

PUTNIČKO BRODARSTVO

SAŽETAK

Autor obrazlaže da putničko brodarstvo obavlja prevoze putnika na određenim linijama, kružnim putovanjima i trajektnim linijama. Na strani ponude djeluju putničke broderske organizacije, putničke broderske konferencije i gusta mreža putničkih agencija širom svijeta, dok su na strani potražnje uglavnom ljudi na odmoru i turisti. Posebno razmatra problematiku formiranja cijena prevoza.

1. UVOD

Savremeno brodarstvo kao posebna privredna djelatnost koja proizvodi i prodaje broderske (pomorsko-transportne) usluge svih vrsta, obavlja svoju djelatnost u veoma dinamičnim i složenim uslovima savremenog svijeta. Za obavljanje ovakvih usluga potrebno je raspolagati i odgovarajućim brodovima. Kako se uopšte brodovi mogu koristiti kao plovna sredstva za trgovačke, vojne i posebne svrhe, to se za osnovnu podjelu brodova, pa i cjelokupnog brodarstva, najčešće uzima njihova podjela na trgovačke brodove, vojne brodove i brodove za specijalne (posebne) svrhe. Mada svaka od ovih grupa brodova ima posebne ciljeve svog postojanja, tokom svojih vjekova trajanja oni mogu obavljati veoma različite zadatke kao pojedinačne dijelove svojih sveukupnih ciljeva postojanja.

Cilj postojanja trgovačkih brodova, nazvanih i prevoznim (transportnim), je obezbjeđenje sigurnog prevoza putnika (i njihovih prtljaga) i prevoza tereta morem. Kako se prema svom cilju postojanja trgovački brodovi dijele na putničke i teretne, to se i samo trgovačko brodarstvo može podijeliti na putničko i teretno brodarstvo. Glavne karakteristike koje određuju vrstu brodarstva (ili neku od njihovih podvrsta) uglavnom se zasnivaju na:

1. vrstama pruženih usluga,
2. vrstama operativnih problema,
3. pokrivenosti geografskih oblasti,
4. odnosima između davaoca (operatora) i korisnika (naručioca) pomorsko-prevoznih ili broderskih usluga i
5. načinima zapošljavanja brodova.

Dok teretno brodarstvo svojim raspoloživim brodovima prevozi različite vrste tereta, različitim geografskim područjima i posebnim sklapanjem različitih vrsta ugovora o prevoženju tereta, to putničko brodarstvo pruža broderske usluge prevoza ljudi (putnika) specifičnim operiranjem svojim brodovima i posebnim načinom određivanja svojih izdataka za obavljanje takvih operacija, pri tome vršeći i dodatne usluge tokom čitavog obavljanja ovakvih operacija.

Putničko brodarstvo proizvodi i prodaje broderske usluge za ovakve svrhe posebno izgrađenim brodovima nazvanim putnički brodovi. Konstrukcija, raspoloživa oprema i vanjski (kao i unutrašnji) izgled putničkih brodova se bitno razlikuju od teretnih brodova ne samo u odnosu na njihovu sigurnost (zahtijevanu Konvencijom o sigurnosti ljudskih života na moru), već i u odnosu na samu podjelu i namjenu pojedinih prostora brodova, zahtijevanu njihovim specifičnim potrebama obavljanja broderskih ope-

racija posebne vrste. Putničkim brodom smatra se svaki (morski) brod koji ima više od 12 mjesta za smještaj putnika. Kada je neki trgovački brod, čija je osnovna namjena prevoz tereta, sposoban da pruži usluge i prevoza putnika, dakle kada se radi o teretno-putničkom brodu, tada se njegovi prihodi dobijeni od prevoza tereta mogu uvećati i prihodima nastalih od prevoza dozvoljenog broja putnika.

Brodovi isključivo opremljeni za prevoz putnika pojavili su se krajem 19. vijeka. Prije toga vremena putnici su bili prevoženi sa konvencionalnim trgovačkim brodovima za transport roba (tereta) u prilično primitivnim uslovima. Period velike migracije stanovništva iz Evrope u Sjevernu Ameriku je period posebne ekspanzije putničkog brodarstva. U to vrijeme se pojavljuju brojni veliki putnički brodovi koji su prevozili veliki broj putnika. U godinama od 1900 do 1913 preko Sjevernog Atlantika bilo je prevezeno preko 24 mln ljudi (putnika). Poslije Prvog svjetskog rata sve do kasnih 50-tih godina prevoz ljudi na rutama Sjevernog Atlantika i do kasnih 60-tih godina 20. vijeka na putevima prema Australiji, putničko brodarstvo zadržava primat u prevozu putnika u odnosu na avionske prevoznike. Danas je putničko brodarstvo definitivno izgubilo svoju dominantnu ulogu u prevozu putnika "preko mora" posebno na dužim rutama između pojedinih kontinenata.

2. VRSTE PUTNIČKIH BRODOVA

Putničko brodarstvo uključuje tri osnovne kategorije obavljanja operacija ili pružanja broderskih usluga tokom prevoza putnika, i to:

1. broderske usluge prevoza na određenim linijama,
2. broderske usluge prevoza putnika na kružnim putovanjima, i
3. broderske usluge prevoza putnika na trajektnim (feri) prevozima.

Broderske usluge prevoza putnika na određenim linijama i na kružnim putovanjima mogu se pružati istom vrstom brodova. Za ovakve prevoze se obično koriste veliki putnički brodovi ili svrsishodno građeni brodovi, tj. brodovi za obavljanje kružnih putovanja. Trajektni ili feri ("ferry") broderske usluge prevoza putnika mogu se obavljati za ovakve svrhe posebno građenim brodovima koji su pogodni za obavljanje kraćih prevoza putnika morem sa ili bez njihovih automobila, kao i manjih količina određenih vrsta tereta.

2.1. Linijsko brodarstvo

Brodovi linijskog putničkog brodarstva održavaju redovne linije između utvrđenih luka u pravilnim vremenskim intervalima. Odlasci i dolasci linijskih putničkih brodova su unaprijed objavljeni u njihovim redovima plovidbe. U sastavu ovakvih redova plovidbe ili van njih operator putničkih brodova objavljuje i cijene za prevoz putnika, njihovih prtljaga i/ili njihovih automobila. Cijena

prevoza pojedinog putnika sa određenom količinom njegovog prtljaga naziva se prevoznina (vozarina).

Kako su linijske putničke usluge, koje su u prošlosti bile glavna vrsta usluga prevoza putnika morem, izgubile dominantan položaj u odnosu na usluge putničkih avionskih prevoznika, to je danas ostalo vrlo malo velikih putničkih brodova na rutama Sjevernog Atlantika. Ovi brodovi uglavnom pružaju usluge prevoza putnika za vrijeme ljetnje turističke sezone od maja do oktobra. Van ovog perioda oni se zapošljavaju na kružnim putovanjima, tj. krstareći određenim morskim područjima od posebnog interesa za putnike koje prevoze, tj. turiste.

2.2. Kružna putovanja

Obavljanje kružnih putovanja brodovima putničkog brodarstva, poznato i kao krstarenje, je pružanje posebne vrste broderskih usluga prevoza putnika (turista) tokom plovljenja atraktivnim turističkim područjima svijeta, kao što su otoci i područje Karibskog mora, otoci Pacifika, Daleki istok, itd. Mada se ovakva vrsta broderskih usluga može pružati i sa klasičnim putničkim brodovima srednjih veličina, danas se one uglavnom pružaju sa posebno izgrađenim, često veoma luksuzno opremljenim, brodovima za krstarenje. Kako pružanje broderskih usluga prevoza putnika brodovima za krstarenje ima dobre izgleda za još brži razvoj, to se može očekivati da se u skoroj budućnosti neće više graditi veliki putnički brodovi.

Mada je velika zainteresiranost za obavljanje operacija brodovima na kružnim putovanjima posljedica relativno skorašnjeg razvoja putničkog poslovanja, ideja o pomorskim prevozima putnika (turista) za vrijeme njihovih odmora datira od prije više od jednog vijeka. Brodovi za krstarenje ljudi tokom odmora su jedini dijelovi putničkog brodarstva koji su uspjeli da do danas izdrže konkurenciju avionskih prevoznika. Važnost ove vrste broderskih usluga pokazuje i činjenica da su u 1981. g. više od milion i po putnika koristili razna krstarenja započeta samo u lukama Floride i da se pri tome na ime prevoznina platilo više od 143 mlrd USD.

Kako redovne putničke broderske usluge sve više isčežavaju i broderske usluge pružene krstarenjem postaju sve atraktivnije tokom cijele godine, to se aktivnosti operatora putničkih brodova sve više usmjeravaju ka pokušajima zapošljavanja svojih brodova na kružnim putovanjima tokom cijele godine. Neki od njih se odlučuju da drže svoje brodove u ograničenim turističkim plovim područjima, kao karibskom moru, dok drugi odabiru za svoje "operacije" kraća linijska putovanja, obično saobraćajući jednom sedmično između domaćih luka i jedne ili više inostranih luka. Postoje i takvi operatori putničkih brodova koji se opredjeljuju za pružanje broderskih usluga obavljajući duža putovanja od 14 do 20 dana ili nešto duža. Među ovim posljednjim operatorima nalaze se i oni koji svoje "krstaše" zapošljavaju na linijama za čija putovanja je potrebno od 50 do 100 dana. Pošto je broj putnika koji mogu sebi dozvoliti tako dug "odmor" vrlo ograničen, samo manji dio brodova putničkog brodarstva mogu biti zaposleni na ovakvim putovanjima. Posebno važna karakteristika brodova za kružna putovanja je njihova sposobnost da mogu relativno lako pristajati uz obalu ili doći na određena sidrišta gdje postoje posebni prevozi putnika do obale uz veoma malu ili nikakvu pomoć tegljača.

Povremeno putničke agencije uzimaju brodove za krstarenje na broderske ugovore na vrijeme i na taj način same preuzimaju odgovornost za nalaženje korisnika ovakvih broderskih usluga prevoza putnika. Kako su kratke ekskurzije karakteristika bilo kog kružnog putovanja (krstarenja), to kada putnička agencija ugovori brod na određeno vrijeme mora voditi posebno računa o pravljenju dobrih aranžmana za njegovo zapošljavanje. Ako je putnička agencija poslovna organizacija na dobrom glasu a operator putničkog broda raspolaže dobrim finansijama, njihovo

udruživanje za obavljanje atraktivnih kružnih putovanja može biti obostrano koristan pomorsko-plovidbeni poduhvat.

Izvjerni osnovni principi moraju biti zadovoljeni kod pravljenja redova plovidbe brodova za krstarenje. Među tim principima posebno se ističe načelo da brod mora doći ili na sidrište ili pristati uz obalu ne ranije od osam sati prije podne. Vrijeme dozvoljeno da putnici uživaju u znamenitostima na obali mora biti dobro određeno i ono je obično srazmjerno veličini mjesta koje se posjećuje i zainteresovanosti putnika za njegovo razgledanje. Uopšte uzeto, prosječno stajanje od 4 sata za razgledavanje određenog grada može se smatrati zadovoljavajućim. Vrijeme za obilazak poznatih turističkih mjesta sa brojnim atrakcijama, kao npr. Dubrovnik, uz dobro organizovanje posjeta, ne smije biti manje od 16 sati. Svratanje u luke čiji su gradovi od posebne privlačnosti za kupovine raznih roba smatra se da je obično dovoljan jedan dan.

Trajektne ili feri-broderske usluge imaju poseban značaj u ulogu za cjelokupni razvoj prevoza putnika i tereta u obalnim zemljama. "Spajajući" dvije obale trajektne ili feri linije su posebno koncentrisane u Sjevernom moru, kanalu Lamanšu, Baltičkom, Sredozemnom i Karibskom moru, kao i u vodama Japana.

Kao i sve ostale vrste brodarstva, tako i putničko brodarstvo posluje na pomorskom svjetskom tržištu. Putnički dio ovog tržišta se znatno razlikuje od tržišta teretnog brodarstva (poznatog i kao vozarinsko tržište). Na strani ponude putničkog pomorskog tržišta postoje putničke broderske organizacije (preduzeća), putničke broderske konferencije i gusta mreža putničkih agencija širom svijeta. Broderske organizacije putničkog brodarstva rijetko obavljaju samo broderske usluge prevoza putnika. One obično obavljaju i ostale vrste broderskih usluga na unaprijed utvrđenim ili neutvrđenim pomorskim linijama (rutama). Iako na strani potražnje putničkog pomorskog tržišta postoje velike različitosti u vrstama putnika – poslovni ljudi, studenti, emigranti, ljudi na odmoru, itd., za putničko brodarstvo danas su od posebnog značaja uglavnom ljudi na odmoru i turisti različitih vrsta.

3. FORMIRANJE PREVOZNINA

Naknade za prevoz putnika (i određenog dijela njegovog prtljaga), nazvanim prevozninama, utvrđuju se tarifama. Prevoznine su određene za svaku klasu koja postoji na putničkom brodu koji obavlja usluge ovakvih prevoza. Putničke klase se određuju prema standardima količina i obima pruženih usluga, položajima putničkih kabina na brodu i mogućnostima zabavljanja na brodu tokom njegovog putovanja. Veliki putnički brodovi obično imaju jednu luksuznu klasu, dvije prve klase i nekoliko turističkih klasa. Faktori koji utiču na cijenu ovih klasa, dakle na visinu samih prevoznina, su:

1. dužina putovanja broda
2. konkurencija ostalih broderskih i avionskih prevoznika,
3. lučki izdaci za putnike i vozilo,
4. izdaci za gorivo, posadu broda i drugi direktni ili indirektni izdaci za putovanje broda,
5. posebni sporazumi sa ostalim operatorima putničkih brodova,
6. sezona, dan u sedmici i dnevno vrijeme obavljanja putovanja broda (tokom dana ili noći); na nekim rutama postoje posebni popusti za prevoz putnika sredinom sedmice ili van sezone,
7. putnička klasa za odrasle i djecu uključujući i vrstu kabine; smanjenje visine prevoznine od njene normalne vrijednosti ponekad je uvedeno za prevoz studenata, penzionisanih starijih osoba ili za putovanja tokom posebno važnih događaja,
8. grupna putovanja putnika za koja često postoje posebna smanjenja visine prevoznine ako se u grupi nalazi deset ili više osoba, posebno kada su pomorski prevozi sastavljeni

utovanja može biti
hvat.
ovoljeni kod prav-
među tim principi-
či ili na sidrište ili
e podne. Vrijeme
na obali mora biti
čini mjesta koje se
govo razgledanje
razgledavanje os-
učin. Vrijeme za
i atrakcijama, kao
eta, ne smije biti
adovi od posebne
la je obično dovo-

i poseban značaj
tereta u obalnim
i linije su posebno
ranšu, Baltičkom,
ma Japana.
putničko brodar-
Putnički dio ovog
darstva (poznatog
ičkog pomorskog
(preduzeća), put-
putničkih agencija
brodarstva rijetko
nika. One obično
aprijed utvrđenim
lako na strani po-
elike različitosti u
nigranti, ljudi na
su od posebnog
čtih vrsta.

g dijela njegovog
tarifama. Prevoz-
putničkom brodu
clase se određuju
sluga, položajima
avljanja na brodu
lovi obično imaju
o turističkih klasa
na visinu samih

kih prevoznika,

ektni ili indirektni

na putničkih bro-

obavljanja puto-
kim rutama pos-
redinom sedmice

ući i vrstu kabine;
malne vrijednos-
ta, penzionisanih
sebnno važnih do-

postoje posebna
upi nalazi deset i
prevozi sastavi

- dijelovi cjelokupnih prevoza putnika koje nude određene putničke agencije,
- dužina automobila i broj putnika u njemu,
- statutarna kontrola određene države nad operatorima prevoza putnika morem,
- posebni prihodi nastali od opskrbe hranom, pružanja zabavnih aktivnosti na brodu, reklama i prodaje razne vrste luksuznih roba, kao i cigareta, alkoholnih pića, poklona i suvenira, i
- posebni vidovi osiguranja putnika tokom njegovog prevoženja.

Organizatori i izvršioci (operatori) prevoza putnika morskim putevima utvrđuju visine svojih prevoznina na način da maksimiziraju svoje prihode i da pri tome maksimalno koriste raspoložive brodarske kapacitete, ne samo u sezoni, već i van nje. U svoje operacije oni uključuju i posebne potrebe svojih redovnih putnika i autoprevoznika kojima svakako daju prednost u odnosu na "prolazne" putnike i automobiliste, kako pri njihovom smještaju na brodu tako i pri određivanju njihovih prevoznina.

Operiranje putničkim brodovima bilo koje vrste je skup plovidbeni poduhvat. Na redovnim linijskim uslugama troškovi se nadoknađuju prihodima ne samo od prevoznina, već i od prevoza pošte, hitnog ili bilo kog drugog tereta koji se prevozi na tim linijama. Troškove brodarskih usluga pruženih tokom krstarenja jedino je moguće nadoknaditi od plaćanja prevoznina i dodatnih usluga pruženih takvim putnicima tokom putovanja. Trajektne prevoznine s obzirom na dužinu puta su relativno najveće, jer se od tih prihoda moraju nadoknaditi vrlo veliki troškovi obavljanja ovakvih operacija na relativno kratkim putovanjima.

SUMMARY

PASSENGER SEA-FARING FLEET

The author states that the passenger sea-faring fleet provides passenger services on scheduled routes, cruises and ferry-boat lines. On the side of supply we have passenger shipping companies, passenger shipping conferences and a large variety of travel agent networks all over the world, while on the side of demand for the most part we deal with holiday-makers or vacationers and excursionists. The paper specifically reviews the issues of cost-fixing.