Dr. IVO BAN
Docent na Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu - Dubrovnik

SVJETSKO TRŽIŠTE POMORSKIH KRSTARENJA (I.)

UDK 656.6
Prethodno priopćenje

Sažetak

U radu se obrađuje svjetsko tržište pomorskih krstarenja i to, u ovom prvom dijelu, potražnja sa svojim temeljnim značajkama. Taj element tržišta obrađen je kroz pojmovnu raščlanbu, definiranje svjetskog tržišta, prikaz potražnje, njezin prostorni razmještaj, promjene koje osobito dolaze do izražaja od konca 80-ih i početka 90-ih godina, te odnos potražnje i ekonomskih kretanja.

Ključne riječi: pomorska kretanja, svjetsko tržište, potražnja.

UVOD

Pomorska krstarenja izazivaju danas već nešto primjetniju pozornost znanstvene i stručne javnosti. Plovidba morem radi razonode postaje masovna pojava. Sve se više putnika (vjerojatno onih koji znaju solidno plivati) odlučuje na takvu vrstu pomorskog prijevoza. U europskim brodogradilištima, zasada skoro jednim specijaliziranim u svijetu za izgradnju brodova za tu namjenu, gradi se ili je u narudžbi (početak 1995.) 32 broda veća od 3000 brt (1,4% od svjetske knjige narudžaba), kapaciteta 1,9 mln. brt (4,1% od naručene brutotonaze u svijetu) s oko 60.000 kreveta u brodskim kabinama (32,8% od postojećih kreveta), vrijednosti gotovo devet milijardi američkih dolara (oko 13% od ukupne vrijednosti naručenih brodova).

Ta vrsta pomorskoprijevoznih i turističkih usluga postaje ekonomski sve zanimljivija za brodarske, turističke i druge posredničke tvrtke. Mnoge zemlje i područja u toj djelatnosti vide priliku za svoj ekonomski napredak a neke od njih, poput primjerice SAD (Jones Act, Usoeld Bill, Clay Bill, Taylor Bill, Schenk Bill, Serrano Bill, Gibbons Bill), posežu i za protekcioničkom mjerama.
Unatoč intenzivnom razvoju pomorskih krstarenja od početka 70-ih, sve većem utjecaju na morsko brodarstvo općenito, turizam i ukupnu ekonomiju, te brojne probleme koji se javljaju na područjima krstarenja ili su s njima u svezi, znanost se na tom polju dosada nije osobito angažirala.

Naime, rijetka je u svijetu, a kod nas u Hrvatskoj osobito, literatura koja bi se mogla označiti znanstvenom a koja je posvećena krstarenjima. Znatno je više zastupljen beletristički i nedovoljno utemeljen pristup u obradi i prikazivanju kretanja, stanja, odnosa, mogućnosti. Đoda li se tome i činjenica da je baza podataka oskudna, osobito na strani potražnje, nesveobuhvatna, obrađivana gotovo u pravilu neujednačenom metodologijom i neredovito, onda je očito da je ta djelatnost, što se znanstvene obrade tiče, još uvijek nedovoljno istražena. Vrijedno je, stoga, uložiti truda kako bi se nešto dublje ušlo u njezinu strukturu.

Ovaj je rad pokušaj temeljitije rasvjetlavanja problematične i pitanja djelatnosti pomorskih krstarenja. Ako se u tome bar donekle uspjelo bit će to poticaj autoru da u drugom dijelu - obradi ponude na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja - pristupi još temeljitije.

1. POJMOVNA RAŠČLAMBA

Krstarenja morem su pomorskoprijevozna i turistička uslугa rasprostranjena po čitavom svijetu. Gdje god je mora i turizma ima i krstarenja - plovidbe zbog zadovoljstva, zabeve.1

Bez obzira plovi li se prema unaprijed utvrđenom plovidbom pravcu (itinereru) i programu, kraće (najmanje jedna noć na brodu) ili dulje vremena (od samo nekoliko dana do više mjeseci ako su krstarenja oko svijeta) govori se o pomorskim ili još preciznije turističkim krstarenjima.2

Za isti pojam3 upotrebljava se u hrvatskoj ekonomskoj literaturi i svakodnevnoj praksi također i izraz kružna putovanja, a u novije vrijeme i križarenja.4

---

2 Ovdje pridjevi "pomorski" i "turistički" preciziraju o mediju po kojem se plovi, odnosno svrhu ili vrstu putnika koji se prevoze po posebnom programu
3 Što znači opće obilježje "predmeta" o kojem mislimo, odnosno misao o biti onoga što mislimo ili misao o bitnim značajkama onoga što mislimo (cf. G. Petrović (1991.), Logika, 22. izd., Školska knjiga, Zagreb, 23.)
4 I. Mencic u članku "Karacteristike tržišta kružnih putovanja i "Jadrolinija-Cruises" - Rijeka, Ekonomski pregled (1993.), 44(3-4), 266-79.
Očigledna je, dakle, ovdje suznačnost (sinonimija), tj. takav odnos između naziva i pojmova po kojem više različitih naziva ima kao svoje značenje isti pojam. \(^5\) Tvrdnja da iza pojedinih naziva "stoje" širi ili uži sadržaji teško bi se mogla znanstveno utemeljeno argumentirati. \(^6\)

Izraz križarenje, koji se nedavno pojavio, čisto je jezično, a ne pojmovno pitanje. Kako će ga prihvatiti stručna i jezična praksa pokazat će vrijeme. Za našu terminologiju je bitno da hrvatski jezik ima beskrajnu izražajnost, odnosno izražajnu snagu i ogromno bogatstvo oblika i formi kojima se može izreći sve što se osjeća i misli. \(^7\) Hrvatska je pomorska tradicija duga i slavna, a isto tako i rječnik koji se odnosi na more, brodove i sve djelatnosti vezane uz more. \(^8\)

Razvojem svih vrsta pomorskoprijevoznih djelatnosti, pa tako i pomorskoprijevoznih usluga koje su predmet ovoga rada - krstarenja, odnosno masovnog prijevoza morem zbog razonode brodovima izgrađenim naročito za tu namjenu i uz posebnu organizaciju, dolazi logično do potrebe razlikovanja glede novih sadržaja i nužnosti sustavnog sređivanja, te posebne znanstvene obrade pojedinih polja. To može biti i razlog za nastajanje novog i različitog nazivlja koje bi bilo prilagodljivije novim sadržajima - pojmnu novoš ili bitno izmijenjenog sadržaja, opsega i dosega. U tome, međutim, treba ipak imati mjeru. Ne bi se smjelo pretjerivati, jer bi se mogla izgubiti temeljna nit što sadržajno povezuje i predstavlja jednu ekonomsku cjelinu. U tome se krije i opasnost da se važniji elementi utope u dubokom moru onih sporednih.

Nije prihvatljiva naravno ni terminološka krutost, jer takav pristup može samo utjecati na siromaštvo u izražavanju, što bi opet značilo nasilje nad, inače iznimno bogatim, hrvatskim jezikom.

---

(nastavak - bilješka 4)


6 Tako primjerice V. Mičetić u članku "Kružna putovanja morem...", Pomorski zbornik (1990.), knjiga 28, Rijeka, 130., navodi da je "...krstarenje adekvatniji pojam (u odnosu na pojam "pomorskih kružnih putovanja", op. I. B.) ... sa sadržajem koji je nešto širi od onog što je predmet ove djelatnosti."

7 A. Barac, Veličina malenih (1947.), Zagreb, 146.

8 U knjigama J. Carića (1854.-1927.) matematičara i književnika, koji je bio istaknuti borac za uvodenje hrvatskog jezika u pomorske škole, susreće se iznimno bogatstvo hrvatskih izraza (npr. Slike iz pomorskog života, Matica Hrvatska, 1884./85., knjiga I. i II. i dr.

9 U hrvatskoj enciklopedistički upotrebljava se isključivo izraz "krstarenje" za plovidbu radi zadovoljstva (cf. natuknica "krstarenje", Pomorska enciklopedija (1978.), II. izd., sv. 4, JLZ, Zagreb, 144.: Pomorski leksikon (1990.), JLZ "Miroslav Krlježa", Zagreb, 399.)
Pojmove treba jasno definirati, ali uporaba ne smije biti kruta. Ne bi trebalo "pod svaku cijenu" uporno ustrajavati na određenim izrazima (ili izrazu) niti u stvaranju novih. Poznato je pravilo da je, uz ostalo, i samo vrijeme učinkovit sudac i stvaratelj.

2. SVJETSKO TRŽIŠTE

Svjetsko tržište pomorskih krstarenja obuhvaća u užem smislu: 1. potražnju za takvom vrstom pomorskopríjevoznih i turističkih usluga i 2. ponudu kapaciteta koji zadovoljavaju takvu potražnju, a to su posebno građeni brodovi različite nosivosti i kategorije s obzirom na broj zvjezdica koje im se pripisuju ("star ratings").

Šire uzevši, tu bi spadale i morske luke specijalizirane za ukrcaj i iskrcaj putnika na krstarenjima s posebnim terminalima za takvu vrstu putničkog prometa, brodogradilišta usmjereni na izgradnju, prepravljanje i remont takvih plovnih objekata, prodaja rabljenih brodova, rashod starih i zastarjelih brodova, bunker (opskrba gorivom i mazivom), časničko i pomoračko osoblje te kapital namijenjen izgradnji brodova za krstarenja.

Sukladno tržištu morskog brodarstva i na tržištu pomorskih krstarenja temeljnu ulogu ima elastična potražnja i neelastična ponuda. Uzajamno djelovanje tih dvaju elemenata utječe na stalne promjene i čini ga dinamičnim. Glavne značajke uzročnog dijela tog tržišta analizirat će se u nastavku.

3. POTRAŽNJA

Potražnja za pomorskim krstarenjima temelji se na brojnim činiteljima različitog intenziteta utjecaja, ali dva su ipak osnovna: 1. mogućnosti izdvajanja za takvu vrstu razonode, što znači razini bogatstva i 2. tradiciji, odnosno sklonosti pomorskim krstarenjima i turizmu.

---

Takve tvrdnje mogu se potkrijepiti najmanje dvjema činjenicama: 1. što je najveća potražnja u bogatim i ekonomski stabilnim zemljama kao što su primjerice SAD, iz kojih dolazi oko 80% putnika na krstarenjima (1990. 3,6 mln. putnika, 1994. 4,6 mln.)13,14 - zatim Velika Britanija iznad 4% (1990. 0,186 mln. putnika, 1994. 0,283 mln.)15 Njemačke gotovo 4%, Francuske oko 3%, Italije i Nizozemske skoro 2%, sve prisutnijeg Japana nešto ispod 2%, dakle preko 90% iz samo sedam zemalja, i 2. što je krstarenjima sklonije pučanstvo primorskih zemalja i područja, te zemalja koje imaju slavnu pomorsku tradiciju. To pokazuju istraživanja u SAD i dominantno mjesto (iza Amerikana) Britanaca po broju putnika. Tako primjerice južne obalne federalne države (SAD) na Tihom oceanu i Atlantiku "davaju" gotovo 50% putnika (24% južni Atlantik, 23% južni Pacifik), dok je iz središnjih kontinentalnih država na sjeveru i jugu najmanji broj putnika - 3,7% iz planinskih država, 2,8% iz jugoistočnog


središnjeg područja SAD, 4,4% iz sjeverozapadnog područja. Odnosi se nisu značajnije promijenili od polovice 80-ih a udjel Floride i Kalifornije je sve veći.  

Velika Britanija je, kao emitivna zemlja, na drugom mjestu u svijetu. U razdoblju od 1989. do 1994. broj putnika iz te zemlje povećao se za više od dvije trećine (68,3%) ili prosječno godišnje 11,0%, što je znatno brže od drugih značajnijih emitivnih zemalja i svjetskog prosjeka (iznosi oko 6,5%) - tabl. 1.

**BRITANCI NA KRSTARENJIMA IZVAN V. BRITANije (tis.)**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ukupno</td>
<td>168,4</td>
<td>186,5</td>
<td>193,0</td>
<td>228,7</td>
<td>264,9</td>
<td>283,4</td>
<td>168,3</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Od toga:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>po rijekama</td>
<td>7,6</td>
<td>7,1</td>
<td>5,9</td>
<td>9,6</td>
<td>11,0</td>
<td>13,4</td>
<td>176,3</td>
<td>12,0</td>
</tr>
<tr>
<td>let/krstare.</td>
<td>115,8</td>
<td>139,3</td>
<td>127,3</td>
<td>161,9</td>
<td>184,4</td>
<td>202,7</td>
<td>175,0</td>
<td>11,8</td>
</tr>
<tr>
<td>%-let/krsta.</td>
<td>68,8</td>
<td>74,5</td>
<td>66,0</td>
<td>70,8</td>
<td>69,6</td>
<td>71,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Tablica 1.*

**Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Travel and Tourism Analyst (1995), No 2, 22.*

Na potražnju, njezino poticanje, utječu i marketinške i promidžbene aktivnosti nositelja ponude, kao i prilagođavanje ponude zahtjevima korisnika (organizacije, cijene, trajanje krstarenja, veličina i opremljenost brodova, prijevoz zrakoplovima od emitivnih područja do luka ukrcaja i obrnuto iz luka iskrcaja do odredišta - fly/cruise).

Najveće brodarske tvrtke koje se bave krstarenjima troše godišnje između 40 i 50 milijuna SAD dolara na marketing, što pridonosi njihovoj

---


konkurentnosti na svjetskom tržištu, a to je između 2% i 4% od njihovih prihoda.\textsuperscript{20}

Poznate su promidžbene aktivnosti koje provodi CLIA u javnim medijima, a osobito televiziji, za tržište SAD. Računa se da je tim "kampanjama" obuhvaćeno oko dvije trećine američkih kućanstava i da im se "servira" više od 100 milijuna informacija i poruka o krstarenjima.\textsuperscript{21} Rezultat takvog pristupa očituje se u sve većem interesu za krstarenje i stvaranje znatno većeg kruga potencijalnih putnika.\textsuperscript{22}

Iz ekonomske teorije poznato je uzajamno djelovanje sile ponude i potražnje na ekonomskim tržištima.\textsuperscript{23} Ti utjecaji dolaze do izražaja i na tržištu pomorskih krstarenja, jer potražnja profilira i izaziva ponudu, a ponuda opet zadovoljava i potiče potražnju. Stalne promjene u zahtjevima i mogućnostima korisnika te odgovori brodarskih tvrtki na te i takve zahtjeve, uz neprestane i različite "dodatke", čine svjetsko tržište krstarenja dinamičnim i višeslojnim. Posebnosti na strani potražnje i ponude određuju ga bitno različitim od tržišta morskog brodarstva i turističkog tržišta, čiji je dio isti, ali s posebnim značajkama.\textsuperscript{26}

4. PROSTORNI RAZMJЕŠTAJ

U prvom odjeljku navedeno je da su pomorska krstarenja rasprostranjena po čitavom svijetu. Ta je konstatacija uopćena i ne daje pravu sliku kretanja i stanja na tom tržištu koje s prostornog gledišta ima dvije bitne značajke: 1. usredotočenost na jednu, odnosno dvije regije (Karibi i Sredozemlje) i 2. regionalnu usmjerenost putnika.

Naime, na Karipsku regiju otpada preko tri petine putnika (tabl. 2.), koja sa širim obuhvatom prema zapadu (istočna i zapadna obala Meksika i Panamski kanal) čini oko tri četvrtine svjetskog prometa.

---


\textsuperscript{22} Cf. Travel and Tourism Analyst (1995), No 2, 7.

\textsuperscript{23} P. Samuels, W. Nordhaus, Ekonomija, XIV. izd., prijevod, MATE, Zagreb 1992., 48.-54.


### Dolasci putnika na krstarenjima (iz inozemstva) u pojedine zemlje - područja (%)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SVIJET (dolars. tis.)</td>
<td>8292</td>
<td>9297</td>
<td>10058</td>
<td>10953</td>
<td>11661</td>
<td>8,9</td>
</tr>
<tr>
<td>%</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>13,4</td>
</tr>
<tr>
<td>AFRIKA</td>
<td>1,4</td>
<td>1,9</td>
<td>1,5</td>
<td>1,6</td>
<td>1,6</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>AMERIKA</td>
<td>75,6</td>
<td>73,9</td>
<td>75,5</td>
<td>73,9</td>
<td>75,3</td>
<td>8,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Karibi</td>
<td>61,2</td>
<td>61,7</td>
<td>62,8</td>
<td>61,8</td>
<td>64,0</td>
<td>10,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sred. Amerika</td>
<td>14,2</td>
<td>12,0</td>
<td>12,5</td>
<td>11,9</td>
<td>11,2</td>
<td>7,6</td>
</tr>
<tr>
<td>AZIJA</td>
<td>4,0</td>
<td>4,3</td>
<td>5,3</td>
<td>6,9</td>
<td>7,6</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ist. Azija</td>
<td>0,6</td>
<td>0,4</td>
<td>1,8</td>
<td>3,0</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Jugoist. Azija</td>
<td>1,7</td>
<td>1,9</td>
<td>1,8</td>
<td>1,3</td>
<td>1,4</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Zap. Azija</td>
<td>1,6</td>
<td>1,9</td>
<td>1,5</td>
<td>2,5</td>
<td>2,7</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>EUROPA</td>
<td>16,5</td>
<td>18,0</td>
<td>16,1</td>
<td>16,2</td>
<td>14,1</td>
<td>4,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Juž. Europa</td>
<td>16,4</td>
<td>17,8</td>
<td>16,0</td>
<td>16,1</td>
<td>14,0</td>
<td>4,7</td>
</tr>
<tr>
<td>OCEANIJA</td>
<td>2,5</td>
<td>1,9</td>
<td>1,6</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
<td>-6,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tablica 2.


Sredozemlje je zastupljeno s tek jednom sedminom, a udjel mu je smanjen od polovice 80-ih zbog pretežito sigurnosnih razloga - terorizma, političkih previranja, ratnih sukoba.

Usporedbom razmještaja krstarenja i inozemnog turizma (dolasci) uočavaju se bitne razlike (tabl. 3). Moglo bi se zaključiti da je Europa u turističkom tržištu ono što su Karibi u krstarenjima, da je Sjeverna Amerika u turizmu na razini Europe u krstarenjima, Afrika i Azija gotovo dvostruko "jače" u turizmu nego u krstarenjima, a Oceania na razini ili nešto zastupljenija u krstarenjima. 27 To ukazuje na posebnosti i razlike tržišta krstarenja i turističkog tržišta.

---

27 Svjetske statistike o turističkom pretetu i putnicima na krstarenjima nisu ujednačene i postoje razlike između pojedinih izvora ili čak istih izvora različitih godina izdanja. Metodološki je pristup različit, a osobito regionalni obuhvat. Razlike i neuskladenosti nisu, međutim, takve da bitno utječu na zaključke, ali brojke ipak treba uzeti orijentacijski.
PROSTORNI RAZMJESTAJ INOZEMNOG TURIZMA (DOLASCI - %)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SVIJET (dol. tis.)</td>
<td>330907</td>
<td>356876</td>
<td>382132</td>
<td>415736</td>
<td>443866</td>
<td>7,6</td>
</tr>
<tr>
<td>%</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>AFRIKA</td>
<td>3,3</td>
<td>3,3</td>
<td>3,8</td>
<td>4,0</td>
<td>4,0</td>
<td>13,2</td>
</tr>
<tr>
<td>AMERIKA</td>
<td>19,0</td>
<td>19,1</td>
<td>19,6</td>
<td>18,9</td>
<td>18,8</td>
<td>7,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Karibi</td>
<td>2,5</td>
<td>2,7</td>
<td>2,7</td>
<td>2,6</td>
<td>2,6</td>
<td>8,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sred. Amerika</td>
<td>1,8</td>
<td>1,9</td>
<td>1,8</td>
<td>1,9</td>
<td>1,9</td>
<td>8,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Sj. Amerika</td>
<td>12,4</td>
<td>12,5</td>
<td>13,0</td>
<td>12,4</td>
<td>12,4</td>
<td>7,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Juž. Amerika</td>
<td>2,3</td>
<td>2,0</td>
<td>2,1</td>
<td>2,0</td>
<td>1,9</td>
<td>3,0</td>
</tr>
<tr>
<td>AZIJA</td>
<td>12,5</td>
<td>13,0</td>
<td>13,9</td>
<td>13,2</td>
<td>14,1</td>
<td>10,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Ist. Azija</td>
<td>5,4</td>
<td>5,9</td>
<td>6,4</td>
<td>5,3</td>
<td>5,5</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Jugoist. Azija</td>
<td>3,4</td>
<td>3,6</td>
<td>3,9</td>
<td>4,2</td>
<td>4,9</td>
<td>17,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Juž. Azija</td>
<td>0,8</td>
<td>0,7</td>
<td>0,7</td>
<td>0,8</td>
<td>0,7</td>
<td>4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Zap. Azija</td>
<td>2,9</td>
<td>2,8</td>
<td>2,9</td>
<td>2,9</td>
<td>3,0</td>
<td>8,7</td>
</tr>
<tr>
<td>EUROPA</td>
<td>64,2</td>
<td>63,5</td>
<td>61,5</td>
<td>62,8</td>
<td>62,0</td>
<td>6,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Ist. Europa</td>
<td>9,3</td>
<td>9,6</td>
<td>9,3</td>
<td>10,3</td>
<td>11,3</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Sj. Europa</td>
<td>6,3</td>
<td>6,4</td>
<td>6,2</td>
<td>6,2</td>
<td>6,0</td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Juž. Europa</td>
<td>23,1</td>
<td>23,2</td>
<td>22,5</td>
<td>20,8</td>
<td>19,7</td>
<td>3,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Zap. Europa</td>
<td>25,5</td>
<td>24,3</td>
<td>23,5</td>
<td>25,5</td>
<td>25,0</td>
<td>7,1</td>
</tr>
<tr>
<td>OCEANIJA</td>
<td>1,0</td>
<td>1,1</td>
<td>1,2</td>
<td>1,1</td>
<td>1,1</td>
<td>10,8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz izvora navedenog u tabl. 2., 40.-84.

Dominantan položaj Karipske regije i sjevernoameričkog kontinenta na tržištu pomorskih krstarenja održava se na opseg i rast prometa putnika u lukama toga dijela svijeta (tabl. 4.)
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Miami</td>
<td>722,8</td>
<td>1140,8</td>
<td>1148,5</td>
<td>1269,6</td>
<td>1547,7</td>
<td>1578,6</td>
<td>218,4</td>
<td>7,4</td>
</tr>
<tr>
<td>San Juan</td>
<td>61,6</td>
<td>313,9</td>
<td>432,8</td>
<td>445,8</td>
<td>456,0</td>
<td>476,5</td>
<td>773,5</td>
<td>20,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Port Canaveral</td>
<td>0,0</td>
<td>294,7</td>
<td>395,5</td>
<td>501,6</td>
<td>536,4</td>
<td>460,3</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Los Angeles</td>
<td>119,0</td>
<td>291,3</td>
<td>304,9</td>
<td>341,2</td>
<td>443,9</td>
<td>425,1</td>
<td>357,2</td>
<td>12,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Port Everglad.</td>
<td>74,6</td>
<td>205,6</td>
<td>400,0</td>
<td>442,1</td>
<td>382,7</td>
<td>372,4</td>
<td>499,2</td>
<td>15,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Vancouver</td>
<td>65,9</td>
<td>167,2</td>
<td>194,7</td>
<td>212,3</td>
<td>224,9</td>
<td>259,6</td>
<td>393,9</td>
<td>13,3</td>
</tr>
<tr>
<td>New York</td>
<td>168,0</td>
<td>164,4</td>
<td>135,5</td>
<td>165,1</td>
<td>155,1</td>
<td>216,7</td>
<td>129,0</td>
<td>2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Tampa</td>
<td>26,4</td>
<td>94,8</td>
<td>32,8</td>
<td>26,5</td>
<td>33,0</td>
<td>121,9</td>
<td>461,7</td>
<td>14,9</td>
</tr>
<tr>
<td>New Orleans</td>
<td>10,0</td>
<td>26,6</td>
<td>38,8</td>
<td>41,2</td>
<td>58,1</td>
<td>60,1</td>
<td>601,0</td>
<td>17,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Palm Beach</td>
<td>10,0</td>
<td>10,7</td>
<td>37,8</td>
<td>19,1</td>
<td>19,6</td>
<td>35,1</td>
<td>351,0</td>
<td>12,1</td>
</tr>
<tr>
<td>San Diego</td>
<td>7,4</td>
<td>16,3</td>
<td>23,1</td>
<td>26,1</td>
<td>32,2</td>
<td>17,3</td>
<td>233,8</td>
<td>8,0</td>
</tr>
<tr>
<td>San Francisco</td>
<td>26,0</td>
<td>21,4</td>
<td>22,0</td>
<td>24,6</td>
<td>23,6</td>
<td>16,4</td>
<td>63,1</td>
<td>-4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Seattle</td>
<td>2,3</td>
<td>0,7</td>
<td>0,4</td>
<td>5,1</td>
<td>4,0</td>
<td>8,7</td>
<td>378,3</td>
<td>12,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Ukupno</td>
<td>1,294</td>
<td>2,748</td>
<td>3,166</td>
<td>3,520</td>
<td>3,917</td>
<td>4,048</td>
<td>312,9</td>
<td>10,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz Lloyd’s List, Cruise and Ferry, May 1995, 23.*

Iz danih je podataka očita koncentracija prometa u lukama na obalama Flordije (1993. 63,4%), a u samo jednoj luci - Miamiju 39,0%. Potvrda je i to teze o izuzetnoj usredotočenosti te vrste pomorskog i turističkog prometa iza kojeg stoji izgrađena infrastruktura velike vrijednosti i organizacije koja omogućuje protijek tolikog broja putnika i opsluživanje "super mega" brodova za krstarenja kapaciteta 100.000 brt i


29 I u drugim važnijim lukama Sjeverne Amerike izgrađuje se oprema i infrastruktura za prihvat i otpremu rastućeg broja putnika i brodova na krstarenjima. Ne čeka se; nastoji se preduhriti dolazak novih putnika, više pristajanja brodova, opslužiti bez zastaja "supre mega" brodove (cf. Fairplay (1994), Vol. 323 (5784), Cruise Supplement, 12.-13.)
više od 3.000 putničkih kreveta u kabinama koji će se sljedećih godina pojaviti na tržištu.\textsuperscript{30}

Obilježje putnika koji krstare na svim podrucjima u svijetu je njihova regionalna pripadnost, što znači da se putnici ipak pretežito odlučuju krstarniti podrucjima prostorno bližim mjestima njihovog boravka. Tako primjerice Amerikanci i Kanadani najviše plove Karibima, uz obale Meksika, zapadnu i istočnu obalu Sjeverne Amerike, obale Alaske\textsuperscript{31} europski Sredozemljem i Baltikom (tabl. 5), Japanci u svojoj regiji, putnici s jugoistoka Azije tom regijom (tabl. 6. i 7.).

**BRITANCI NA POMORSKIM KRSTARENJIMA U EUROPI I IZVAN EUROPE**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Broj putnika - tis.</td>
<td>135,1</td>
<td>156,6</td>
<td>160,8</td>
<td>179,4</td>
<td>187,1</td>
<td>219,2</td>
<td>254,0</td>
<td>270,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Europa</td>
<td>101,4</td>
<td>103,2</td>
<td>96,5</td>
<td>102,5</td>
<td>93,6</td>
<td>107,9</td>
<td>128,8</td>
<td>131,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Izvan Europe</td>
<td>33,7</td>
<td>53,4</td>
<td>64,3</td>
<td>76,9</td>
<td>93,5</td>
<td>111,3</td>
<td>125,2</td>
<td>138,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Ukupno - %</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Europa</td>
<td>75,1</td>
<td>65,9</td>
<td>60,0</td>
<td>57,1</td>
<td>50,0</td>
<td>49,2</td>
<td>50,7</td>
<td>48,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Izvan Europe</td>
<td>24,9</td>
<td>34,1</td>
<td>40,0</td>
<td>42,9</td>
<td>50,0</td>
<td>50,8</td>
<td>49,3</td>
<td>51,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>


\textsuperscript{31} Amerikanci sudjeluju s preko 90\% na sjevernoameričkom tržištu pomorskih krstarenja (izračunano prema podacima iz Trade Wind (1995), Vol. 6, No 4, 16.; Travel and Tourism Analyst (1995), No 2, 5., 22.

PUTNICI NA MEĐUNARODNIM KRSTARENJIMA KROZ LUKU SINGAPUR

<table>
<thead>
<tr>
<th>Godina</th>
<th>Broj brodova</th>
<th>Broj pristajanja</th>
<th>Broj putnika</th>
<th>Indeks</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1986.</td>
<td>25</td>
<td>75</td>
<td>34.500</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>1987.</td>
<td>24</td>
<td>172</td>
<td>59.730</td>
<td>173,1</td>
</tr>
<tr>
<td>1988.</td>
<td>23</td>
<td>143</td>
<td>64.153</td>
<td>107,4</td>
</tr>
<tr>
<td>1989.</td>
<td>30</td>
<td>123</td>
<td>59.078</td>
<td>92,1</td>
</tr>
<tr>
<td>1990.</td>
<td>32</td>
<td>143</td>
<td>62.585</td>
<td>105,9</td>
</tr>
<tr>
<td>1991.</td>
<td>29</td>
<td>276</td>
<td>131.500</td>
<td>210,1</td>
</tr>
<tr>
<td>1992.</td>
<td>35</td>
<td>350</td>
<td>190.000</td>
<td>144,5</td>
</tr>
<tr>
<td>1993.</td>
<td>38</td>
<td>344</td>
<td>164.600</td>
<td>86,6</td>
</tr>
<tr>
<td>1994.</td>
<td>49</td>
<td>986</td>
<td>703.400</td>
<td>427,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>


PUTNICI NA KRSTARENJIMA KROZ LUKU SINGAPUR PREMA ZEMLJAMA PODRIJETLA (%)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ASEAN</td>
<td>76,1</td>
<td>72,4</td>
<td>75,9</td>
</tr>
<tr>
<td>SAD</td>
<td>6,0</td>
<td>9,5</td>
<td>9,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Europa</td>
<td>7,3</td>
<td>7,6</td>
<td>8,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Australija / Novi Zeland</td>
<td>5,3</td>
<td>4,5</td>
<td>3,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Tajvan</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>0,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Japan</td>
<td>2,9</td>
<td>2,1</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Druge zemlje</td>
<td>2,4</td>
<td>3,9</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Ukupno</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Po regionalnoj usmjerenosti krstarenja se donekle mogu uspoređivati s turizmom, jer su i turisti usmjereni na "svoje" regije (tabl. 8.)
DOLASCI INOZEMNIH TURISTA NA POJEDINA PODRUČJA PREMA EMITIVNIM PODRUČJIMA (%-1990.)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Emitivna područja</th>
<th>Receptivna područja</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Afrika</td>
</tr>
<tr>
<td>Afrika</td>
<td>46,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Amerike</td>
<td>4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Azija¹</td>
<td>7,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Europa</td>
<td>42,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ukupno (%)</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>dolasci - tis.</td>
<td>17.715</td>
</tr>
</tbody>
</table>

¹) Odnosi se samo na Daleki istok/Jugoistok/Pacifik, Srednji istok i južnu Aziju


Unatoč ogromnom napretku u svim prijevoznim granama, a osobito zračnom prijevozu, što se posebno odnosi na mogućnosti, brzinu i cijene prijevoza, još je uvijek bjelodano prisutan problem (financijski i vremenski) savladavanja prostornih udaljenosti, pa se putnici odlučuju za bliže destinacije, odnosno luke ukrcaja.

Trajanje krstarenja sve je kraće a širenjem kruga korisnika cijena usluge (plovidba i usluge na brodu, prijevoz do luke ukrcaja, najmanje noćenje u luci ukrcaja prije ukrcaja i obrnutog) postaje također bitni činitelj odluke. Sve su to, dakako, razlozi "zadržavanja" u regijama do kojih se za dolazak u luke ukrcaja i, nakon plovidbe zbog razonade, što je temeljni motiv putovanja, povratak kući troši manje vremena i novca.

5. PROMJENE

Posljednje desetljeća stoljeća koje je na izmaku ostat će zabilježeno po izrazitim promjenama u pomorskim krstarenjima. Krstarenja postaju općenito i pojedinačno masovna pojava i masovna brodska zabava. U plovidbi su već brodovi s više od 70.000 brt i preko 2.700 kreveta u brodskim kabinama, a tijekom 1996., 1997. i 1998. bit će u promet uključeni i orijasi veći od 100.000 brt s više od 3.000 kreveta.

Klasična krstarenja motivirana "mirnom" plovidbom u tradicionalnom luksuznom ambijentu, posjetom većem broju primorskih gradova i razgledanjem njihovih povijesnih, kulturnih i prirodnih znamenitosti uz ležerniji program i dulje trajanje putovanja sve više potiskuju "zgusnuti" programi i neki novi putnici koji se u kratkom vremenu i uz relativno malo novca žele zabaviti što bolje - nezaboravno.36

Najvažnija promjena u potrošnji temelji se ipak na jednom činitelju a to je, ili, preciznije rečeno, to su obilježja putnika. Iz toga proizlazi i druga bitna promjena, koja se očituje u stalnom smanjenju trajanja putovanja.

Istraživanja na sjevernoameričkom tržištu pokazuju izrazite promjene u tri pravca: 1. putnici su mlađe životne dobi, 2. sve su zastupljeniji putnici s manjim godišnjim prihodima i 3. više je putnika s djecom u obitelji i na putovanjima (tabl. 9.).37

**OBLJEŽJA PUTNIKA NA KRSTARENJIMA IZ SJEVERNE AMERIKE (1994.)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Obilježja</th>
<th>Stanje posljednjih pet godina</th>
<th>Predviđanja</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>SPOL %</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Muškarci</td>
<td>54</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>Žene</td>
<td>46</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>DOB (GODINE) - %</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25 - 40</td>
<td>29</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>40 - 60</td>
<td>36</td>
<td>39</td>
</tr>
<tr>
<td>60 +</td>
<td>35</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>prosj. godina</td>
<td>50</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>GODIŠNJI PRIHODI (USD)</strong></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20.000 - 40.000</td>
<td>31</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>40.000 - 60.000</td>
<td>30</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>60.000 - 100.000</td>
<td>28</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>100.000 +</td>
<td>11</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>prosj. prihodi (tis. USD)</td>
<td>63</td>
<td>51</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Nastavak na str. 193.**

Nastavak Tablice 9.

<table>
<thead>
<tr>
<th>BRAČNO STANJE (%)</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Oženjeni / udane</td>
<td>76</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>Neoženjeni / neudane</td>
<td>24</td>
<td>30</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>OBITELJSKA OBLJEŽJA (%)</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S djecom u obitelji</td>
<td>27</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>Pravnici s djecom</td>
<td>15</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>Pravnici bez djece</td>
<td>12</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Bez djece u obitelji</td>
<td>72</td>
<td>54</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Izvor: Travel and Tourism Analyst (1995), No 2, 7.

Budući da je tržište Sjeverne Amerike dominantno, kretanja na tom tržištu daju pečat i svjetskom tržištu pomorskih krstarenja.

Europsko tržište, tržište Dalekog istoka i jugoistoka Azije još je uvijek bliže klasičnom načinu krstarenja, ali "masovna proizvodnja" ne zaobilazi ni ta područja. U konkurentskoj utakmici "ekonomija veličine" sve više dolazi do izražaja i potiskuje elitizam. 38

Kao glavna posljedica dručijih obilježja, a time i zahtijeva, putnika može se objasniti skraćenje trajanja putovanja (tabl. 10).

**PRODAJA KRSTARENJA U SAD PREMA TRAJANJU PUTOVANJA**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Dana</th>
<th>Putnici (tis.)</th>
<th>Indeks 93./80.</th>
<th>Q god. prom. 80.-93. (%)</th>
<th>Struktura (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2 - 5</td>
<td>347</td>
<td>1.646</td>
<td>474,4</td>
<td>12,7</td>
</tr>
<tr>
<td>6 - 8</td>
<td>846</td>
<td>2.395</td>
<td>283,1</td>
<td>8,3</td>
</tr>
<tr>
<td>9 - 17</td>
<td>221</td>
<td>428</td>
<td>193,7</td>
<td>5,2</td>
</tr>
<tr>
<td>18+</td>
<td>17</td>
<td>11</td>
<td>64,7</td>
<td>-3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Ukupno</td>
<td>1.431</td>
<td>4.480</td>
<td>313,1</td>
<td>9,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Vidi se da u SAD još uvijek prevladava interes za krstarenja od 6-8 dana, ali i to da se bilježi najveći porast putovanja u trajanju od 2-5 dana, te da je njihov udjel sve veći. Zapravo na američkom je tržištu najveći porast ostvaren u putovanjima od 3-4 dana. 39

Slična su kretanja trajanja putovanja i na svjetskom tržištu. Prosječno putovanje u svijetu doista traje još uvijek nešto dulje ali se približuje američkom prosjeku (tabl. 11.).

**PROSJEČNO TRAJANJE KRSTARENJA NA SJEVERNOAMERIČKOM I SVJETSKOM TRŽIŠTU**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Godina</th>
<th>Sj. Amerika</th>
<th>Svijet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1989.</td>
<td>6,4</td>
<td>7,2</td>
</tr>
<tr>
<td>1990.</td>
<td>6,2</td>
<td>6,9</td>
</tr>
<tr>
<td>1991.</td>
<td>6,1</td>
<td>6,8</td>
</tr>
<tr>
<td>1992.</td>
<td>6,2</td>
<td>6,7</td>
</tr>
<tr>
<td>1993.</td>
<td>6,1</td>
<td>6,6</td>
</tr>
<tr>
<td>1994.</td>
<td>6,0</td>
<td>6,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Izvor: Travel and Tourism Analyst (1995), No 2, 7. (za Sj. Ameriku); Lloyd’s Annual Cruise Review 1991, 52., 53. (za svijet); za 1994. procjena autora*

Godišnje skraćenje trajanja krstarenja za prosječno 0,1 dana pokazuje kako su bitne promjene zahvatile cjelokupno svjetsko tržište. Očigledno je da duga i skupa putovanja postupno zamjenjuju ona za koja treba izdvojiti manje vremena i novaca. Primjeri ekonomskog neuspjeha dobro poznatih brodova i velikih plovidbenih pothvata to najbolje potvrđuju.40

6. KRSTARENJA I EKONOMIJA

Krstarenja i ekonomija su u međusobnoj ovisnosti. Ta ovisnost dolazi do izražaja u dva smjera: 1. utjecaj pomorskoprijevoznih i turističkih usluga na ekonomiju zemlje kojoj pripadaju izravni i neizravni nositelji te djelatnosti i na čijem je teritoriju ona obavlja i 2. utjecaj ekonomije, odnosno ekonomskih kretanja i prilika u dotičnoj zemlji na broj putnika koji su u mogućnosti i voljni "investirati" u takvu vrstu "biznisa" - svoje osobno ili obiteljsko zadovoljstvo, razonodu, obogaćivanje vlastite duše i tijela - nepodložnog poslovnom riziku i svim mogućim ekonomskim zamkama kojima je danas "zaražen" poslovni svijet.

---

Utjecaji su različite jakosti a ovise o tome koliko je razvijena u pojedinoj zemlji potražnja i ponuda. Dolaze, dakle, osobito do izražaja u zemljama gdje je razvijena djelatnost pomorskih krstarenja.

Kao najbolji dokaz toj tvrdnji mogu poslužiti SAD, zemlja iz koje dolazi gotovo četiri petine putnika te najveći i najmoćniji operatori (brodarske tvrtke).\(^{41}\)

Računa se da djelatnost pomorskih krstarenja u SAD s pratećim aktivnostima zapošljava izravno i neizravno preko 450.000 djelatnika čije godišnje plaće iznose više od 14,5 mlrd. USD, a porezi od djelatnosti oko 6,4 mlrd. USD.\(^{42}\) Taj "teški novac" usredotočen je, dakle, na jednom ali dominantnom svjetskom tržištu.

Podatke o utjecaju na ekonomije drugih zemalja, primjerice V. Britanija, nema u dostupnoj svjetskoj ekonomskoj literaturi ali se može pretpostaviti da je također u ovisnosti s razinom dosegnutog razvoja djelatnosti krstarenja i cijele ekonomije.

No, središte pažnje u ovom radu nije utjecaj djelatnosti krstarenja na ekonomiju, spominje se samo uzgred, nego odraz ekonomskih kretanja i ekonomskih prilika na krstarenje, tj. promet te vrste putnika.

Za primjer su uzete dvije zemlje iz kojih dolazi znatno više od četiri petine putnika: SAD (tabl. 12)\(^{43}\) i V. Britanije (tabl. 5.). Na primjerima tih dviju zemalja mogu se izvesti valjani zaključci koji vrijede za cijelo tržište.

---


\(^{43}\) Podaci u tabl. 12. se odnose na sve putnike koji krstare na sjevernoameričkom kontinentu, a ne samo građane SAD. Udjel amerikanača je oko 95%. Budući da oko 250.000 amerikanača krstari drugim područjima u svijetu, a to je oko 5% od putnika danih u tablici, može se uzeti da se sav promet odnosi na njih.
PUTNICI NA KRSTARENJIMA PO SJEVERNOAMERIČKIM PODRUČJIMA

<table>
<thead>
<tr>
<th>Godina</th>
<th>Broj putnika (tis.)</th>
<th>Godišnje promjene (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1980.</td>
<td>1.462</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>1981.</td>
<td>1.615</td>
<td>10,5</td>
</tr>
<tr>
<td>1982.</td>
<td>1.577</td>
<td>- 2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>1983.</td>
<td>1.871</td>
<td>18,7</td>
</tr>
<tr>
<td>1984.</td>
<td>1.962</td>
<td>4,8</td>
</tr>
<tr>
<td>1985.</td>
<td>2.289</td>
<td>16,7</td>
</tr>
<tr>
<td>1986.</td>
<td>2.692</td>
<td>17,6</td>
</tr>
<tr>
<td>1987.</td>
<td>2.923</td>
<td>8,6</td>
</tr>
<tr>
<td>1988.</td>
<td>3.308</td>
<td>13,2</td>
</tr>
<tr>
<td>1989.</td>
<td>3.423</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>1990.</td>
<td>3.692</td>
<td>7,9</td>
</tr>
<tr>
<td>1991.</td>
<td>4.115</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>1992.</td>
<td>4.212</td>
<td>2,4</td>
</tr>
<tr>
<td>1993.</td>
<td>4.577</td>
<td>8,7</td>
</tr>
<tr>
<td>1994.</td>
<td>4.846</td>
<td>5,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ø god. stopa rasta 80.-94. 8,9


Bivariantnom analizom koristeći regresijski i korelacijski model uočava se: 1. da je veza stohastička i linearna i 2. da postoje bitne razlike između veze u SAD i V. Britaniji.

Saznanje o obliku, smjeru i jakosti veze pruža dijagram rasipanja, razmještaj točaka parova vrijednosti i njihov položaj prema pravcu regresije.

U primjeru SAD uočava se da je veza između bruto domaćeg proizvoda (BDP)\textsuperscript{44}, kao sintetičkog izraza ekonomije te zemlje, i putnika na krstarenjima jaka (graf. 1), a što potvrđuje i visoka vrijednost koeficijenta korelacije ($r=0,9867$) i koeficijenta determinacije ($r^2=0,9736$).\textsuperscript{45}


\textsuperscript{45} Regresijska i korelacijska analiza je izvršena na kompjutorskom programu KWIKSTAT
BRUTO DOMAĆI PROIZVOD I PUTNICI NA POMORSKIM KRSTARENJIMA (SAD)

Grafikon 1.

Izvor: Izrađeno prema podacima iz izvora navedenih u bilj. 44. (za BDP-cijene 1994.) i tabl. 12. uz napomenu iz bilj. 43. (za putnike)

Kod V. Britanije veza je između BDP-a i putnika na krstarenjima slaba (graf. 2.), a to potvrđuje i relativno niska vrijednost koeficijenta korelacije \( r = 0,7268 \) i koeficijenta determinacije \( r^2 = 0,5282 \).

BRUTO DOMAĆI PROIZVOD I PUTNICI NA POMORSKIM KRSTARENJIMA (V. BRITANIJA)

Grafikon 2.

Uzroke takvih odnosa treba prije svega tražiti u relativnoj masovnosti kod SAD i relativnom ekskluzivizmu na primjeru V. Britanije.\textsuperscript{46}

Potvrđuje to i analiza odnosa svjetskog inozemnog turizma (dolasci) i BDP-a svijeta (graf. 3.) u kojem slučaju je $r=0,9732$ i $r^2=0,9471$.

\textbf{BRUTO DOMAČI PROIZVOD I DOLASCI INOZEMNIH TURISTA (SVIJET)}

\begin{center}
\textbf{Grafikon 3.}
\end{center}

\begin{figure}[h]
\centering
\includegraphics[width=\textwidth]{graph3.png}
\caption{Bruto domaći proizvod i dolasci inozemnih turista (svijet).}
\end{figure}

\textit{BDP (tis. mlrd. USD)}


Naime, u međunarodne turističke tijekove na razini svijeta uključuje se približno oko 10\% svjetskog pučanstva (1994. 5,6 mlrd. stanovnika i 521,1 mln. inozemnih dolazaka turista).

Očigledno je, dakle, a što je s ekonomskog stajališta logično, da su masovnija putovanja iz neke zemlje u jačoj vezi s ekonomijom te zemlje nego što su putovanja malobrojnih, jer "bogati se ionako za sebe pobrinu".

ZAKLJUČAK

Potražnja je na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja dinamična u kretanjima i promjenljiva što se tiče obilježja i zahtjeva. Ussredotočena je pretežito na jedno, odnosno dva područja relativno bliska regijama iz kojih i dolazi najveći broj putnika. Razvojem te djelatnosti sve više dolazi do izražaja i udjel drugih područja, ali je i tu bjelodana regionalna usmjerenost.

Pomorska krstarenja postaju sve više masovna pojava i masovna razonoda i zabava na brodu, a gotovo su već u drugom planu kopneni programi-razgledanje povijesnih, kulturnih, prirodnih znamenitosti, kupovanja. Temeljna je značajka potražnje što više zabave u kratkom vremenu i uz relativno malo novca. Putnici mlade dobi, s nižim godišnjim prihodima i cijelom obitelji zastupljeniji su danas znatno više nego ranije. Kraća su putovanja, stoga, primamljivija za takvu publiku, pa je to glavni razlog što je najveća potražnja za krstarenjima od samo nekoliko dana.

Posljednje desetljeće dvadesetoga stoljeća ostat će, dakle, zabilježeno kao doba masovnosti u potražnji i gigantizmu u ponudi. Do kojih granica? Nije li ovo već razdoblje znanosti? Što slijedi poslije?

Dosadašnja iskustva i praksa u morskom brodarstvu upućuju na to da će nakon svega ipak doći umjerenije vrijeme, da je "otriježnjenje" neizbježno.

Zaboravljaju li i brodari neke bitne povijesne činjenice?

LITERATURA

I. Knjige
1. Barac, A., Veličina malenih (1947.), Zagreb
7. Samuelson P., Nordhaus W., Ekonomija (1992), XIV. izd., MATE, Zagreb
II. Članci

8. Mencer, I., Karakteristike tržišta kružnih putovanja i "Jadrolinija -Cruises"-Rijeka, Ekonomski pregled (1993.), 44 (3-4), Zagreb

III. Studije, monografije, periodika

13. Annual Report 1992, Port of Singapore Authority
15. Annual Report 1994, Port of Singapore Authority
20. Fairplay (1993), Vol. 320 (5733), Supplement, Cruise Shipping
25. Lloyd’s List, magazine focus, Cruise and Ferry, May 1995
27. OECD Economic Outlook 57, June 1995, OECD, Paris
31. Trade Wind (1995), Vol. 6, No 4
32. Trade Wind (1995), Vol. 6, No 23
34. Travel and Tourism Analyst (1993), No 5, The Economists Intelligence Unit, London
35. Travel and Tourism Analyst (1995), No 2, EIU
36. Turistička ponuda Hrvatske '95 (1995.), Turistička zajednica grada Zagreba, Zagreb

IV. Enciklopedije, statistika
40. Pomorska enciklopedija (1978.), II. izd., sv. 4, JLZ, Zagreb
41. Pomorski leksikon (1990.), JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb
42. Shipping Statistics and Market Review (1994), No 7, ISL, Bremen
43. Shipping Statistics and Market Review (1995), No 7
44. Statistical Yearbook (1971), UN, New York
47. World Tables 1993 (1993), World Bank, Washington
Ivo Ban, PhD
Assistant Professor
Faculty of Tourism and Foreign Trade, Dubrovnik

WORLD MARKET OF SEA CRUISES (I.)

Summary
The article deals with the world sea cruises market, this first part featuring demand and its basic characteristics. The said market element has been examined by means of definition breakdown, world market definition, a survey of demand and of its distribution, changes particularly evident from the late 80's and early 90's, as well as the relationship between demand and economic trends.

Key words: sea cruises, world market, demand

OECD Economic Outlook 57, July 1995, OECD, Paris