

Katija Lončarica*

RIJEKE – IZAZOV KRSTARENJA

Rivers - the challenge of cruising

ISSN 0469-6255
(146-151)UDK 656.62:338.48
Pregledni rad
Review

Sažetak

Ovaj rad obrađuje krstarenja rijekama koja se, u manjem ili većem opsegu, odvijaju na svim kontinentima. Uočava se da tržište krstarenja rijekama ima sva obilježja tržišta krstarenja kao cjeline. Potrebno je istaknuti da sektor krstarenja rijekama nije uvijek dostatno dokumentiran, a precizne brojke često nisu raspoložive ili su, pak, nepotpune.

Zamjetno je, također, da je u plasiranju ovog proizvodu naglasak na destinacijama, privlačnostima, kulturnim aktivnostima i prirodi, odnosno krajolicima.

Nema sumnje da će se ovaj sektor nastaviti širiti. Nova područja s razvojnim potencijalima postoje, uz pretpostavku dovoljne političke i ekonomske stabilnosti, nužne infrastrukture i interesa za razvoj ovog segmenta turizma.

Ključne riječi: *krstarenje rijekama, rijeke i vodeni putovi, vodeći operatori, razvojni potencijali.*

Summary

This paper looks at the sector of river cruising which is practised to a greater or lesser extent on all continents. It should be noted that the river cruise market doesn't behave any differently from the cruise market as a whole.

It must be emphasized that the sector of river cruising is not always well-documented and the exact figures are often not available or not complete.

It is also notable that in marketing this product the emphasis will be on destinations, attractions, cultural activities and natural scenery.

There is no doubt that this sector will continue to expand. Possible new areas with development potential exist, provided there is sufficient political and economic stability and necessary infrastructural support, as well as, interest in developing this segment of tourism industry.

Key words: *river cruising, rivers and waterways, leading operators, development potential.*

1. Uvod Introduction

Općenito, krstarenja se definiraju kao plovidba morem ili unutrašnjim plovnim putovima prema unaprijed utvrđenom itineraru (jednosmjerno ili kružno, obalno ili oceansko, tuzemno ili inozemno)¹.

Krstarenja rijekama čine tek malen i simboličan dio tržišta krstarenja, ali potražnja za ovim, sve popularnijim, oblikom prijevozne i turističke usluge ukazuje na stalni porast njegove važnosti.

Za razliku od pomorskih krstarenja, krstarenja rijekama imaju nešto uži krug "potrošača", a u prodaji ovih proizvoda naglasak se stavlja na destinaciju, povijesne, kulturne i prirodne znamenitosti, više nego na zabavu na brodu i na kopnu.

Ovo je tržište izuzetno osjetljivo na što upućuje i podatak da je, nakon masakra u Luxoru u studenom 1997., uslijedio značajan pad potražnje za krstarenjima Nilom u 1998. godini, a 1999. i 2000. značile su tek djelomičan oporavak s obzirom da su krstarenja Nilom 2000., činila tek 35% ukupnih krstarenja rijekama 2000. u odnosu na 60% u 1997. Istodobno, nestabilnosti na tom području imale su za posljedicu gotovo udvostručenje potražnje za krstarenjima europskim rijekama.

Također, 1999: ratna događanja na Kosovu prouzročila su skretanje velikog broja pomorskih krstarenja Sredozemljem te prekid krstarenja Dunavom.

Isto je i s pomorskim krstarenjima. Teroristička akcija na talijanskom brodu "Achille Lauro" 1985., invazija Iraka na Kuvajt početkom devedesetih godina, nestabilnosti na području bivše Jugoslavije i zemalja Bliskog istoka, atentat na turiste u Asuanu početkom jeseni 1997. događaji su koji su za posljedicu imali smanjenu zainteresiranost turista za pomorska krstarenja na cijelom Sredozemlju.

Krstarenje rijekama razlikuje se od pomorskih krstarenja i s obzirom na činjenicu da nema objektivnih standarda za kategorizaciju brodova kakva je prisutna kod flote za pomorska krstarenja, a brodovi koji se koriste za krstarenja rijekama imaju uži spektar kategorija od brodova namijenjenih pomorskim krstarenjima.

* Katija Lončarica, dipl.oec., znanstveni novak, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, dubrovnik

Usluga krstarenja vrlo je elastična u odnosu na cijene i dohodak, a rast dohotka, u načelu, utječe na porast sklonosti prema krstarenjima.

Dva iznimno važna svojstva usluge krstarenja su kompleksnost te propulzivnost. Kompleksnost same usluge proizlazi iz niza povezanih aktivnosti različitih nositelja koji sudjeluju u oblikovanju te usluge (kontakt turističke agencije i korisnika, transfer do mjesta ukrcaja, usluga u užem smislu i transfer do mjesta polaska) te realizaciju postavljenog itinerara. Za uspješnu provedbu krstarenja nužno je koordinirano djelovanje lokalnih vlasti, turističkih poduzeća te raznovrsnih prijevoznika.

Složenost ove usluge nameće svojstvo propulzivnosti. Uspješna usluga pomorskih krstarenja nedvojbeno pridonosi valorizaciji gospodarskih, kulturoloških i ostalih potencijala područja kojima se putuje – plovi i zaustavlja.

2. Razmještaj Distribution

Svjetska flota za krstarenja rijekama broji 267 brodova i raspolaže kapacitetom od 35.570 ležajeva u putničkim kabinama. Dominira europsko tržište sa 60%, te afričko tržište s 21% (tablica 1.).

Tablica 1. Razmještaj krstarenja rijekama prema kontinentima – 2001.

Table 1. River cruise distribution by continent – 2001.

Područje	Broj brodova	Ležajevi u putničkim kabinama	%
Afrika	68	7.309	20.6
Azija	24	3.715	10.5
Australija i Oceanija	6	330	0.9
Europa	140	21.180	59.5
Sj. i J. Amerika	29	3.036	8.5
Ukupno	267	35.570	100.0

Izvor: Lloyd's Cruise International (2001.), Issue 53, str. 42.

Krstarenja Dunavom i njegovim pritocima, Rajnom i njezinim pritocima, odnosno krstarenja kanalom Rajna – Majna – Dunav čine 40% tržišta krstarenja europskim rijekama. S 38,3% slijede rijeke bivšeg Sovjetskog Saveza gdje je glavnina kapaciteta smještena na Volgi i njezinim pritocima, uglavnom na potezu između Moskve i St.Petersburga te rijeke Dnjepar u Ukrajini. Međutim, ovdje je izražena tendencija ponude krstarenja tijekom kraće sezone, no što je slučaj s većinom europskih rijeka.

Od ostalih vodenih putova, francuski vodeni putovi čine posebnu grupu s 10,4% kapaciteta, od čega se najveći postotak odnosi na rijeku Ronu s njezinim

pritocima te rijeku Senu. Njemačke rijeke, posebno Elbe, formiraju 5,3% tržišta, a talijanska rijeka Po 2,1%. Također, značajan broj brodova za krstarenja plovi kanalima sjeverne Europe – Góta kanal u Švedskoj, Saimaa kanal/jezero u Finskoj te Kaledonski kanal u Velikoj Britaniji, u Škotskoj (tablica 2.).

Tablica 2. Procjena ponude krstarenja rijekama u svijetu 2001.

Table 2. Estimate of world river cruise supply, 2001

Područje	Rijeke i vodeni putovi	Broj brodova	Ležajevi u putničkim kabinama	Broj krstarenja	Putnici	Putnici/noći
Afrika	Nil i Nasser, Senegal	68	7.309	5.548	633.720	2.511.742
Sj. i J. Amerika	Aguarico, Amazona, Columbia, Hudson, St. Lawrence, Mississippi i pritoci	29	3.036	920	105.759	697.499
Azija	Yangtze, Irrawaddy, ibirski vodeni putovi	24	3.715	1.310	207.531	808.611
Australija i Oceanija	Bien/Chambri jezera, Sepik, Murray	6	330	378	20.452	69.914
Europa	Dunav, Rajna, rijeke i vodeni putovi u Rusiji, Rona, Sena, ostale	140	21.180	2.216	283.235	2.255.372
Ukupno		267	35.570	10.372	1.250.697	6.343.138

Izvor: Lloyd's Cruise International (2001.), Issue 53, str. 42. i 45.

3. Potražnja Demand

S obzirom da detaljnijih i cjelovitijih praćenja potražnje za krstarenjima rijekama na razini svijeta nema, zaključke je moguće donositi razmatrajući i prateći pojedina tržišta.

Stanje tržišta Ujedinjenog Kraljevstva je dobro dokumentirano (tablica 3.).

Od 168.400 osoba – stanovnika Ujedinjenog Kraljevstva koje su se odlučile za krstarenja 1989., njih 4,5% se odlučilo za krstarenje rijekama. U razdoblju od 1989. do 1994. taj se postotak kretao između 3,1% i 5%².

Krstarenja rijekama su činila 13,5% ukupnog tržišta krstarenja 2000., od 11,6% 1999., ali ispod udjela 17,3% postignutog 1997³. Međutim, vidljiva je i značajna promjena u preferencijama tržišta Ujedinjenog Kraljevstva tijekom naznačenog razdoblja. To je dijelom zbog pada potražnje za krstarenjima Nilom 1998. godine koje je uslijedilo nakon masakra u Luxoru 1997. Spor povratak i oporavak učinili su da je udio krstarenja Nilom u 2000. godini predstavljao tek 35% u odnosu na 60% u 1997. U isto se vrijeme potražnja za europskim krstarenjima udvostručila.

Tablica 3. Putnici iz Ujedinjenog Kraljevstva na krstarenjima rijekama 1992. i 1997. – 2000.
Table 3. UK residents taking river cruises – 1992 and 2000

Rijeka	1992.	1997.	1998.	1999.	2000.	2000. (%)
Elbe	600	786	1.001	1.145	2.091	1,8
Rajna i pritoci	20.000	18.803	25.330	28.418	31.564	26,8
Dunav	1.000	5.954	9.522	11.039	11.696	9,9
Rijeke u Rusiji	0	5.907	5.848	8.075	7.982	6,8
Rona/Sena	1.000	929	2.807	8.320	7.876	6,7
Po	0	0	900	3.202	3.560	3,0
Druge europske rijeke	1.000	119	171	4.185	7.839	6,6
Ukupno europske rijeke	23.600	32.498	45.578	64.384	72.602	61,6
Nil	15.000	65.362	14.249	31.432	40.998	34,8
Daleki istok/Kina	0	0	1.368	1.257	3.030	2,6
Druge rijeke	5.600*	11.471	849	1.293	1.183	1,0
Ukupno	44.200	109.331	62.044	98.366	117.819	100,0

Izvor: Lloyd's Cruise International (2001.),
 Issue 53, str. 48.

Opaska: a) uključeni ostali europski vodeni putovi, Po, zajedno s Yangtze, Mississippi, Amazona i Irrawaddy

Osim u Velikoj Britaniji, krstarenje rijekama popularno je i u Njemačkoj gdje se od 357.000 putnika koji su se 1996. odlučili na krstarenja, 28,6% odlučilo upravo za krstarenje rijekama.

Interes za krstarenje rijekama postoji i u SAD, međutim na taj dio tržišta krstarenja otpada svega oko 1/20 ukupne potražnje⁴.

4. Ponuda Supply

4.1. Europa Europe

Iako postoji nekoliko zasebnih sektora, ponajprije Rajna, Rona, Elbe i Dunav, gotovo svi veći operatori u svojoj ponudi imaju krstarenja na dvije ili više rijeka (tablica 4.).

Tablica 4. Ponuda krstarenja rijekama u Europi 2001.
Table 4. European capacity by river group 2001.

Rijeka / Grupe rijeka	Broj bodova	Broj ležajeva	%	Broj krstarenja	Broj putnika	Putnika / noći
Dunav/Rajna						
Dunav i pritoci	22	3.410	16,1	415	65.370	479.018
Rajna	18	2.529	11,9	285	42.220	220.938
Dunav/Rajna/Majna	18	2.447	11,6	258	35.705	319.742
Ukupno	58	8.386	39,6	958	143.295	1.019.698
Bivši sovjetski vodeni putovi						
Volga/Neva	25	6.417	30,3	218	54.086	603.724
Dnjepar	5	1.379	6,5	36	9.857	123.788
Ostali ruski vodeni putovi	1	320	1,5	0	0	0
Ukupno	31	8.116	38,3	254	63.943	727.512
Francuski vodeni putovi						
Rona i pritoci	13	1.516	7,2	255	25.082	174.906
Sena i pritoci	4	352	1,7	119	9.908	68.656
Ostali francuski vodeni putovi	8	341	1,6	205	5.595	33.570
Ukupno	25	2.209	10,4	579	40.585	277.132
Ostale rijeke						
Elbe, Odra i pritoci	12	1.132	5,3	234	22.580	144.522
Po	4	452	2,1	70	6.472	52.616
Douro	2	150	0,7	20	1.460	9.740
Saimaa kanal	1	184	0,9	1	184	920
Gota kanal	3	176	0,8	52	3.120	12.720
Kaledonski kanal	1	52	0,3	18	936	6.552
Ostali eur. vod. put.	3	323	1,5	30	660	3.960
Ukupno ostali	26	2.469	11,7	425	35.412	231.030
Ukupno	140	21.180	100,0	2.216	283.235	2.255.372

Izvor: Lloyd's Cruise International (2001.), Issue 53, str. 47.

Važan operator, s devet brodova, na tržištu krstarenja rijekama je Peter Deilmann Cruises. Sredinom 1990-ih Peter Deilmann je preuzeo tadašnjeg oslabljenog operatora za područje Dunava – Erste Donau i kasnije Dresdner Kreuzfahrt. Njihova su krstarenja popularna kako na sjevernoameričkom tržištu tako i na europskom, a specijaliziran je za krstarenja Dunavom, Rajnom, Ronom i Elbeom⁵.

Nedavno je ulogu vodećeg operatora za europsko tržište preuzeo Viking River Cruises. Utemeljen je krajem 1990-ih od strane skandinavsko-nizozemskog konzorcija s dugogodišnjim iskustvom u putničkom brodarstvu te je ubrzo narastao u flotu od oko 30 brodova, djelomično kroz preuzimanje riječnog operatora KD German Rhine 2000. godine⁶.

Sve veću važnost ima i Grand Circle Cruise Lines, švicarska tvrtka sa sjedištem u Basselu, a njega, pak, kontrolira američki operator Grand Circle Travel (GCT) smješten u Bostonu, Massachusetts.

Potrebno je još istaknuti i austrijskog operatora Luftner Reisen te francuskog operatora Croisieurope-Alsace Croisiers sa sjedištem u Strasbourgu. Prvi je specijaliziran za krstarenja Dunavom, a potonji za krstarenja Ronom i Dunavom.

4.2. Azija i Australija *Asia and Australia*

Kad je riječ o krstarenjima azijskim rijekama onda se, u prvom redu, misli na krstarenja kineskom rijekom Yangtze te rijekom Irrawaddy u Myanmaru u Burmi. Krstarenja ostalim azijskim rijekama su zaista rijetka.

Razorna poplava 1998. dogodila se na rijeci Yangtze te je privremeno obustavila krstarenja.

Vodeći azijski operator je Changjiang Cruise Overseas koji je 1998. raspolagao s 13 brodova kapaciteta 1.758 ležaja u putničkim kabinama, zatim Victoria Cruises Inc. s 4 broda (616 ležajeva), Regal China Cruises s 3 broda (726 ležaja) te Orient Royal Cruises s 2 broda (320 ležajeva)⁷.

Ove je godine Victoria Cruises povećala svoju flotu na 12 brodova, uključujući novi brod Victoria 7 (154 ležajeva)⁸.

Nekoliko je razloga za rast potražnje za Kinom. Ponajprije, Kina se smatra relativno sigurnom destinacijom, a dodatni motiv je i izbor Bejinga za Olimpijske igre 2008. te se smatra da će do 2020. Kina biti pri samom vrhu turističkih atrakcija u svijetu.

Regal China Cruises nudi krstarenja do šest dana koja su obično dio dužeg kopnenog aranžmana, a Victoria Cruises nudi krstarenja od tri do deset dana. Victoria Cruises u ponudi ima i krstarenja manje poznatim istočnim dijelom rijeke Yangtze, između Wuhama i Shanghaia. Sezona krstarenja rijekom Yangtze je uglavnom od sredine ožujka do početka studenog⁹.

Rijeka Murray je najvažnija rijeka za krstarenja na australskom kontinentu, a glavno središte na ovoj rijeci je Mannum. Vodeći operator, specijaliziran za ovo

područje je Murray River Cruises koji je 1998. raspolagao s dva broda i 212 ležajeva u putničkim kabinama¹⁰.

4.3. Afrika *Africa*

Rijeka Nil je glavno odredište krstarenja u Africi te, kad su krstarenja u pitanju, ujedno i najpopularnija rijeka na svijetu. Razvrstava se u dva segmenta. Prvo su krstarenja koja započinju ili završavaju u Luxoru i Aswanu, uglavnom u trajanju od tri ili četiri dana (ponekad i sedam dana), a koja se kombiniraju s kopnenim aranžmanima – izletima u Dolinu kraljeva te posjet ostalim povijesnim znamenitostima, a drugo je cjelovito krstarenje Nilom – 600 milja plovne duljine rijeke između Kaira i Aswana¹¹.

S obzirom na broj brodova, najveći operator na Nilu je Travcotels s 12 brodova (1.064 ležaja), a s obzirom na kapacitet vodeći je Presidential Nile Cruises s 1.228 ležajeva (9 brodova) te Nabila Nile Cruises sa 1.162 ležaja (8 brodova). Nabila Nile Cruises usmjereni su pretežno na američko tržište s uredima u Chicagu, San Franciscu i Kairu¹².

Jezero Kariba još je jedan afrički proizvod, dio rijeke Zambezi, a dio čije ponude čine i posjet Viktorijinim slapovima te razgledanje povijesnih znamenitosti Zimbabvea.

Ostali afrički vodeni putovi imaju izražen potencijal za krstarenja koji međutim, u većini slučajeva, nije iskorišten zbog političke nestabilnosti tih zemalja ili zbog nedostatka turističke infrastrukture.

4.4. Amerike *Americas*

Na američkom kontinentu glavno je odredište rijeka Mississippi, a slijede rijeke Columbia te različiti istočnoamerički i kanadski vodeni putovi uključujući St. Lawrence.

Najveći utjecaj na razvoj tržišta sjeverne Amerike imalo je uvođenje novog broda operatora Delta Queen 1995. godine koji obuhvaća preko polovice kapaciteta na tržištu Sjeverne Amerike. Njezini se proizvodi prodaju tijekom cijele godine, dok tri ostala operatora - American Canadian Caribbean Line (ACCL), Clipper Cruise Line i Special Expeditions u ponudi imaju ograničen broj krstarenja rijekama unutar programa obalnih krstarenja¹³.

Potražnja za rijekom Columbia i njezinim pritocima ima tendenciju rasta, a glavni operator za ovo područje je American West Steamboat Co.

Kad se razmatra Južna Amerika, najvažnija destinacija je, svakako, rijeka Amazona, međutim svjetske je statistike u svojim analizama razvrstavaju u skupinu pomorskih krstarenja budući da se tim vodenim putovima uglavnom krstari brodovima za pomorska krstarenja.

5. Razvojni potencijali *Development potential*

Interes za krstarenjima rijekama posljednjih godina značajno raste, djelomično zbog općeg širenja tržišta krstarenja, ali i političkih činitelja kakvi su raspad Sovjetskog Saveza te društveno-političke promjene u zemljama istočne Europe. Međutim, isti politički činitelji imali su i negativan utjecaj na neka područja, npr. smanjenje potražnje za krstarenjima Nilom zbog terorističkih opasnosti.

Sasvim je sigurno da će se ove prijevoznicičke i turističke usluge nastaviti razvijati. Dok se neke rijeke gotovo u potpunosti iskorištavaju, druge, npr. Douro u Portugalu, posjeduje široke mogućnosti za razvoj. Plovidba rijekom Douro postala je moguća tek u posljednjih desetak godina nakon izgradnje niza brana.

Postavlja se pitanje ima li novih područja koja bi se mogla otvoriti i predstaviti zainteresiranima za ovaj oblik turizma. Potrebno je istaknuti da su neke zemlje, u ovom kontekstu, izvan razmatranja. Razlozi tome mogu biti sljedeći: rijeke nisu dovoljno velike da bi mogle prihvatiti brodove za krstarenja ili zbog njihovih fizičkih karakteristika (brzaci, slapovi i sl.) nisu plovne na većem dijelu puta. Primjer je Ujedinjeno Kraljevstvo, iako se krstarenja nude u manjim brodovima za ograničen broj putnika.

Afrika predstavlja moguće područje s razvojnim potencijalima, ali uz nužnu pretpostavku političke stabilnosti, dostatne infrastrukturne razvijenosti te želje vlada tih zemalja za razvojem turizma. Ovdje, prije svega, treba istaknuti potencijal rijeke Zambezi te rijeke Kongo.

Godine 1998. zabilježen je prelazak preko 40 brodova za krstarenja Sueskim kanalom; deset brodova više nego 1997. godine. Problem su predstavljali, u prvom redu, visoki troškovi prelaska kanala. Tako je brod od 60.000 bt morao platiti oko 270.000 \$ u jednom smjeru¹⁴. Sada Sueski kanal, na poticaj udruženja MedCruise (The Association of Mediterranean Cruise Ports), odobrava brodovima za krstarenja 50% popusta na postojeće pristojbe u razdoblju od dvije godine.

Prije toga je ovim brodovima bio odobren popust od 35% za korištenje Sueskog kanala, no nakon inicijative MedCruisea te sagledavanja svih pogodnosti kojima ovi brodovi mogu potpomoći i potaknuti razvoj turizma na obalama Crvenog mora, vlasti Sueskog kanala odlučile su se za dodatni popust od 15%¹⁵.

Taj se popust sada primjenjuje za brodove koji tiču egipatske luke, sredozemne luke te luke Crvenog mora pod uvjetom da se brod u egipatskim lukama ne zadržava manje od 72 sata. To je ujedno i odluka koja bi trebala potaknuti nadležne da premještanje brodova tijekom zimske sezone bude južno od Sredozemlja, a ne zapadno¹⁶.

U Sjevernoj Americi rijeka Hudson je potencijalno razvojno područje. Tvrtka Clipper Cruises nudi desetodnevno New York – New York krstarenje na brodu Nantucket Clipper kapaciteta 102 putnika¹⁷.

Putnici koji su skloni krstarenjima sjevernoameričkim

rijekama su stariji, prilično dobrostojeći te iznimno zainteresirani za povijest. Teže jednostavnim zadovoljstvima – posjetu obnovljenim plantažnim kućama, Cajun glazbenom festivalu, istraživanju gradova ili jednostavno sjede na stolici za lujanje i gledaju kako pokraj njih skladno prolazi američka prošlost i sadašnjost¹⁸.

Južna Amerika je prostor s nizom neiskorištenih privlačnosti i zanimljivosti gdje posebno treba istaknuti rijeku Paranu, urugvajske i paragvajske rijeke te Iguazu slapove¹⁹.

Panama je dugo bila država srednje Amerike uz koju su brodovi za krstarenja prolazili bez zaustavljanja pri prelasku kanala. Međutim, u posljednje je vrijeme nekoliko operatora uvrstilo Panamu, odnosno krstarenja kanalom, po prvi put u svoje itinerare. Ovo se posebno odrazilo na razvoj luka Colon i Balboa²⁰.

Najnovija panamska luka, sa strane Tihog oceana, je Fuerte Amador. Od početka listopada ove godine cijene za brodove na krstarenjima koji prolaze Panamskim kanalom povećavaju se, u prosjeku, za 12%, a kanalske vlasti investiraju između 30 i 35 milijuna \$ u sadržaje i opremu koja će izravno koristiti ovim brodovima²¹.

6. Zaključak *Conclusion*

Krstarenja, općenito, predstavljaju najdinamičniji segment svjetskog turističkog tržišta u posljednjih tridesetak godina, a krstarenja rijekama sve su popularniji oblik ove turističke i prijevozne usluge.

Dok na afričkom kontinentu dominira rijeka Nil, u Aziji Yangtze, u Sjevernoj i Južnoj Americi Mississippi i Amazona, Europu odlikuje različitost, odnosno brojne rijeke među kojima nijedna nema premoć. Iako su Rajna s pritocima i Dunav glavna područja, značajan se broj krstarenja ostvaruje i na ostalim rijekama – Elbi, Roni, Seni, Po i Douru.

Ne postoji sustavno praćenje potražnje za ovom uslugom pa se na temelju tržišta koja su bolje dokumentirana izvode zaključci o ukupnoj potražnji koja pokazuje tendenciju rasta.

Potencijali za razvoj ovog segmenta krstarenja postoje na svim kontinentima, međutim naglasak treba staviti prvenstveno na nužne preduvjete koji uključuju političku i gospodarsku stabilnost. Nezaobilazna je i prijeko potrebna infrastruktura za nesmetano odvijanje ove aktivnosti, rješavanje pitanja organizacijske naravi i prijeko potrebnih ulaganja te izražena volja i želja vlada pojedinih zemalja, odnosno zainteresiranost za unaprjeđenje i razvoj riječnih krstarenja.

Bilješke *Notes*

(1) Pomorski leksikon (1990.), JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, I. izdanje, str. 399.

(2) Izračunato prema podacima iz: Peisley, T. (1996.), The World Cruise Ship Industry to 2000, Research Report, Travel

and Tourism Intelligence, Uk, str. 15.

- (3) Lloyd's Cruise International (2001.), Issue 53, str. 48.
- (4) Ban, I. (1998.), Krstarenje rijekama, Ekonomska misao i praksa, god. VII, br. 2., str. 256.
- (5) Lloyd's Cruise International (2001.), Issue 53, str. 47. i Lloyd's Cruise International (1999.), Issue 29, str. 21.
- (6) Lloyd's Cruise International (2001.), Issue 53, str. 48.
- (7) Parks, A. L.: Marine Insurance & Average, Volume II, Stevens & Sons, London, 1988., str. 692 Lloyd's Cruise International (1999.), Issue 29, str. 21.
- (8) Masek, N. T., Kolash, A. (2002.), Yangtze River, Seatrade Cruise Review, Vol. 6., No. 1, str. 35.
- (9) Losangeleski Uniworld nudi "inclusive packages" na Viktorijinim brodovima. Cijena aranžmana izvan sezone iznosi 1.598\$ za deset dana, uključujući zračni prijevoz iz zapadnog dijela Sjedinjenih Država, sve obroke, trodnevno krstarenje, izlete te razgledanja. Ibid.
- (10) Lloyd's Cruise International (1999.), Issue 29, str. 21.
- (11) op. cit., str. 23.
- (12) op. cit., str. 21. i 23.
- (13) op. cit., str. 19.
- (14) Peisley, T. (2000.), The Cruise Industry in the Arabian Gulf and Indian Ocean, Travel and Tourism Analyst, No. 1, str. 14.
- (15) Haggag, A. T. (2001.), Transiting The Suez Canal: How to attract cruise vessels transit Suez Canal, Ships in the City Conference, Conference papers, Genoa - Barcelona
- (16) Cf. Everden, K. (2002.), Middle East Gulf, Seatrade Cruise Review, Vol. 6, No. 1, str. 37.
- (17) Cartwright, R., Baird, C. (1999.), The Development and Growth of the Cruise Industry, Butterworth - Heinemann, Oxford, Uk, str. 247.
- (18) Mancini, M. (2000.), Cruising: A Guide To The Cruise Line Industry, Delmar Thomson Learning, NY, str. 93
- (19) Cf. Permuy, J. J. (2000.), South America Southern Cone: A new destinations for cruise ships from all over the world, Seatrade Mediterranean Cruise and Ferry Convention, Conference papers, Genoa, Italy
- (20) Cf. Peisley, T. (2000.), Cruising in Crises?, Travel and Tourism Analyst, No. 5, str. 19.
- (21) Seatrade Cruise Review (2002.), Vol. 6, No. 3, str. 63.

Literatura References

- [1] Ban, I. (1998.), Krstarenje rijekama, Ekonomska misao i praksa, god. VII, br. 2., str. 249. - 269.
- [2] Cartwright, R., Baird, C. (1999.), The Development and Growth of the Cruise Industry, Butterworth - Heinemann, Oxford, UK
- [3] Everden, K. (2002.), Middle East Gulf, Seatrade Cruise Review, Vol. 6, No. 1
- [4] Haggag, A. T. (2001.), Transiting The Suez Canal: How to attract cruise vessels transit Suez Canal, Ships in the City Conference, Genoa - Barcelona
- [5] Lloyd's Cruise International (1998.), Issue 20
- [6] Mancini, M. (2000.), Cruising: A Guide To The Cruise Line Industry, Delmar Thomson Learning, NY
- [7] Masek, N. T., Kolash, A. (2002.), Yangtze River, Seatrade Cruise Review, Vol. 6, No. 1
- [8] Peisley, T. (1996.), The World Cruise Ship Industry to 2000, Research Report, Travel and Tourism Intelligence, UK
- [9] Peisley, T. (2000.), Cruising in Crises?, Travel and Tourism Analyst, No. 5, str. 3. - 23.
- [10] Peisley, T. (2000.), The Cruise Industry in the Arabian Gulf and Indian Ocean, Travel and Tourism Analyst, No. 1, str. 3. - 17.
- [11] Permuy, J. J. (2000.), South America Southern Cone: A new destinations for cruise ships from all over the world, Seatrade Mediterranean Cruise and Ferry Convention, Conference papers, Genoa, Italy
- [12] Pomorski leksikon (1990.), JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, I. izdanje
- [13] Pryadko, S. (2000.), Ukrainian and Russian Black Sea ports as new destinations for cruise fleet, Seatrade Mediterranean Cruise and Ferry Convention, Conference papers, Genoa, Italy
- [14] Seatrade Cruise Review, Vol. 6, No. 3, September
- [15] Wild, P., Dearing, J. (1999.), Inland explorers; Lloyd's Cruise International, Issue 29
- Wild, P., Dearing, J. (2001.), Heartland explorers, Lloyd's Cruise International, Issue 53

Rukopis primljen: 23.10.2002.