1987.g. u Grčkoj, gradnje 1972.g. u grčkom brodogradilištu.

6.2. Gradnja putničkih brodova u jugoslovenskim brodogradilištima

Naša brodogradnja ima značajnu reputaciju u gradnji putničkih brodova. Već početkom i tokom 50-tih godina izgrađene su prve serije putničkih brodova i to 6 tipa pjesnik, veličine 430 brt, kapaciteta 600 putnika, građeni u Puli 1953/54.g., 2 tipa grad od 574 brt, kapaciteta 500 putnika u Puli 1955.g., 3 tipa "Ohrid" od 191 brt i 350 putnika u Splitu 1955.g., 4 tipa "Tuzla" (347 brt i 450 putnika) u Puli 1957.g., 3 tipa "Jugoslavija" (2.637 brt i 1.200 putnika) u Splitu 1956/57.g., zatim niz manjih putničkih brodova i trajekata. U 60-tim godinama izgrađena su u Puli dva navedena broda blizanca za krstarenje, zatim serija od 4 broda tipa "Perast" (335 brt, 450 putnika) 1963.g. u Puli i Malom Lošinju, serija "Lošinjanka" od 5 brodova (411 brt, 209 putnika) u Kraljevici 1969/71.g i 1978.g. Dva veća trajekta od 1.500 i 1.686 brt, 450 putnika i do 70 vozila izgrađeni su u Kraljevici 1986/88.g.

Od stranih naručilaca vodeći su sovjetski brodari koji u periodu 1974/77.g. preuzeli iz Kraljevice seriju od 8 brodova od 3.924 brt sa 256 putničkih mjesta koje po 4 posjeduju brodovi u Vladivostoku i Murmansku, a koriste se za međunarodna krstarenja po Dalekom istoku i Sjevernoj Evropi. Pored toga, 1962.g. je isporučen putnički brod za krstarenje grčkom naručiocu (7.000 brt, 413 putničkih mjesta), 1956.g. iz Splita (2.714 brt) i japonskom iz Splita 1962.g. (9.745 brt, 532 putnička mjesta).

U oštroj konkurenciji splitsko brodogradilište je do 1986.g. narudžbu za gradnju dva velika trajekta od po 37.500 brt za finskog naručioca SF Line. Prvi brod "Amorela" je isporučen prošle godine, dok je isporuka drugog predviđena polovinom 1989.g. Gradnjom ovih velikih brodova naša brodogradnja svrstala u red vodećih svjetskih brodogradilišta koji su specijalizirani za gradnju putničkih brodova. Ove izrazito sofisticirane gradnje omogućavaju uključivanje širokog spektra industrijskih proizvoda nacionalne proizvodnje i obezbjeđuje njihovu reputaciju i plasman na svjetsko tržište pod povoljnim uslovima. Međutim, jugoslovenska prateća industrija nije spremna da ponudi probni asortiman kakav se traži od strane naručioca ovakvog broda. Izvozni supstrat veoma visok kod gradnje ovako skupocjenih jedinica.

Zbog velikog obima predviđenog skorog rashoda svjetske putničke flote (oko 20 brodova), a i povećane tražnje za 35% do 1955.g. očekuju se narudžbe u jugoslovenskim brodogradilištima i to desetak brodova kapaciteta 400 putničkih ležajeva za plovidbu po Baltičkom i Crnom moru, kao i Dalekom istoku. Pored toga, 3 do 5 brodova, sa pojačanjem za plovidbu u ledenjaku, veličine oko 300 putničkih mjesta, kao i dva riječno-morska. Brodovi bi trebalo da se grade u narednom petogodišnjem planu (1991-95).

7. SVJETSKA PODRUČJA KRSTARENJA MOREM

Krstarenje, kao vrsta turističke ponude, postaje sve atraktivnija u poslovnom svijetu razvijene tržišne ekonomije, posebno u USA.

U 1986.g. više od 3 mln ljudi provelo je svoj odmor na krstarenju, dok naredne godine preko 3,5 mln, od toga samo preko luke Miami 2,75 mln ljudi. Ova luka u posljednje vrijeme odvaja godišnje oko 15 mln USD za proširenje kapaciteta turističkih terminala.

Donedavno je Sredozemlje bilo vodeće u ovoj djelatnosti. Danas polovina od blizu 90 brodova (veličine preko 5.000 brt) koji su namijenjeni za turistička putovanja, operišu u Karibima.

Do oktobra 1985.g. kada je talijanski putnički brod "Achille Lauro" napadnut od terorista, krstarenje na Mediteranu je konstantno raslo. Do 60 brodova koristilo se za te svrhe. Teroristički napad na brod, a zatim američko bombardovanje Libije izazvao je nagli pad u dolasku američkih turista u Evropu. Nekoliko grčkih brodara se povuklo sa ovog tržišta i preusmjerilo na Aljasku, Floridu i Karibe.

Napad na ovaj brod poslužio je vladama Italije, Egipta i Austrije da predlože međunarodnoj zajednici pokretanje postupka za donošenje Međunarodne konvencije o suzbijanju nezakonitih akata protiv sigurnosti pomorske plovidbe, čiji je tekst usvojen na Diplomatskoj konferenciji u martu 1988.g. Konvencija obezbjeđuje mogućnost pravnog preduzimanja određenih akcija protiv bilo kojeg lica koje izazove napad na brod radi njegove zapljene silom, zatim protiv akata nasilja kao i unošenja predmeta na brod sa namjerom da se on uništi ili ošteti. Vlade su obavezane da kazne izvršioce kada se napad izvrši na brodu svoje zastave, zatim za napade u teritorijalnim vodama, kao i napadače svojih nacionalnosti.

Američki turisti tradicionalno čine oko 70% putnika na krstarenju morem, ali je u 1986.g. njihov dolazak na Mediteran naglo prekinut zbog navedenog. Nije bilo moguće dalje eksplata-

isati brodove sa niskim faktorom kretanja turista, te su brodari svoju flotu preusmjerili na druga područja, prvenstveno u Karibe, iako se procjenjuje da Sredozemlje privlači oko 60% svjetskog turističkog prometa i da se krstarenjem ostvaruje oko 2,5 mlrd USD godišnje.

Karibi sa svojim predivnim podnebljem i atraktivnim otočjem, kao što su Martinique, Grenada, Puerto Rico, Barbados, Djevičanski otoci, Bahama i dr., je najpopularnije odredište za krstarenje američkih turista.

U prošloj godini rekordnih 55 brodova za krstarenje plovilo je ovim područjem, sa oko 60% svih američkih turista. Očekuje se njihov rast i u narednom periodu.

Karibi ne samo da su tako dostupni, već i svojim atrakcijama, kao što je blaga klima tokom cijele godine, predivne plaže, savršeni pejzaži, spektakularna flora i fauna, ekskurzije, sportske aktivnosti, bescarinske prodavnice, bogata raznolikost kultura, jezika, kuhinje, folkloru, rukotvorina, neodoljivo privlače turiste sa sjevera tog kontinenta.

Brodovi se pune sa blizu 15.000 avionskih sjedišta dnevno sa američkog kopna, iako se procjenjuje da oko 5% ili 2 mln Amerikanaca odlazi godišnje na krstarenje.

Miami je postala svjetska turistička prestonica. Prošle godine je blizu 3 mln putnika prošlo kroz ovu luku. Vikendom se mogu vidjeti po desetak brodova koji iskrcavaju stare i uzimaju nove putnike za krstarenje. Očekuje se da će Miami do konca ovog vijeka dostići godišnji promet od preko 4 mln putnika. Proširenjem lučke infrastrukture omogućit će se prihvat 14 putničkih brodova odjednom. Bez sumnje, piratski napad u Mediteranu išao je u prilog Karibima, jer se bilježi u tom području rast prometa turista od 15% godišnje. Mnogi brodari održavaju servis tokom cijele godine na 3, 4 ili 7-dnevno krstarenje po Karibima.

JA MOREM

Pored luke Miami i niz drugih je veoma aktivno u pružanju turističkih usluga putnicima koji su izabrali Karibe za svoje godišnje krstarenje, kao što su Port Everglades, Port Canaveral, Tampa, Palm Beach, Bahama, San Juan i dr.

Slično mnogim sektorima japanske privrede i turistička krstarenja, kao djelatnost, startuje nerazvijeno. Nešto više od 120.000 putnika je bilo na krstarenju prošle godine, ali je oko 14% više nego prethodne. Od toga samo 10.000 putnika je krstarilo stranim brodovima, dok oko 77.000 putnika je krstarilo do Republike Koreje i Kine.

Do sada su japanski brodari ignorisali ovaj sektor pomorskog privredivanja. Prošle godine oko 6,8 mln Japanaca je koristilo godišnji odmor van zemlje ili 24% više nego prethodne godine, ali u usporedbi sa zapadnim zemljama to je relativno malo učešće u odnosu na broj stanovnika (oko 6%). Očekuje se da će se taj broj popeti na 10 mln u 1991.g.

Japanci su oduševljeni najavljenim krstarenjem brodom "Queen Elizabeth II" koji je unajmljen za 180 dana (21.12.1989-19.6.1990). U prvoj fazi brod će napraviti 6 turističkih putovanja, a 31 dan će biti vezan u Tokiju, a zatim će biti vezan u Osaki 59 dana i učiniće 5 turističkih putovanja.

Brodari Mitsui OSK Lines uvode u eksploataciju "Fuji Maru" od 23.522 brt sa 603 putnika i "Showa" od 5.050 brt u toku 1989., a luksuzni brod NYK-a od 49.000 brt, koji se gradi u brodogradilištu Mitsuibishi, kapaciteta 960 putnika, biće isporučen naredne godine. Gradnja je dobijena uprkos oštroj konkurenciji sa Finskom, po cijeni od 185 mln USD. Biće registrovan u Singapuru ili Bahamima. "Fuji Maru" je prvi prekoceanski brod namijenjen krstarenju, koji je izgrađen u Japanu. Drugi brod bliznac biće isporučen u 1990.g.

I drugi svjetski regioni postaju sve atraktivniji za krstarenje, kao što su Aljaska, Australija, Polinezija, Daleki istok i dr.

8. ZAKLJUČAK

Očekuje se da će se trend u razvoju djelatnosti krstarenja na moru i dalje kretati sa visokom stopom rasta, posebno na području Kariba. Tendencije za gradnju velikih brodova će se i dalje razvijati radi postizanja veće racionalnosti, kako u gradnji tako i u njihovoj eksploataciji. Iako je preko 4/5 svjetskih kapaciteta za krstarenje u rukama brodara iz razvijenih zemalja tržišne ekonomije, očekuje se značajnije uključivanje i ostalih svjetskih regiona, posebno socijalističkih zemalja (SSSR i Kina).

SUMMARY

PASSENGER CRUISING VESSELS

The paper first deals with a review of the fleet of vessels for cruises in the world, building and order status, and evaluates the trends of this specific travel phenomenon in conjunction with the identification of major world cruising regions. Brief mention has been made of the capacities of the Yugoslav passenger fleet and building of passenger vessels in our shipyards. The author concludes that the sea cruises industry will maintain high growth rates.