

11. novembar 2011. godine  
1. tema: brodogradišna i remontna industrija  
2. tema: regate i trke

## **Brodogradilišta**

### **Pregled industrije**

Evropska brodogradišna industrija je dinamičan i konkurentan sektor, kako u EU tako i na globalnom nivou.

Ona je jako značajna kako sa ekonomske, tako i sa društvene perspektive, i takođe uključuje druge oblasti kao što su prevoz, sigurnost, istraživanje i životna sredina. EU promovise njen razvoj i bavi se pitanjima konkurentnosti sa kojima se sektora suočava.

Brodogradnja je strateški važna industrija u mnogim zemljama članicama EU.

Brodogradilišta često igraju značajnu ulogu u regionalnoj industrijskoj infrastrukturi i, u pogledu vojne brodogradnje, u interesu nacionalne sigurnosti.

Evropska brodogradišna industrija je, na globalnom nivou, lider u izgradnji kompleksnih plovila kao što su putnički brodovi, trajekti, mega jahte i plovni bageri.

Ona takođe ima jaku poziciju u izgradnji podmornica i drugih vojnih plovila. Isto tako, evropska industrija za proizvodnju brodske opreme je svjetski lider u proizvodnji široke lepeze proizvoda, počevši od pogonskih sistema, velikih dizel motora-mašina, ekoloških i sigurnosnih sistema za rukovanje teretom i elektroniku.

U Evropi postoji oko 150 velikih brodogradilišta, od kojih 40 aktivno učestvuju na globalnom tržištu izgradnje velikih pomorskih komercijalnih brodova. Brodogradilišta direktno zapošljavaju oko 120,000 ljudi (redovni i visoko stručni kadar angažovan u izgradnji i remontu) u Evropskoj uniji.

U brodogradnji, iznos podugovora može dostići 80% vrijednosti. Industrija proizvodnje brodske opreme ostvaruje godišnji prihod (podaci iz 2007.) od oko EUR 26 milijardi (uključujući pomorsku tehnologiju), od čega je preko 45% proizvoda namjenjeno izvozu, obezbjeđujući direktno zapošljavanje za približno 300.000 ljudi. Evropa učestvuje sa oko 35% na globalnom tržištu.

Istorijski posmatrano, brodogradišna industrija je bila pogođena nepostojanjem globalnih pravila i tendencijom (podržane od strane države) prekomjernih ulaganja, budući da brodogradilišta nude širok spektar tehnologija, zapošljavaju značajan broj radnika i generišu devizni prihod (budući da se dolar kao valuta plaćanja koristi na globalnom tržištu brodogradnje). Industrija se još uvijek bori sa posljedicama navedenih mjera i Komisija aktivno učestvuje u rješavanju problema donošenjem različitih mjera politike (posebno LeaderSHIP 2015).

### **LeaderSHIP 2015**

(<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0717:FIN:en:PDF>)

EU obezbjeđuje koordinisani odgovor na nove konkurentske izazove sa kojima se suočava EU sektor brodogradnje. (početkom 2003).

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodogradišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

LeaderSHIP inicijativa 2015. nastoji da se obezbijedi koordinisani odgovor na nove konkurentske izazove sa kojima se suočava EU sektor brodogranje. Inicijativa sublimira visokotehnološku prirodu ovog sektora i značajne investicije brodogradilišta usmjerene na istraživanje, razvoj i inovacije.

Konkurentska prednost Evrope je bila i nastaviće da se temelji na sposobnosti izgradnje najmodernijih brodova, iz razloga što su evropska brodogradilišta osnovni pokretač razvoja inženjeringa. Visokotehnološka priroda brodogradilišne industrije je dodatno potkrijepljena činjenicom da brodogradilišta, u prosjeku, ulažu preko 10% ostvarenog prometa u istraživanje, razvoj i inovacije.

Inicijativa LeaderSHIP 2015. je odgovor brodogradilišne industrije EU na konkurentske izazove sa kojima se suočava. Inicijativa je osmišljena u cilju rješavanja svih bitnih pitanja za postizanje konkurentnost ove industrijske grane. U visokotehnološkim industrijskim sektorima kao što su brodogradnja, uspjeh je primarno zasnovan na znanju; u pogledu ekonomskih aktivnosti zasnovanih na znanju, LeaderSHIP 2015. obezbjeđuje konkretne odgovore sektora EU za izradu dugoročne strategiju ekonomskog, socijalnog i ekološkog oporavka. Ona ima za cilj jačanje konkurentnosti EU brodogradilišne industrije, između ostalog, obezbjeđivanjem mehanizama za poboljšanje istraživanja i inovacija.

Svaka od ključnih oblasti je grupisana u poglavlja u kojima je dat pregled izazova sa kojima se suočava industrija, u kojima su date konkretne preporuke. Navedene oblasti su sljedeće:

1. Uspostavljanje stepena odnosno nivoa poslovanja u industriji brodogradnje;
2. Povećanje investicija u istraživanje, razvoj i inovacije;
3. Razvoj avansnog finansiranja i garantnih šema;
4. Promocija sigurnijih i ekoloških brodova;
5. Evropski pristup za ostvarivanje potreba pomorske brodogradnje;
6. Zaštita prava intelektualne svojine;
7. Osiguranje pristupa kvalifikovanoj radnoj snazi;
8. Izgradnja održive industrije strukture.

Izvještaj o napretku iz 2007. godine:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0220:FIN:en:PDF>

=== obratiti pažnju na Aziju: "Enter the Dragon" članak iz Superyacht Business Magazine ===

Većina pomorskih usluga je povezana sa brodogradnjom (prevoz, unutašnja plovidba, usluge pomorske luke, vanteritorijalna dostava, rekreacijske plovidbe, istraživanje i razvoj, obrazovanje, klasifikacija i kontrola, obezbjeđivanje pogonskog goriva brodovima, pomorski radovi, pomorsko osiguranje, pomorsko finansiranje, pomorsko posredovanje, pomorsko pravo, obezbjeđivanje posade, udruženja, državne usluge, spašavanje, ronjenje, brodska dostava).

Pružanjem navedenih usluga, ostvaruje se direktna proizvodnja u iznosu od oko EUR 267 milijardi, u skadu sa Studijom Komisije iz 2008. godine o pomorskim klasterima.

11. novembar 2011. godine  
1. tema: brodogradišna i remontna industrija  
2. tema: regate i trke

## **Brodogradilišta: definisanje najboljeg**

### **Kako kvantifikovati najbolje brodogradilište?**

- Nepostojanje opštih industrijski standarda za ocjenjivanje/vrednovanje ili rangiranje;
- Nepostojanje propisa;
- Konačnu odluku donose vlasnici na osnovu sopstvene procjene;
- U nedostatku narudžbi u knjizi naloga ili u nedostatku kvalifikovanog kadra, brodogradilište može za relativno kratak vremenski period anulirati godine u kojima je ostvarivalo odlične poslovne rezultate,

### **Kako donijeti odluku koje je brodogradilište najbolje?**

- Svaki vlasnik ima drugačiju predstavu savršene jahte;
- "Najbolje" brodogradilište za jednog vlasnika ne mora da bude reper najboljeg drugom vlasniku.

## **Neki od faktora koje je značajno razmotriti prilikom definisanja najboljeg brodogradilišta:**

### **1) Definicija SYBASa (Udruženje graditelja super jahti)**

Kriterijumi za SYBAS članstvo:

Brodogradilište koje podnosi zahtjev za članstvo mora ispuniti uslov da je isporučilo najmanje tri jahte dužine od **40m tokom posljednjih 10 godina** – što je slično formalnom uslovu za definisanje najboljeg brodogradilišta. Takođe jedan od zahtjeva je da su „isporučene jahte ispunile zahtjeve naručilaca/vlasnika“.

SYBA se promovise kao udruženje koje "ujedinjuje i predstavlja vodeće svjetske graditelje velikih jahti" i "najiskusnija i najprestižnija brodogradilišta".

Ukupno 21 brodogradilišta su članice SYBAa  
25 njih ispunjava uslove za članstvo.

Članice SYBAa:

Aberking & Rasmussen  
Alloy Yachts  
Amels  
Benetti  
Burger Boat Company  
CRN  
Delta Marine  
Feadship  
Heesen Yachts  
Holland Jachtbouw  
Horizon Yachts  
ISA  
Lurssen  
Oceanco  
Pendennis  
Perini Navi

11. novembar 2011. godine  
1. tema: brodogradišna i remontna industrija  
2. tema: regate i trke  
Proteksan Turquoise  
Royal Huisman  
Sanlorenzo  
Trinity Yachts  
Witters  
Wally

## 2) Životni ciklus brodogradilišta

Životni ciklus brodogradilišta i sigurno finansiranje su dva najznačajnija značajna aspekta koja se moraju razmotriti prilikom donošenja odluke o najboljem brodogradilištu za izgradnju.

26%, 30+m posluje 20 ili više godina;  
23% posluje 10 do 20 godina;  
19% posluje od 5 do 10 godina;  
32% posluje manje od i/ili do 5 godina.

Životni ciklus brodogradilišta je takođe bitna stavka, budući da obezbjeđuje dugoročan odnos sa brodogradilištem, koje je od posebnog značaja u pogledu **pružanja usluga nakon prodaje**.

Životni ciklus brodogradilišta nije garancija da određeno brodogradilište sa dugom tradicijom, nije rizično. Sensation Yachts je imalo 20 godina dugu tradiciju u izgradnji jahti, međutim kompanija je propala i nije uspjela niti da otpočne gradnju ni da isporuči pet naručenih jahti. Baglietto je takođe bio žrtva finansijskih problema.

Urkos dužini trajanja, možda je određeno brodogradilište isporučilo manji broj jahti tokom određenog vremenskog perioda, ali je pokazalo nesposobnost u obezbjeđivanju narudžbi na redovnoj osnovi.

## 3) Brojevi

Jedan od načina rangiranja brodograditelja je po broju isporučenih jahti. Međutim, to je istorijski pokazatelj uspjeha i sposobnosti, a ne čvrsti pokazatelj sigurne budućnosti.

Na kvantifikaciju brojeva utiče činjenica da mnogi brodograditelji sebe smatraju „najboljim“, posebno oni koji grade jahte po narudžbi, a koji možda ne isporučuju veliki broj jahti. Na primjer, Royal Huisman i Feadship, se smatraju najboljim graditeljima jahti u svijetu. Royal Huisman je isporučio 26 jahti, a Feadship 158, što ne čini Royal Huisman lošijim graditeljem.

Bruto tonaža na mnogo tačniji način odražava poslovanje brodogradilišta, nego što je to slučaj sa brojem izgrađenih jahti i/ili njihove kombinovane dužine. Bruto tonaža mnogo bolje odražava vrijeme i trošak izgradnje jahte i reafirmiše važnost pokušaja rangiranja narudžbi po bruto tonaži, a ne po LOA.

## 4) Kvalitet i cijena

- Kvalitet je izuzetno značajan u preporučivanju određenog brodogradilišta drugima koji žele da naruče jahtu.
- Za jednog vlasnika, novac možda ne predstavlja problem, dok drugi vlasnik može imati ograničen budžet. Cijena jahte je najčešći reper za definiciju najboljeg brodogradilišta.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

## 5) Lokacija

- Lokacija također može značajno uticati na druge aspekte izgradnje jahti, u dijelu troškova.
- Sjeverna Evropa, koja se smatra vodećom destinacijom za izgradnju jahti, je također karakteristična po većim troškovima, kao što su plate, zakup materijala i objekata ili održavanje.
- Za vlasnika koji želi da bude uključen u proces izgradnje – posebno ako je u pitanju narudžba – lokacija brodograđilišta može biti od presudnog značaja. Poimanje najboljeg brodograđilišta za britanskog vlasnika se može jako razlikovati od onog kojeg ima australijski vlasnik.

## 2) Nagrade

Diskusija studije slučaja International Superyacht Society Design Awards; pregled brodograđilišta sa najvećim brojem nagrada u: a) svim kategorijama, b) jedriličarskim kategorijama, c) kategoriji motornih jahti. Royal Huisman je lider po broju osvojenih nagrada, ukupno 12 u svim kategorijama jedriličarskih jahti, slijede ga Feadship sa ukupno 11 osvojenih nagrada i Alloy Yachts sa 10.

73% aktivnih brodograđilišta predložena za nagrade od 1990. godine, su članice ili mogu biti članice SYBAa.

Nagrade mogu poslužiti kao koristan mehanizam za vrednovanje uspjeha brodograđilišta među istim brodograđilištima. Međutim, vrijedno je napomenuti da ukupno 11 brodograđilišta, odnosno sva brodograđilišta koja su osvojila nagrade za svoje jahte između 1990 i 2010, više nisu aktivna. Ovim se još jednom vraćamo na važnost životnog ciklusa brodograđilišta.

Provjerite nagrade za najbolje jahte na svijetu (<http://worldsuperyachtawards.com/>).

## Zaključak

U skladu sa rezultatima diskusije, može se zaključiti da postoji velik broj faktora koji utiču na elemente koje čine najbolje brodograđilište. Postoji veliki broj razloga zbog kojih se jedno brodograđilište ne može naći na listi najboljih, koja sadrži samo određeni broj njih. Postoji način za utvrđivanje koje je brodograđilište na vrhu rang liste najboljih, koji ne zahtijeva primjenu univerzalnih mehanizama odlučivanja. Vlasnik može određeno brodograđilište smatrati dobrim ili lošim, usljed velikog broja različitih razloga. Glavne ključne riječi za odabir najboljeg brodograđilišta treba da budu:

- Kvalitet;
- Reputacija;
- Stabilnost;
- Sposobnost slušanja.

Najbolji savjet koji se može pružiti je izrada kontrolne lista koja će uključiti sljedeća pitanja prilikom odabira brodograđilišta koje će izgraditi jahtu:

- Koliko dugo posluje menadžement brodograđilišta?
- Ko je vlasnik brodograđilišta – finansijska stabilnost i istorijat poslovanja?
- Kolika je fluktuacija zaposlenih?
- Koje su usluge na raspolaganju nakon prodaje?

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

- Da li je moguće stupiti u kontakt sa tri posljednja vlasnika koja su preuzeli narudžbu iz brodograđilišta?

- Koliki je ukupni iznos alociranog budžeta i da li je brodograđilište u stanju da obezbijedi kvalitet jahte po toj cijeni?

- Do kojeg obima želim da budem uključen u proces izgradnje, kao i koliko je lako doći do brodograđilišta i ostvariti interakciju?

- U kom je odnosu moj posrednik sa brodograđilištem?

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

## **Remontne industrije**

### **Kako pripremiti plan remonta**

- Postoji vjerovatnoća da će većina super jahti zahtijevati remont nakon nekoliko godina plovidbe. Vlasnik može tražiti modernizaciju plovila (npr. novi interijer), ili modernizaciju navigacionog sistema ili drugu opremu. Mogu se planirati složenije izmjene.

- Od suštinskog je značaja odrediti tačan obim preduzetog posla i, u slučaju izmjene postojećeg dizajna, kako bi se osiguralo da je posvećena dužna pažnja između starih i novih materijala.

### **Izbor brodogradilišta**

- Pojavom novih kompanija na tržištu, dovodi se u pitanje pozicija evropskih i sjeverno američkih brodogradilišta, jer nove kompanije često nude konkurentnije cijene i atraktivne rokove za ponovnu isporuku.

- Budući da su u pitanju nove kompanije, važnu ulogu igraju iskustvo, sposobnost i finansijska stabilnost. Due diligence mora uključiti: a) preporuke, b) potrebnu radnu snagu, c) postrojenja i strojeve, d) pokrivenost dokova. Logistika kao što su: a) dostupnosti, b) objekti za smještaj posade jahte tokom trajanja remonta (prevoz, vize). Vlasnik će takođe željeti da razumije i finansijski podstrek, identifikacijom marže i režijskih troškova, kako bi razumio strukturu profita brodogradilišta i kako bi postigao dogovor u pogledu rasporeda isplate. Takođe je važno potvrditi poziciju po pitanju poreza i nadoknada.

### **Upravljanje rizikom**

Rizik od ostvarivanja loših rezultata brodogradilišta se može grupisati u komercijalne, kreditne i tehničke rizike.

Glavne posljedice lošeg rezultata brodogradilišta mogu dovesti vlasnika u poziciju izlaganja neočekivanim troškovima i produžavanja očekivanog perioda u kojem ne može koristiti jahtu.

Komercijalni rizici:

- nemogućnost brodogradilišta da izvrši isporuku;
- nemogućnost ispunjavanja određenih aspekata remonta.

Kreditni rizici:

- insolventnosti brodogradilišta prije ponovne isporuke jahte.

Tehnički rizici:

- nedovoljno umijeće,
- inkorporirani materijali za interijer.

Ponovna isporuka

- Ugovor treba jasno da propiše okolnosti pod kojima vlasnik ima pravo da odbije ponovnu isporuku jahte, ukoliko smarta da brodogradilište nije ispunilo ugovorne zahtjeve, što obično znači da je brodogradilište u obavezi da isplati ugovorne penale za svako neovlašćeno kašnjenje prilikom ponovne isporuke.

Ugovorom je važno definisati pravila i propise – i što je najvažnije klasifikovati zahtjeve - koji moraju biti ispunjeni.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodogradišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

- svaka nova oprema može imati posljedice po usklađenost jahte, kako za certifikaciju plovila i sigurnu popunu.

- Promjena strukture trupa može uticati na izmjenu tonaže, stabilnost ili zakonske zahtjeve po pitanju požarne sigurnosti.

- savjetuje se da se na jahti istakne zastava i klasifikacija države u ranoj fazi projekta kako bi se identifikovala svaka mogućnost remonta koja bi mogla uticati na certifikate.

### **Najbolja brodogradilišta južne Francuske:**

1) Sud Marine Shipyard - Marsej

Maksimalna dužina: 170m.

Ukupan broj zaposlenih: 110.

Ukupna površina: 20000 metara kvadratnih.

2) H2X Yachts & Ships - La Ciotat

Maksimalna dužina: 360m.

Ukupan broj radnika: 45.

Maksimalna težina: 2000/T

3) Compositeworks - La Ciotat

Maksimalna dužina: 180m.

Maksimalna težina: 2000/T

Minimalna dužina: 14m.

4) International Marine Services - Saint Mandrier

Maksimalna dužina: 8m.

Maksimalna težina: 320/T

Ukupna površina: 13000 metara kvadratnih.

5) Monaco Marine

Maksimalna dužina: bez ograničenja.

Maksimalna težina: 2000/T

Minimalna dužina: 8m.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodogradišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

### **Brodogradilišta: menadžment i strateške lekcije**

U okruženju u kojem zahtjevi vlasnika super jahti, njihovih pomorskih arhitekata i dizajnera postaju sve veći, graditelji ovih plovila su bili prisiljeni da se prilagode i promijene. Izraz „stvarno smo pritiskali graditelja“ je postao standard među njihovim klijentima, kao i podsticaj za pružanje izuzetnog kvaliteta.

#### **Azimut Benetti: Empire of the Ocean**

**Paolo Vitelli, osnivač, izvršni direktor i predsjednik**

„Moram stalno da podstičem i da sam budem podstaknut kako bi unutar kompanije stvorio duh borbe za opstanak i potvrđivanje naše pozicije.

Nema mjesta spokoju. U skladu sa rečenim, industrija će najvjerojatnije u bliskoj budućnosti doživjeti konsolidaciju, što bi moglo da uslovi ili tržište ili klijenti, koji će zahtijevati veći nivo tehnologije i usluga.

Konsolidaciju će preživjeti kompanija koja je u momentu konsolidacije jaka u smislu ponude svojih proizvoda, odnosa sa klijentom, i koja je sposobna da pruži usluge, koja ima jasnu viziju u pogledu inovativnosti, kreativnosti i u smislu tehnologija koje su u stanju da se obezbijede proizvodu. Kompanije koje prežive konsolidaciju, biće one koje su spremne i sposobne da odgovore na izazove.

#### **Ferretti Group: Roads and Waves**

**Norberto Ferretti, osnivač**

„Brodovi su se dosta izmijenili. Nekada su bili bučni, neudobni, sa dosta vibracija. Trenutno je stil najvažnija razlika između uspješne i male kompanije. Moderna tehnologija omogućava da se relativno lako postigne dobar izgled, estetika i dizajn, međutim najveća promjena u posljednjih 20 godina leži u tehničkim aspektima: performanse, nivo buke, vibracije“.

#### **Royal Huisman: Family Business**

**Alice Huisman, izvršni direktor**

„Za razliku od mnogih drugih, naša se cjelokupna proizvodnja odvija unutar našeg brodogradilišta, što znači da imamo veliki nivo kontrole kvaliteta. To takođe znači, da u trenutku kada potpišete ugovor sa klijentom, možete imati plan i skicu unutrašnjosti, ali to ne znači ipš uvijek da je posao završen. Dakle, tokom trajanja cjelokupnog inženjerskog procesa, a ponekad i tokom izgradnje, klijent je u mogućnosti da promijeni mišljenje i da napravi drugačiji izbor. To je razlika između nas i drugih brodogradilišta“.

#### **Lurssen: Power & Pedigree**

**Peter Lurssen, izvršni direktor**

„Ne vjerujem da će se nastaviti trend povećanja dužine jahti. Prošlosti bi me opovrgla, ali je moj osjećaj da nećemo biti svjedoci rastućeg tržišta u smislu većih dužina jahti. Imamo nekoliko jahti u izgradnji koji su jako velike, i sve su izgrađene za vrlo posebne namjene. Uvijek će postojati primjeri dužine od 400stopa i više, ali da li ćemo vidjeti jahtu od 650, 700 stopa? Mislim da nećemo“.

Studija slučaja: ponovno prilagođavanje kao alhemija – priča Amico & Co. Iz Đenove.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

Studija slučaja: najbolji skoro objavljeni članci o remontu.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

### **Regate i trke**

Pogledati Vikipediju za potpunu listu:

- Veslačkih regata;
- jedriličarskih regata;
- najstarijih jedriličarskih regata;
- univerzitetskih regata;
- školskih regata;
- drugih regata,

<http://en.wikipedia.org/wiki/Regatta>

Postoji veliki broj različitih vrsta jedriličarskih trka, ali su sve one grupisane u dvije kategorije: teritorijalne/obalne i vanteritorijalne/vanobalne.

Teritorijalne trke obično okupljaju veći broj jahti, koje plove u neposrednoj blizini obale.

Od individualnih trka ([http://en.wikipedia.org/wiki/Optimist\\_%28dinghy%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Optimist_%28dinghy%29)), do America's Cup ([http://en.wikipedia.org/wiki/Americas\\_Cup](http://en.wikipedia.org/wiki/Americas_Cup)), **postoje stotine različitih vrsta regata.**

Individualne trke,

Trke olimpijskih jedrilica,

Trke dvije jedrilice,

Trke maxi jahti,

Trke klubova.

Ovo su neki od primjera teritorijalnih vrsta regata.

America's Cup

Najstarije i najistaknutije takmičenje u svijetu jahtinga. 1851: jedrilica pod imenom America pobijedila je u trci Isle of Wight za Royal Yacht Squadron Cup. Ova trka je uključila najduži pobjednički rezultat u istoriji sporta.

**Vanteritorijalne trke** uključuju duže razdaljine i manji broj brodova i ekstremnije uslove jedrenja. Neki od primjera uključuju:

- Volvo Ocean Race (koja se trenutno održava <http://www.volvooceanrace.com>),
- Trophe Jules Verne,
- Vendee Globe,
- Transat Jaques Vabre (koja se trenutno održava),
- La Solitaire du Figaro.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

**Trke super jahti**

### **1. Nedjelja jedrenja na Antigvi**

Tokom posljednje dvije decenije, nedjelja jedrenja na Antigvi je postala jedna od najznačajnijih događaja u međunarodnom kalendaru jedrenja, i to je jedan fantastičan period za posjetu Antigvi, kada se mogu iskoristiti prednosti žurki koje se organizuju na ostrvu. Od malih početaka, regata se razvila u prestižni svjetski događaj i trke brodova koji preferiraju trke na okeanu.

Nedjelja jedrenja na Antigvi je otpočela 1967. godine sa samo 10 brodova, i vremenom je zabilježila 200 trka. Ne morate da imate jedriličarsko iskustvo kako bi uživali u čarima nedjelje jedrenja na Antigvi. Dolazi veliki broj jahti koje ne učestvuju u trci kako je pratile, a postoje i fantastični pogledi sa ostrva sa kojih se mogu pratiti trke.

Veći dio trke se održava kod južne obale Antigve, dok flota ide prema zapadnoj obali Jolly Harbour u četvrtak. Event Village se nalazi u Nelson's Dockyard, English Harbor i to je centralna tačka okupljanja posada nakon završetka trke, kako bi se razmijenila iskustva i uživalo u okupljanju (happy hour) koje traje od 3 do 6 po podne. U Event Village, svakim danima i u večernjim satima se pušta kombinacija snimljene i žive muzike, a nekim noćima se organizuju žurke na raznim drugim mjestima.

Polovinom nedjelje jedrenja, ne održavaju se trke, ali ne treba propustiti čuvene Antigua Sailing Week Lay Day u Antigua Yacht Club in Falmouth Harbour!

Nedjelja jedrenja u Antigvi nije profitno okupljanje, ovaj događaj sponzorišu i rukovode hoteli u Antigvi i Turistička asocijacija. Tim zadužen za planiranje događaja počinje sa izvršavanjem ovog zadatka godinu dana unaprijed, i kada se završi nedjelja jedrenja, početkom maja počinju sa planiranjem organizacije događaja.

### **2. Superyacht Cup Palma**

Superyacht Cup je regata super jahti koja se održava već 16 godina, i to je regata sa najdužom istorijom u Evropi i Mediteranu. Događaj je postao omiljen među vlasnicima, prijateljima i kapetanima širom svijeta koji posjećuju Palma de Majorku na 4 dana godišnje koliko traje Palma Superyacht Cup. Poznat po svojoj centralnoj lokaciji i pouzdanim kretanjima vjetru u zalivu Palma, Superyacht Cup pruža idealnu kombinaciju trke kojom se profesionalno upravlja u opuštenoj i zabavnoj atmosferi na kopnu.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

### **3. Les Voiles de Saint-Tropez**

Kalendar jedrenja za klasične jahte u Mediteranu uključuje zaustavne tačke u idiličnom lukama, uključujući Antibes, Monako i Kan. Ali, finale se održava u Sen Tropeu što predstavlja završni događaj koji se ne propušta i koji se organizuje za klasične i moderne jahte, i sl. Ove godine Les Voiles de Saint-Tropez - koji je otpočeo pod nazivom La Nioulargue - označava 30. trku ovog prestižnog događaja.

Regata od skoro 300 brodova, na jednom mjestu okuplja najfiniju zbirku tradicionalnih jahti (starijih i tradicionalnih vrsta jahti), kao i drugi kraj spektra: moderna plovila sa visokim performansama. Danas se održao prvi dan trke zakazan za moderne flote, sa udarima vjetra od 6-8 čvorova na Golfe de St Tropez što je uslovalo odlaganje početka trke, nakon čega su sve klase plovila uspjele da učestvuju u trci. Trka za klasu tradicionalnih plovila je zakazana za sutra.

Flota Les Voiles je podijeljena na modernu i tradicionalnu; broji skoro 200 brodova, dok moderna klasa čini većinu. Brodovi kao što su Mike Slade od 100 stopa (30 metara) super maxi, Leopard 3, koji do ove godine drži rekord Monohull Rolex Fastnet Race, besprekorno obnovljena J-Class Shamrock iz 1930. godine, Swan jahta iz popularne unikatne serije Swan 42 do Swan 112 Highland Breeze, kao i dobar izgled Wally fleet od 80 - 130 stopa.

Ipak, impresivna je tradicionalna flota – 84 – koja se dobro kotira ove godine. „Grande Dame“ od 136 – stopa (41.5m) Herreshoff schooner, Elena. Ona nije jedina jedrilica od 100 stopa, tu je Cambria, koju je dizajnirao Fife sa jedrom od 23m, jedrilica Herreshoff, Mariette iz 1915, i jedrilica koju je dizajnirao Fife pod nazivom Altair, koja je uspješno učestvovala na trkama gotovo 50 godina, prije nego što ga je besprekorno obnovio Fairlie Restorations UK 1985. godine. Ispuni u Velikoj Britaniji. Nedavno izgrađena jedrilica u Mianmaru od tikovine i ružinog drveta pod nazivom Sunshine zaokružuje flotu „većih“ brodova,.

Jednako impresivne su jahte u klasi of 15m, elegantna Tuiga (iz 1909) i Mariska ( iz 1908). Iako ukupne dužine od 15 metara (50 stopa), sa svojim dugim pramcem, krmom i gredom iz pramca, one dostižu fantastičnu dužinu od ukupno 90 stopa. Pored ove dvije jedrilice, tu je i nedavno obnovljena Hispania koju je dizajnirao Fife III – duga 15m, prvobitno izgrađena za španskog Kralja iz 1909. godine – ali nažalost, španski brod je morao da se povuče iz trke Les Voiles.

Ideja za organizovanjem La Nioulargue je ušla u legendu, a pokrenuta je 1981. godine u Klubu 55, Patrice de Colmont ultra-šik plažni bar i restoran na plaži Pampelonne. Priča je krenula kao slučajna barska opklada između skipera jedrilice Ikra od 12m Jean Laurin and Pride, i vlasnika Swan 44 Dick Jaysona, Amerikanca koji je u to vrijeme krstario Mediteranom.

11. novembar 2011. godine

1. tema: brodograđišna i remontna industrija

2. tema: regate i trke

#### **4. St. Barth's Bucket**

Jedna od najpopularnijih i prestižnih trka jedriličarskih jahti je St. Barts Kanta na Karibima, koja se po pravilu održava u martu. Tokom ovog događaja, možete vidjeti različite lijepe marke jedrilica, luksuznih jahti i super jahti - sve na jednom mjestu, što predstavlja izuzetan spektakl. Perini Navi, Pendennis, Fitzroy, Dubois, Alloy Yachts, Holland Jachtbouw, Baltic, Palmer Johnson, Farr, Vitters, J Boat, Royal Denship, Royal Huisman – samo recite šta želite, klasične i savremene, na trci se mogu vidjeti svi dizajni i sve vrste jahti. Ova regata se održava po pozivu, i plovi se uz ostrvo St, Barthelemy ili St. Barth na francuskom ili kao skraćenica St. Barts na engleskom jeziku.

St. Barts Bucket Race je regata, za koju se upućuje poziv na učešće, poznata po duhu i ponašanju učesnika u toku trajanja trke: oni učestvuju u trci samo zbog ljubavi prema jedrilicama.

St. Barts Bucket Race obično ograničava broj učesnika na najviše 30 jahti, pri čemu svaka od njih mora imati ukupnu (LOA) dužinu od sto ili više stopa. Ali budući da je ovo Bucket regata, koja se na prvom mjestu organizuje radi zabave, organi obično zahtijevaju da se odrade tačna formalna LOA mjerenja i često prave ustupke za podatke koje su unose u Velocity Prediction Programme (program predviđanja brzine - VPP) učesnika. Ovo je stvarno zabavna i bezbrižna trka jahti u kojoj vlasnici jahti i posada mogu slobodno istestirati pogonske mogućnosti svojih jahti.

Za ovaj događaj, možete ili iznajmiti ili koristiti svoju jahtu. Ovaj događaj traje ukupno 3 puna dana jedrenja, startna pozicija je obično u Port Gustavia, koja je u vrijeme događaja isključivo rezervisana kao mjesto za pristajanje jahti.

#### **5. Perini Navi Cup**

Perini Navi Cup je regata posvećena isključivo jahtama Perini koje se na nekoliko dana okupljaju i nadmeću u Sredozemnom moru.

Nakon prve trke koja je održana 2004. godini, Perini Navi Cup se održavao 2006. i 2009. godine. Četvrta trka je zakazana u periodu od 1. do 4. septembra 2011. godine u predivnim vodama Porto Cervo na Sardiniji.