

Dr. sc. Ivo Ban

Izvanredni profesor na Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik

E-mail: iban@ftvt.hr

KRSTARENJE RIJEKAMA

UDK/UDC: 338.48

Pregledni rad

Primljeno/received: 16. listopada 1998.

Prihvaćeno za tisak / Accepted for publishing: 16. studenog 1998.

Sažetak

U radu se obrađuje krstarenje rijekama - specifičan oblik prijevoznih i turističkih usluga u funkciji odmora, razonode, razgledanja civilizacijskih i prirodnih znamenitosti.

Ističu se specifičnosti te djelatnosti u odnosu na pomorska krstarenja koja su višestruko zastupljenija na tržištu krstarenja, što je i razlog njezine zapostavljenosti u literaturi i statistici plovidbe rijekama u turističke svrhe.

U svijetu natprosječno raste potražnja za ovakvim vidom turizma i njoj se prilagođava ponuda u skladu sa specifičnostima pojedinih područja krstarenja.

Naglašava se posebnost tržišta krstarenja rijekama sa stajališta organizacije, što se očituje u manjem stupnju globalizacije te većoj regionalnoj usmjerenosti u usporedbi s pomorskim krstarenjima.

Posebno se govori o ulozi riječnih luka koje više dolaze do izražaja kao dijelovi grada privlačni putnicima - turistima nego li kao prometni (infrastrukturni) objekti koji pružaju usluge brodovima. Prihvat i otprema relativno malih riječnih brodova ne predstavljaju osobito zahtjevan tehnički i organizacijski posao.

Ključne riječi: krstarenje rijekama, prijevozno - turističke usluge, riječni brodovi, riječne luke.

UVOD

Ovim radom autor zaokružuje analizu specifičnog prijevoznog i turističkog tržišta - tržišta krstarenja. U prvom je radu pod naslovom "Svjetsko tržište pomorskih krstarenja (I.)" (Ekonomski misao i praksa, vol. 4, br. 2/1995., str. 179.-202.) obrađena potražnja, a u drugom naslovljenom "Svjetsko tržište pomorskih krstarenja (II.)" (Ekonomski misao i praksa, vol.

7, br. 1/1998., str. 9.-61.) ponuda na tom dinamičnom, raznovrsnom i po čitavom svijetu rasprostranjenom tržištu koje iz godine u godinu privlači sve veći broj putnika - turista i postaje izuzetno zanimljivo brodarskim kompanijama, tuoperatorima, zrakoplovnim tvrtkama, lukama, hotelskim kućama, lokalnom gospodarstvu i znanstvenicima.

Krstarenje rijekama je doista samo malen dio tržišta krstarenja, ali i taj segment privlači iz godine u godinu sve veći broj putnika - turista. To će pridonijeti njegovom izlasku iz "anonimnosti" i većoj zastupljenosti u svjetskoj statistici, periodici te literaturi.

Uz sve sličnosti s pomorskim krstarenjima krstarenje rijekama je ipak poglavlje za sebe. Posebnosti dolaze do izražaja i u potražnji i u ponudi, u bitnim odrednicama organizacije i ostvarenja aranžmana. Elementi sličnosti su istodobno i elementi bitnih razlika između jednog i drugog oblika prijevoza vodenim putovima u turističke svrhe.

Danas, kada je pred konkurencijom cestovnog, zračnog i željezničkog prometa, gotovo potpuno iščezao javni putnički prijevoz rijekama na dužim udaljenostima, krstarenje tim putovima pokazuje da se putnici zbog nekog drugog razloga vraćaju rijeci, jer putovati tim plavim putovima u plovćim palačama, kako je pisao Mark Twain, poseban je ugođaj. Plovi se sporo krivudavim riječnim tokom, ali plovidba nije sama sebi cilj. Ona je samo način da se čovjek odmori, zabavi, razgleda povijesne, kulturne i prirodne znamenitosti. Pokretači su tipični turistički motivi koji inače u turističke tijekove uključuju milijarde turista. Zasad se zaista samo mali broj ljudi odlučuje krstariti rijekama, ali ohrabruje činjenica da se taj oblik turizma već niz godina natprosječno razvija.

1. SPECIFIČNOSTI

Krstarenje rijekama je prijevozna i turistička usluga, a dio je "industrije" krstarenja. U stručnoj se literaturi kao i svakodnevnoj praksi koriste i izrazi "krstarenje unutarnjim vodenim putovima" i "krstarenje vodenim putovima". Dva su potonja izraza preciznija u odnosu na izraz "krstarenje rijekama", jer u semantičkom i praktičnom smislu obuhvaćaju plovidbu (krstarenja) plovnim kanalima i jezerima, što je gotovo nezaobilazno u ovoj vrsti krstarenja, s obzirom da su rijeke u velikom broju slučajeva spojene kanalima, jezera također ili se pak rijeke ulijevaju u jezera. Sve to zajedno tvori razgranatu prirodnu i/ili "proizvedenu" mrežu vodenih putova i čini je zanimljivom i privlačnom za krstarenja, odnosno plovidbu iz zadovoljstva, zabave, odmora i usputnog razgledanja prirodnih, povijesnih i kulturnih znamenitosti.

U ovom se radu upotrebljava izraz "krstarenje rijekama", a rad je tako i naslovljen, unatoč "manjkavostima" tog izraza. Autor se opredijelio za tu opciju iz nekoliko razloga, a to su: 1. krstarenje rijekama je dominantan segment krstarenja unutarnjim vodenim putovima, 2. izraz obuhvaća bit pojma a i jednostavan je i 3. polazi se od činjenice da u širem smislu

izraz "krstarenje rijekama" obuhvaća krstarenje kanalima, jezerima pa i duž morske obale na ušćima rijeka u more ili spoju kanala s morem.

Naime, u programe krstarenja rijekama nekad je na početku i/ili na kraju putovanja bilo uključeno i kratko krstarenje morskom obalom ako je putovanje završavalo ili počinjalo na ušću rijeke ili ako je polazna luka bila obližnja morska luka (Sankt Peterburg, Amsterdam, Rotterdam, Venecija, Constanca, New Orleans). Nekad se morskim brodovima rijekom ulazilo duboko u kopno, pa su to bila kombinirana pomorsko-riječna krstarenja (Amazona, Saint Lawrence Seaway).

Dakle, kombinacije su brojne, različitih detalja u programima krstarenja ima napretek, a svi se organizatori trude da upravo raznovrsnošću sadržaja putovanja privuku što više putnika - turista.

Ako se sve to ima u vidu onda je besmisleno i nepotrebno inzistirati na potpunoj čistoći izraza i obuhvata, odnosno opsega i dosega pojma "krstarenje rijekama", "krstarenje unutarnjim plovnim putovima" i "krstarenje vodenim putovima". U svemu ovome je bitno da se zna "o čemu se radi", tj. što je "unutra" a što nije.

Stavu autora možda bi se moglo prigovoriti da razlozi za njegovu opciju nisu dovoljno znanstveno utemeljeni, tj. da obrazloženje nema znanstvenu "težinu". "Opravdanje" autora za takav "promašaj" temelji se na svrsi ovoga rada, odnosno namjeri da se u njemu obradi "krstarenje rijekama" sa svim značajkama djelatnosti, njezinim specifičnostima, stanju i kretanjima, tj. želji da analizira svjetsko tržište i prijevozne i turističke djelatnosti koje on izdvaja kao poseban dio krstarenja brodovima prilagođenih svrsi kojoj služe i mediju kojim plove.

Na rijekama se inače u javne i turističke svrhe prevozi dosta putnika brodovima različitih tipova i veličina. Prevoze se i putnici u javnom lokalnom, regionalnom i međumjesnom prometu, turisti, izletnici na određenim turama i po posebnim programima. Međutim, takav se prijevoz ne ubraja u krstarenja, jer u taj vid riječno-prijevozne i turističke usluge spada prijevoz koji traje najmanje jedan dan, što znači da putnik - turist prespava barem jednu noć na brodu koji, prema najčešće korištenim kriterijima u stručnoj literaturi, raspolaže s 50 i više postelja u putničkim kabinama. Ovo je razgraničenje vrlo važno jer točno definira djelatnost i brod koji se onda prate kao statističke jedinice.

Na prvi je pogled krstarenje rijekama slično krstarenju morem, jer plovi se ipak brodom, put je vodeni, svrha plovidbe nije prijevoz putnika - turista s jednog mjesta na drugo već je cilj odmor, razonoda, zabava na brodu na kojem putnici i borave tijekom putovanja koje se sastoji od plovidbe i zaustavljanja u usputnim lukama, a to sve čini osnovni sadržaj krstarenja.

No, razlike, i to bitne, ipak postoje. Svaki element spomenutih sličnosti istovremeno je i element bitnih razlika, odnosno specifičnosti jedne vrste krstarenja u odnosu na drugu.

Brodovi namjenjeni krstarenju rijekama su znatno manji od brodova kojima se krstari morem. Razlog je u tome što riječni tokovi, uglavnom zbog ograničene dubine, ne mogu primiti veće plovne objekte. Tako primjerice danas u svijetu najveći brod za krstarenja rijekama **American Queen** kompanije Delta Queen Steamboat (SAD) ima kapacitet od 4.700 gt (bruto tonaža) i raspolaže s 436 postelja u putničkim kabinama, što je po kapacitetu 23 puta a po posteljama šest puta manje od u ovom trenutku najvećeg broda namijenjenog krstarenju morem **Grand Princess** (109.000 gt, 2.600 postelja) koji je u svibnju 1998. isporučilo talijansko brodogradilište Ficantijeri naručitelju P&O Princess Cruises (SAD) po cijeni od 450 mln. USD.¹

Velike razlike u veličini brodova pokazuje i prosječan broj postelja u putničkim kabinama. Naime, prosječan brod za krstarenja rijekama imao je u 1997. 146 postelja ili 5,43 puta manje od prosječnog broda za krstarenja morem koji je raspolagao sa 793 postelje.²

Nejednakost u veličini između brodova za krstarenje rijekama i krstarenje morem nije samo kvantitativni pokazatelj razlika. Ona bitno utječe i na sadržaje kojima pojedina vrsta broda raspolaže, odnosno na ponudu koju brod ima.

Logično je da se na većem prostoru može izgraditi i organizirati više raznovrsnijih sadržaja koje putnici koriste. Zato je ponuda na brodovima za krstarenje rijekama, općenito uzevši, po obujmu i strukturi siromašnija, a sama plovidba do unaprijed određenih ciljeva (luka, gradova, prirodnih znamenitosti i ljepota) naglašenija.

Da je na riječnim brodovima znatno manje prostora za putnike ili za potrebe koje su u funkciji putnika (posada, strojarnica, uređaji) pokazuje i podatak da je daleko veća razlika, u usporedbi s morskim brodovima, u kapacitetima nego u posteljama.³

Za razliku od brodova kojima se krstari morem, a osobito brodova "vision" kategorije koji su u prometu od 90-ih i "eagle" kategorije koji će, prema planu, ući u promet 2.000-te,⁴ dakle brodova gradova, brodova koji

1 Cf. Lloyd's Cruise International (LCI) (1998.), Iss. 20, p. 27., stupac II.; LCI (1998.), Iss. 24, p. 7.; Worldwide Cruises and Ports of Call 1997 (1996.), Fodor's, Travel Publications, Inc., New York (etc.), 114.

2 Izračunano prema podacima iz Shipping Statistics and Market Review (1997.), No. 7, ISL, Bremen, 36.; Loyd's Cruise International (1998.), Iss. 19, p. 15., stupac I.

3 To pokazuje u tekstu dana usporedba brodova America Queen i Grand Princess. Na riječnom brodu America Queen dolazi 11 gt po putniku, a na morskom brodu Grand Princess 42 gt ili 3,8 puta više.

4 "Vision" kategoriji pripadaju brodovi od 70.000-100.000 gt, a "eagle" kategoriji brodovi veći od 130.000 gt (cf. Maritime Reporter and Engenering News (1996.), 58 (2), 54.; Tecnologie & Trasporti Mare (1997.), 28 (1-2), 36.)

su kompletna destinacija, brodova "lude" i "nezaboravne" zabave, što je danas izrazit trend u pomorskim krstarenjima, riječni brodovi još uvijek "drže" klasičnu plovidbenu i uravnoteženu atmosferu. I na brodovima koji krstare rijekama ima, dakako, zabavnih i rekreacijskih sadržaja, muzičkih i scenskih priredaba, prostora za odmor "duše", ali sve je to umjerenije, romantičnije i usput.⁵

Okrúženje u kojem brod plovi krstareći rijekama je posebno. Za razliku od krstarenja morem, s jedne i druge strane plovidbenog puta blizu je kopno, korito rijeke je ograničene širine i dubine, opasnosti od nevremena gotovo da i ne postoje, pa je tako plovidba u podsvijesti putnika koji se odlučuju za takav "pothvat" sigurnija od krstarenja nepreglednim morskim prostranstvima.⁶

Iz svega što je prethodno navedeno može se zaključiti da se posebnosti krstarenja rijekama, u usporedbi s krstarenjem morem, temelje na prijevoznom sredstvu, tj. brodu, prijevoznom putu, sadržajima na brodu i samom programu putovanja (krstarenja).

2. ZAPOSTAVLJENOST

Krstarenje rijekama, odnosno segment kombinacije prijevoza brodom i turističkih usluga, odnosno krstarenja brodom općenito, je zapostavljeno. Ta se tvrdnja može argumentirati činjenicom što se u znanstvenoj i stručnoj literaturi u svijetu vrlo rijetko mogu naći ozbiljniji radovi na temu ove vrste krstarenja. Statistički podaci su također oskudni, različiti i nepouzđani, jer su rijetka permanentna praćenja potražnje, ponude i kretanja na tom tržištu. Takvi su podaci posljedica različitog metodološkog pristupa i obuhvata, pa ne omogućuju temeljitije sagledavanje djelatnosti i dublju analizu stanja, strukture, odnosa. Pomanjkanje valjanih informacija ne dozvoljava širu obradu ovog pomalo još uvijek zatajenog tržišta.

Razloge takvog stanja treba prvenstveno tražiti u razini razvijenosti krstarenja rijekama, njegovom udjelu u krstarenjima općenito, tj. u odnosu prema pomorskim krstarenjima. Ekonomska važnost ovog načina krstarenja i njegov učinak na ekonomiju također povećavaju interes za djelatnost.

Odnos je krstarenja rijekama prema krstarenju morem 8,3%, što znači da je 12,1 put više putnika - turista koji krstare morem nego što ih

5 Cf. Frommer's Comprehensive Travel Guide, Cruises '95-'96 (1994.), Macmillan Travel, New York, 181.-186.

6 CLIA (Cruise Lines International Association) provodi redovita istraživanja potražnje pomorskih krstarenja na sjeveroameričkom kontinentu. Kao razlog što se ne ide na takva putovanja navodi se, pored ostalog, i morska bolest (cf. B. Dickinson & A. Vladimir, (1997.), Selling the Sea, John Wiley&Sons, Inc., New York (etc.), 157.)

krstari rijekama. Podaci se odnose na 1997. u kojoj je udio krstarenja rijekama, mjeren brojem putnika, u ukupnim krstarenjima (krstarenja morem + krstarenja rijekama) iznosio 7,6%, dakle tek nešto više od 1/13 turista, koji se odlučuju na krstarenja, krstari rijekama.⁷

Budući da su krstarenja vid turizma, i to međunarodnog turizma, zanimljiv je njihov položaj u tom kontekstu. Naime, udio je krstarenja morem i rijekama u međunarodnom turizmu na globalnoj razini još uvijek skroman i iznosi 1,27% (u 1997.), mjereno odnosom putnika na krstarenjima i dolascima inozemnih turista. Takvom odnosu, međutim, pridonosi uglavnom dinamičan rast krstarenja morem i već dostignuta razina te vrste pomorskoprijevoznih i turističkih usluga,⁸ a ne broj putnika koji se odlučuju na krstarenje rijekama. Udio je turista, koji su se opredijelili provesti svoj odmor u plovidbi rijekama i usputnim posjetama prirodnim ljepotama te povijesnim znamenitostima, u međunarodnom turizmu zaista simboličan. U 1997. iznosio je skoro nezamjetljivih 0,096%.⁹

Izneseni podaci, koji pokazuju mjesto krstarenja rijekama u krstarenjima općenito, u pomorskim krstarenjima kao i u međunarodnom turizmu, potkrepljuju tvrdnju da je, gledajući globalno, simbolična zastupljenost u svim navedenim segmentima tržišta uzrok zapostavljenosti ovog načina pružanja prijevoznih i turističkih usluga.

3. POTRAŽNJA

Iako nema pouzdanih i sveobuhvatnih podataka o potražnji krstarenja rijekama u svijetu, na temelju kretanja pojedinih segmenata svjetskog tržišta može se zaključiti kako je to tržište dinamično te da iz godine u godinu raste broj putnika - turista koji se na taj, može se reći alternativni način, uključuju u turističke tokove.¹⁰

-
- 7 Izračunano prema podacima iz Prisley, T. (1997.), *The world cruise industry at the millennium, Cruise + Ferry 97, Conference Papers, Vol. 1, Session 1*, p. 15. (za pomorska krstarenja) i izvorima navedenim u tabl. 2. (za krstarenja rijekama)
- 8 Pomorska krstarenja bilježe iz godine u godinu dinamičan rast. Od 1,8 mln putnika - turista koji su krstarili morem u 1980. taj je broj narastao u 1997. na blizu 7,1 mln.; povećao se više od 3,9 puta (indeks 1997./1980. = 394,4) ili prosječno godišnje 8,4% (prema I.Ban (1998.), *Svjetsko tržište pomorskih krstarenja (II.)*, *Ekonomski misao i praksa*, 7 (1), 11. i procjene autora za 1997.
- 9 Izračunano na temelju podataka o dolascima inozemnih turista u svijetu (612,8 mln.) 1997. (cf. *Tourism Highlights 1997*, WTO, 5.) i broja putnika - turista na krstarenjima rijekama u istoj godini (586,1 tis.) danog u tabl. 2.
- 10 Cf. *Cruise Directory 1998/99* (1998.), *Lloyd's Cruise International*, 5., stupac II.

Kao dokaz takvoj tvrdnji mogu poslužiti podaci Passenger Shipping Association (PSA), prema kojima je broj putnika iz Ujedinjenog Kraljevstva (UK) koji se opredjeljuju za krstarenja rijekama, svake godine znatno veći.¹¹ Tako je, primjerice, u 1997. iz UK na krstarenje rijekama išlo putnika - turista tri puta više nego li pet godina ranije, tj. 1992. (tabl. 1.).

Tablica 1.

Putnici na krstarenjima rijekama iz Ujedinjenog Kraljevstva

Rijeka	1992.	1997.	Indeks 1997./92.
	putnika (tis.)	putnika (tis.)	
Nil	15	70	466,7
Rajna i pritoci	20	27	135,0
Rijeke u Rusiji	0	15	1.500,0
Dunav	1	10	1.000,0
Yangtze	0,1	5	5.000,0
Rona	1	5	500,0
Elbe (Laba)	0,6	4	666,7
Mississippi	0,5	2	400,0
Duero (Portugal)	1	2	200,0
Druge rijeke	5	4	80,0
Ukupno	44,2	144	325,8

Izvor: *Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 19, p. 15.*

Navedeni podaci su reprezentativni jer potražnja krstarenja rijekama u UK čini oko 1/4 svjetske potražnje.¹² Putnici su iz te zemlje inače u većoj mjeri, nego što je to slučaj u drugim europskim zemljama, orijentirani i na pomorska krstarenja, što je vjerojatno posljedica pomorske tradicije i višestoljetne intenzivne upućenosti na more.¹³ Svjetska statistika

11 U razdoblju od 1989. do 1994. broj se putnika iz UK na krstarenjima rijekama po svijetu povećao za 76,7% ili prosječno godišnje 12,1% (od 7.590 putnika 1989. na 13.408 u 1994.) - izračunano prema podacima iz *Travel & Tourism Analyst (1995.), No. 2, p. 22.*

12 U 1997. po rijekama u svijetu krstarilo je više od 586 tisuća putnika - turista (cf. tabl. 2 u nastavku)

13 Istraživanja (Clia - SAD) pokazuju da je krstarenjima sklonije pučanstvo primorskih zemalja i područja bogatijih i stabilnijih zemalja te zemalja koje imaju slavnu pomorsku tradiciju.

pokazuje da u pomorskim krstarenjima odmah iza putnika - turista iz SAD dolaze putnici iz UK.¹⁴

Podaci iz tabl. 1. pokazuju da na tržištu UK dominira potražnja za krstarenjima Nilom (48,6%). Na europske rijeke otpada nešto više od 2/5 i to najviše Rajnu i pritoke (18,8%), rijeke u Rusiji 10,4%, Dunav 6,9%, Ronu 3,5%, Labu 2,8%, Duero (Portugal) 1,4%. Od vaneuropskih rijeka na prvom je mjestu kineska rijeka Yangtze s 3,5% te Mississippi u SAD s 1,4%. Na sve ostale rijeke u svijetu orijentirano je tek 1/37 potražnje (2,7%).

Potražnja krstarenja rijekama u UK predstavlja samo nešto više od 1/5 potražnje za krstarenjima uopće (krstarenja rijekama + krstarenja morem). Naime, samo 22% putnika na krstarenjima iz UK opredjeljuje se za krstarenje rijekama.¹⁵ Ostali krstare morem - tim znatno popularnijim načinom plovidbe, odmora, zabave.

Krstarenje rijekama popularno je i u Njemačkoj. Dapače, u ukupnim krstarenjima (krstarenje rijekama + krstarenje morem) krstarenje rijekama visoko je zastupljeno. Od 357 tisuća putnika - turista koji su u 1996. odlučili svoj godišnji odmor provesti krstareći, 102 tisuće ili 28,6% krstarilo je rijekama.¹⁶

Primjetan je interes za krstarenje rijekama i u SAD, iako na taj segment tržišta krstarenja otpada svega oko 1/20 ukupne potražnje, tj. gotovo 20 puta više putnika - turista krstari morem nego rijekama u SAD i drugdje u svijetu. Naime, u 1997. iz SAD je na pomorskim krstarenjima bilo nešto manje od pet milijuna putnika, a na krstarenjima rijekama oko 250 tisuća i to 100 tisuća po rijekama u SAD (Mississippi s pritocima, Columbija, Hudson) i oko 150 tisuća po europskim rijekama, a najviše rijekama u Rusiji (Neva, Volga), Aziji (Yangtze, Irrawaddy - Mianma - Burma), Africi (Nil, Zambezi, jezero Kariba), Australiji (Murray) te, što nije obuhvaćeno u ovom radu, Južnoj Americi (Amazona) i Kanadi (St. Lawrence Seaway). Dvije potonje destinacije se ne ubrajaju u tržište krstarenja rijekama već ih svjetska statistika (CLIA, GP Wild (International) LTD.) svrstava u pomorska krstarenja, budući da se tim vodenim putovima uglavnom krstari morskim brodovima (Amazonom do Manausa), ili ih uopće ne obuhvaća jer se na dijelu puta (na Amazoni od luke Manaus do luke Iquitos u Peru) krstari brodovima kapaciteta manjeg od 50 postelja u putničkim kabinama, što je ispod donje granice obuhvata brodova kojima se krstari rijekama.¹⁷

Na putnike - turiste iz triju navedenih zemalja, tj. UK, SAD i Njemačke dolazi preko 4/5 svih putnika koji krstare rijekama u svijetu. To

14 Cf. *supra*, bilj. 7, pp. 13.-14.

15 Cf. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 19, p. 14.

16 Ibid., c.l.

17 Cf. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 20, p. 27., stupac I.

potvrđuje prethodno iznesenu tvrdnju da je najviše putnika - turista na krstarenjima uopće, pa tako i na krstarenjima rijekama, iz bogatijih, te ekonomski i politički stabilnijih zemalja kao i iz primorskih zemalja i područja s tradicijom plovidbe.

Budući da je potražnja svakog proizvoda i usluge, pa tako i ove vrste prijevozne i turističke usluge, opadajuća funkcija njezine cijene, na potražnju svakako utječu i cijene krstarenja po rijekama. One su prosječno nešto niže nego na pomorskim krstarenjima, ali znatno više od cijena prosječnih pensionskih hotelskih alatmanskih aranžmana. Cijena krstarenja ovisi, dakako, o godišnjem razdoblju u kojem se krstari, području i trajanju krstarenja, kategoriji broda i kabine, kompaniji koja organizira krstarenja, uslugama obuhvaćenim aranžmanom.¹⁸

4. PONUDA

Ponuda krstarenja rijekama, odnosno brodskih kapaciteta, čije su temeljne značajke izložene u prvom poglavlju rada, rasprostranjena je po čitavom svijetu, ali je gotovo uvijek vezana za pojedinu rijeku i njene pritoke ili samo za nekoliko bliskih i dostupnih rijeka. To svakako nepovoljno utječe na korištenje brodskih kapaciteta, jer u zimskom razdoblju rijekama nije moguće ploviti zbog njihovog zamrzavanja, a niti je na racionalan i ekonomski prihvatljiv način moguće premještati brodove na područja u kojima je u to vrijeme plovidba moguća. Dakle, za razliku od pokretljive ponude u pomorskim krstarenjima, ponuda koja se odnosi na krstarenja rijekama gotovo je nepokretna, i vezana je uglavnom samo za određeno područje.

Najbolji je pokazatelj ponude na tržištu krstarenja broj postelja u brodskim putničkim kabinama pomnožen s danima krstarenja (postelja/dana) na pojedinom području (rijeci) ili u čitavom svijetu, ako se analizira svjetsko tržište krstarenja rijekama. To je sintetički pokazatelj jer obuhvaća brodove koji su uključeni u ponudu, njihove putničke kapacitete izražene brojem postelja u putničkim kabinama, broj krstarenja (polazaka iz bazne luke) te dane (trajanje) krstarenja. Kada se svi ti elementi uzmu u obzir onda se dobije stvarna ponuda, tj. sve ono što se nudi putnicima u određenom području i razdoblju, a to je obično kalendarska godina. Takvim se pristupom ponuda promatra samo s jednog gledišta, a to je broj postelja/dana ne uzimajući u obzir kvalitetu same ponude, odnosno njezinu kvalitativnu strukturu.

18 Prosječna dnevna cijena po osobi krstarenja rijekom Mississippi brodovima Delta Queen Steamboat Company "America Queen", "Delta Queen" i "Mississippi Queen" iznosila je 1997. 397 USD. Krstarenje u apartmanu stajalo je 497 USD, vanjskoj dvokrevertnoj kabini 397 USD, unutarnjoj kabini 227 USD (cf. Worldwide Cruises and Ports of Call 1997, Fodor's Travel Publication, Inc., New York (etc.), 112.-117.).

Ove naznake su općeg značenja, jer zbog nedostatka sveobuhvatnih statističkih podataka u svjetskoj, regionalnoj i nacionalnim statistikama nije moguće doći do stvarne ponude s kvantitativnog ni kvalitativnog stajališta. Podaci koji su dostupni i koji se koriste u literaturi i periodici nisu sveobuhvatni ni potpuni. Oni se mogu, dakako, smatrati reprezentativnim, ali ne i cjelovitim i konačnim.¹⁹

U tabl. 2. prezentirano je nekoliko elemenata ponude krstarenjima rijekama. Svi pokazatelji doista "govore" o takvoj vrsti ponude ali niti jedan ne može dati točan odgovor na središnje pitanje - kolika je i kakva je ta ponuda.

Tablica 2.

Ponuda krstarenja rijekama u svijetu 1997.

Područje	Broj brodova	Ležajevi u putničkim kabinama	Broj krstarenja	Putnika	Putnika /dana
Zapadna i središnja Europa	35	4.826	896	129.804	793.204
Rusija i zemlje ex SSSR-a	14	3.332	150	36.403	444.471
Nil i druge afričke zemlje	33	3.632	2.157	241.766	1.238.882
Sjeverna Amerika	11	1.728	316	70.778	443.158
Azija i Australija	12	1.819	704	107.338	404.516
Svijet	105	15.337	4.223	586.089	3.324.231

Opaska: Podaci se mogu smatrati reprezentativnim ali ne i konačnim.

Izvor: Obradeno prema podacima iz Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 19, pp. 16.-18.; Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 20, pp. 27.-28.

Najbliže "istini" je pokazatelj "putnika/dana" jer se pretpostavlja da je on identičan s podatkom "postelja/dana", što znači da su njim obuhvaćeni i prijevozno-smještajni kapaciteti brodova i dani plovidbe predviđeni itinerarima i programima.

Inače za prikazivanje ponude krstarenja rijekama podatak "putnika/dana" nije precizan jer je u pravilu kapacitet putnika veći od kapaciteta postelja u putničkim kabinama. Međutim, kako je prethodno istaknuto, u krstarenje rijekama se ubraja plovidba koja traje najmanje jedan dan, što znači dan i noć, pa se stoga može pretpostaviti da je

¹⁹ Cf. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 19, p. 15., stupac II.

pokazatelj "putnika/dana" identičan pokazatelju "postelja/dana", jer putnicima treba pored boravka omogućiti i spavanje u putničkim kabinama.

Iako je krstarenje rijekama rasprostranjeno po čitavom svijetu tj. svim kontinentima, udio pojedinih područja je različit (tabl. 3.).

Tablica 3.

Udio (%) pojedinih područja u ponudi krstarenja rijekama 1997.

Područje	Broj brodova	Ležajevi u putničkim kabinama	Broj krstarenja	Putnika	Putnika/dana
Zapadna i središnja Europa	33,0	31,5	21,2	22,1	23,9
Rusija i zemlje ex SSSR-a	13,3	21,7	3,5	6,2	13,4
Nil i druge afričke zemlje	31,4	23,7	51,1	41,3	37,3
Sjeverna Amerika	10,5	11,3	7,5	12,1	13,3
Azija i Australija	11,5	11,8	16,7	18,3	12,1
Svijet	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Na svjetskoj karti ponude krstarenja rijekama (mjereno putnicima/danima) s preko 1/3 dominira rijeka Nil²⁰ i drugi, ali znatno manje zastupljeni, afrički vodeni putovi, a to su uglavnom jezero Kariba u središnjoj Africi (na garnici Zambije i Zimbabvea) te dio rijeke Zambezi.²¹

Nilom se krstari od Kaira na sjeveru do Aswana na jugu u dužini od skoro tisuću kilometara. Najčešće su luke ukrcaja i/ili iskrcaja Kairo, Luxor i Aswan na krajnjem jugu.²² Najzastupljenija su krstarenja od tri ili četiri dana, a u pravilu su samo dio turističkih aranžmana koji obuhvaćaju i kopnene ture u okviru kojih se posjećuju povijesni gradovi i prirodne rijetkosti.²³

20 Procjenjuje se (PSA - Passenger Shipping Association, G P Wild (International) Ltd.) da na Nilu ima više od 200 brodova koji nude neki od oblika smještaja preko noći. No, budući je većina tih brodova manjeg kapaciteta od 50 ležajeva oni se ne uključuju u službenu statistiku (cf. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 19, p. 14.)

21 LCI (1998.), Iss. 19, p. 17.

22 Ibid., c.l.

23 Cf. Halsall, D. (1994.), Transport for Tourism and Recreation, u: Hoyle, B.S. & Knowles, R.D. (eds.), Modern Transport Geography, John Wiley & Sons, Chichester (etc.), 162., stupac II.

Da je afričko područje sigurnosno i politički stabilnije, te infrastrukturno izgrađenije ta bi regija sigurno bila znatno zastupljenija na svjetskom tržištu krstarenja rijekama. Teroristički pokolj turista u Luxoru 1997. još je jednom potvrdio da je to područje zaista nesigurno, a upozorenja vlada mnogih zemalja svojim državljanima da zbog opasnosti ne putuju u te krajeve usporit će, barem za neko vrijeme, daljnji rast potražnje za tom destinacijom. No, praksa je pokazala da se nevolje pred izazovima što ih pruža turizam relativno brzo zaboravljaju, pa će vjerojatno ponuda afričkog područja s daleko najatraktivnijim Nilom i dalje biti u vrhu svjetske ljestvice. Naime, ponuda na Nilu, jezeru Kariba i rijeci Zambezi nešto je veća od ponude na rijekama zapadne i središnje Europe, te Rusije i zemalja bivšeg SSSR-a, a znatno prelazi ponudu Sjeverne Amerike, Azije i Australije.

Visoko na ljestvici s gotovo 1/4 svjetske ponude krstarenja rijekama je zapadna i središnja Europa.²⁴ Glavnina je ponude orijentirana za krstarenja rijekama Rajnom, Ronom, Dunavom i Labom. Znatno manji kapaciteti su na rijekama sjeverne Francuske, portugalskoj rijeci Douro, talijanskoj rijeci Po i kanalu Rajna-Majna-Dunav.²⁵ Krstarenja traju prosječno oko šest dana (tabl. 4.), što je samo nešto iznad svjetskog prosjeka. Najznačajnija luka na krstarenjima Dunavom je Passau, Rajnom Basel i Amsterdam, a Ronom Arles i Lyon. Velike morske luke (Rotterdam, Amsterdam i Venecija) tek su simbolično zastupljene na tržištu krstarenja rijekama. Daleko veći značaj na tom tržištu imaju kontinentalne riječne luke.

- 24 Na temelju izvora navedenog u bilj. 20. procjenjuje se da je ponuda zapadne i središnje Europe veća za 1 750 postelja, odnosno 300 tisuća putnika/dana nego što je dano u tabl. 2. Međutim, to se u ovom radu nije uzelo u obzir jer je slično stanje i na drugim područjima, ali razlike nisu uvijek kvantificirane. Zbog rizika primjene različite metodologije, odnosno obuhvata i nepostojećih prihvatljivih procjena na drugim područjima u radu se ponuda razmatra i analizira prema podacima koje daje službena svjetska statistika.
- 25 Prosječna je cijena krstarenja (različite kategorije kabina) po osobi dnevno Dunavom (šest dana) od Passau-a do Budimpešte i natrag ukrajinskim brodom (MS "Dnepr") u srpnju 1997. iznosila 134 USD. Prosječna je cijena po osobi dnevno sedmodnevnog krstarenja istim itinerarom u srpnju 1997. njemačkim brodom (MS "Mozart") iznosila 240 USD (izračunano prema podacima iz Flussreisen 1997, Seetours, 10., 14., 31., 33.)

Tablica 4.

Neke značajke ponude krstarenja rijekama u 1997.

Područje	Ø postelja po brodu	Ø krstarenja po brodu	Ø trajanje krstarenja (dana)
Zapadna i središnja Europa	138	26	6,1
Rusija i zelje ex SSSR-a	238	11	12,2
Nil i druge afričke zemlje	110	65	5,1
Sjeverna Amerika	257	29	6,3
Azija i australija	152	59	3,8
Svijet	143	40	5,7

Opaska U drugom i trećem stupcu brojevi su zaokruženi

Izvor: Izračunano prema podacima iz tabl. 2.

Krstarenje ruskim rijekama je izuzetno popularno u Ujedinjenom Kraljevstvu, tako da potražnja prelazi ponudu. I u SAD je potražnja za ruskim rijekama vrlo velika. Krstari se najviše Nevom, Svirom, Volgom, Donom, Jenisejem te bjelorusko-ukrajinskom rijekom Dnjeprom.²⁶ Značajka je krstarenja ruskim rijekama da krstarenja traju prosječno vremenski duže nego na drugim područjima (tabl. 4.), što je i razlog da je udio putnika 2,2 puta manji od udjela putnika/dana (manje putnika koji dulje plove) - tabl. 3. i da je manje krstarenja - putovanja po brodu (tabl. 4.). Najviše se krstari na relaciji Sankt Peterburg - Moskva i/ili Moskva - Sankt. Peterburg, pa te dvije luke imaju daleko najviše polazaka/dolazaka brodova i najveći promet putnika na krstarenjima u usporedbi s drugim itinerarima i lukama na tom području.²⁷

U Sjevernoj Americi najviše se krstari rijekom Mississippi i njenim pritocima²⁸, pa je i ponuda krstarenja tom rijekom dominantna. Krstari se također rijekom Columbijom i njenim pritocima na zapadnoj obali, te rijekom Hudson i kanadskim vodenim putovima na istočnoj obali. Putnicima

26 Cf. OdessAmerica 1998, Russian Waterways, OdessAmerica Corporation, New York, 10.

27 Prosječna je cijena po osobi dnevno dvanaestodnevno krstarenja od Moskve do Sankt Peterburga ili od Sankt Peterburga do Moskve ruskim brodom (MS "Lav Tolstoj") u srpnju 1998. iznosila 135 USD (izračunato prema OdessAmerica 1998, Russian Waterways, OdessAmerica Corporation, 13.)

28 Cf. McIntosh, R.W., Geoldner, C.R. & Ritchie, J.R.B. (1995.), Tourism: Principles, Practices, Philosophies, 7th edn, John Wiley & Sons, Inc., New York (etc.), 112.

- turistima su zanimljiva i Velika jezera, te vodeni put St. Lawrence -Velika jezera kao i rijeka Amazona u Južnoj Americi, ali, kako je u trećem poglavlju navedeno, zbog statističkog obuhvata krstarenja tim putovima u pomorska krstarenja ona nisu obuhvaćena u ovom radu.

Značajka je krstarenja rijekama Sjeverne Amerike da traju prosječno nešto više od šest dana (tabl. 4.). Pored toga bitna je razlika u ponudi krstarenja rijekom Mississippi od drugih rijeka. Naime, Mississippijem plove veći i luksurniji brodovi s krmenim pogonskim kotačima. To su uglavnom "fun ships" - brodovi zabave na kojima se putnicima pružaju raznovrsni sadržaji, ili su krstarenja tematska (muzički festivali, natjecanja u igrama, konferencije, tečajevi). Na takvim se krstarenjima ne pristaje u više luka. Čitav je program orijentiran na događanja i sadržaje na brodu.

Glavna bazna luka krstarenja Mississippijem je New Orleans, a Columbijom Portland. Na te dvije luke otpada preko 50% ukrcanih putnika koji krstare rijekama Sjeverne Amerike.²⁹

Otvaranje Kine prema svijetu je utjecalo na porast potražnje krstarenja rijekom Yangtze, što je opet formiralo i ponudu na tom području koja se sastoji od plovidbe i kopnenih aranžmana. Ta su krstarenja zapravo samo dio turističkih, pretežito dvadesetodnevni, programa koji uključuju i kopnene ture (uglavnom prijevoz zrakoplovom i vlakom), u okviru kojih se posjećuju gradovi i područja bogati povijesnim i prirodnim znamenitostima.

Inače je krstarenje azijskim rijekama rijetkost. Iznimka je rijeka Irrawaddy u Mianmau (Burmi) kojom se najčešće krstari između gradova (do i natrag) Mandalay i Pagan. Najčešći su putnici iz SAD, Francuske i Ujedinjenog Kraljevstva. Da vlade tih zemalja nisu nesklone vladajućem diktatorskom režimu u Mianmau i da na različite načine ne odvrćaju svoje državljane od putovanja u tu zemlju, sigurno bi bilo znatno više putnika - turista na krstarenju rijekom Irrawaddy.

Ponuda u Australiji usredotočena je na rijeku Murray koja protječe jugoistočnim dijelom kontinenta. Krstarenja traju najčešće tri do četiri dana, a program je klasičan - plovidba i posjeta mjestima s privlačnim povijesnim i prirodnim sadržajima.³⁰

29 Cf. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 20, p. 28.

30 Cf. supra, bilj. 29., c.l.

5. ORGANIZACIJA

Tržište krstarenja rijekama, s organizacijskog stajališta, je specifično u usporedbi s tržištem pomorskih krstarenja. Specifičnost se očituje u slabijem stupnju globalizacije, što je posljedica niže razine razvijenosti krstarenja rijekama u odnosu na krstarenja morem, te većom područnom usmjerenošću koja proistječe iz prostorne ograničenosti krstarenja samo manjim brojem rijeka kojima je moguće ploviti pružajući posebnu vrstu prijevozne i turističke usluge. Tim dvjema posebnostima treba dodati i ograničenost brodskih kapaciteta zbog prirodnih zadanosti plovidbenih putova kao i prilično naglašenu ulogu tuoperatora (turističkih agencija) u odnosu na brodske operatore (brodarske tvrtke).

Na tržištu krstarenja rijekama glavnu ulogu ima manji broj velikih tvrtki - specijaliziranih riječnih brodara i tuoperatora. Osim njih je znatan broj i tvrtki koje se bave pomorskim i riječnim krstarenjima, ali i veliki broj manjih tuoperatora i/ili brodara koji djeluju u tržišnim nišama. Pojedini tuoperatori uzimaju brod (brodove) u vremenski zakup (time charter) ili ih zakupljuju za putovanje, odnosno program od brodarskih tvrtki i prodavaju aranžmane na području na kojem djeluju.³¹ U takvim slučajevima tuoperator obavlja komercijalne poslove, kao što su utvrđivanje programa krstarenja, organizacija krstarenja, prodaja aranžmana (izravno i putem agenata), rezervacija karata i organizacija prijevoza zrakoplovom na ime i za račun putnika, prihvata putnika u luci ukrcaja, animacija, vođenje. Brodar - operator je "zadužen" za plovidbene, tehničke i ugostiteljske poslove.

Izrazito naglašena uloga tuoperatora u krstarenju rijekama je logična jer je potražnja rasprostranjena po čitavom svijetu.³² Ipak ona dominira u najrazvijenijim i bogatim zemljama kao što su SAD, Kanada, Ujedinjeno Kraljevstvo, Njemačka, Francuska, Italija, Austrija, Australija, a i ponuda je usredotočena na uža područja pojedinih kontinenata.

Na tržištu zapadne i središnje Europe dominiraju tri tvrtke - operatora, na koje otpada (1997.) gotovo 2/3 ponude (putnika/dana). Na prvom je mjestu njemačka tvrtka KD River Cruises (27,3%), na drugom također njemačka tvrtka Peter Deilmann (21,4%), a na trećem austrijska tvrtka Luftner Reisen (15,6%). Preostalu trećinu ponude dijeli dvadesetak

31 Tako primjerice američka agencija Elegant Cruises & Tours već prodava sedmodnevno krstarenje Ronom na prijelazu stoljeća (od 27. prosinca 1999. do 3. siječnja 2000.) zakupljenim brodom "Cezanne" po prosječnoj cijeni od 7.800 USD, odnosno 1.114 USD po osobi dnevno (bez prijevoza zrakoplovom New York - Marseilles i obratno) - cf. prospekt "Celebrate the Millennial New York - cruising through the South of France", Elegant Cruises & Tours, Inc., New York, 1998., 4-6.

32 Cf. Holloway, J.C. (1995.), *The Business of Tourism*, 4th edn, Longman, Harlow, 99., stupac II.

tvrtki - operatora koji nastoje naći svoje mjesto na tržištu ukoliko se ne odluče na pripajanje velikima, što je u europskim razmjerima uobičajena praksa.^{33, 34}

Rusko i susjedna tržišta opslužuje manji broj operatora - desetak, ali preko 3/4 tržišta (1997.) otpada na pet tvrtki i to: Uniworld (19,3%), Ambassador Cruise Line (17,5%), Ortodox Cruise Co. (16,4%), Voyages Jules Verne (11,7%) i Northwestern River Shipping Co. (11,2%).³⁵

Afričke vodene putove i rijeku Nil u svim programima krstarenja koristi petnaestak tvrtki (1997.), ali 1/3 tih operatora pokriva skoro 2/3 ponude, odnosno putnika/dana. To pokazuje da i na ovom tržištu "glavnu riječ" ima manji broj velikih i financijski moćnih organizatora turističkih putovanja kojima se predviđa i kratkotrajno krstarenje spomenutim rijekama. Vodeća je tvrtka Nabila Nile Cruise (19,2%) koja svoje aranžmane prodaje i na tržištu SAD. Na drugom i trećem mjestu su operatori koji pripadaju velikim hotelskim lancima Sheraton Nile Cruises (18,1%) i Oberoi Hotels International (11,5%). četvrto i peto mjesto pripada Voyages Jules Verne (7,8%) te Wing Tours & Nile Cruises (7,4%).³⁶

Organizacijski gledano, sjevernoameričko tržište krstarenja rijekama vijerna je "kopija" tržišta pomorskih krstarenja na tom području. To znači da je ponuda izrazito koncentrirana na malen broj velikih i financijski moćnih tvrtki. U ovom konkretnom slučaju 76,6% (1997.) ponude otpada na samo jednu tvrtku, tj. poznatog operatora Delta Queen Steamboat Co. koja s tvrtkom America West Steamboat Co. (11,1%) drži skoro 9/10 ukupne ponude sjevernoameričkog kontinenta.³⁷

Slično je stanje i na azijskom kontinentu, jer na rijeci Yangtze dominira tvrtka Changjiang Cruise Overseas, a na australskim vodama Victoria Cruises Inc.³⁸

Tržište krstarenja rijekama je također promjenljivo, ali nije toliko izrazito dinamično kao tržište pomorskih krstarenja. Nositelji tog posla nastoje zadovoljiti sve segmente potražnje i biti konkurentni prema drugim koji nude iste usluge, ali još nedostaje markentiške agresivnosti i maštovitosti, kakva se susreće na tržištu krstarenja morem. Poslovna filozofija i razvojna strategija još je uvijek pretežito usmjerena na klasičnu ponudu. No, to ne znači da "ne pušu i neki novi vjetrovi" koji postupno pokreću relativno mirne vode kojima plove riječni brodovi i putnici željni

33 Cf. "Going with the flow" (1998.), Lloyd's Cruise International, Iss. 19, pp. 15.-16.

34 Cf. "Uncovering hidden depts" (1998.), Lloyd's Cruise International, Iss. 27, pp. 25.-28.

35 Cf. supra, bilj. 33., p. 16.

36 Ibid., p. 18.

37 Cf. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 20, p. 27.

38 Ibid., p. 28.

novog. Gotovo je sigurno da će se razvojem ovog oblika prijevoza unutarnjim vodenim putovima, zahvaćanjem šireg kruga potražnje, odgovarajućom ponudom, postupno mijenjati sadržaji, brodovi, organizacija, poslovna filozofija, strategije. Tome će, naravno, pridonijeti veća međusobna konkurencija područja kojima se krstari i nositelja krstarenja, a omogućit će je rastuća "protočnost" ljudi - turista zahvaljujući stalnom razvoju svih oblika prometa. Posebna zasluga pripada zračnom prometu jer je taj način prijevoza omogućio prostorno širenje turizma, pa tako i krstarenja rijekama i morem.

Općenito uzevši tržište krstarenja rijekama je organizacijski fleksibilno, jer se tvrtke funkcionalno povezuju i razdvajaju, fizički pripajaju, financijski kooperiraju, zajednički operiraju kratkoročno i/ili dugoročno, prilagođavajući se tako uvjetima na tržištu, odnosno promjenama koje se očekuju. Unatoč uočljivim razlikama između pojedinih dijelova tržišta krstarenja rijekama može se zaključiti kako je i ono u većoj ili manjoj mjeri pod utjecajem općih svjetskih trendova, kao što su primjerice dugoročni poslovni ciljevi, promjenljive strategije, fleksibilna organizacija, više rješenja, liberalizacija, internacionalizacija, globalizacija. Ta je činjenica logična budući da je taj segment tržišta dio općeg, turističkog i prijevoznog tržišta.

6. LUKE

Uloga je luka u krstarenjima rijekama značajna, ali luka dolazi više do izražaja kao dio grada koji je svojim povijesnim i kulturnim bogatstvima zanimljiv putnicima - turistima nego kao infrastrukturni (prometni) objekt koji pruža usluge brodovima na krstarenjima ili u kojoj se, ako je to bazna luka, putnici ukrcavaju na brod ili iskrcavaju s broda na kraju putovanja. Kako se radi o brodovima manjih kapaciteta (prosječno 146 postelja), a velikih (nešto iznad 200 postelja) i najvećih (436 postelja) je vrlo malo, ne postoje tehničke, tehnološke, sigurnosne i organizacijske prepreke, a ni poteškoće oko prihvata brodova. Zbog ograničenih brodskih kapaciteta nisu potrebni osobiti tehnički i organizacijski zahvati ni u baznim lukama.

Unatoč tome što se pred luke ne postavljaju osobiti zahtjevi kojima one ne bi mogle udovoljiti, ipak se na ovom tržištu izdvaja manji broj luka s većim prometom (ukrcaj/iskrcaj) putnika (tabl. 5.). Na to, dakako, utječu brojni čimbenici (geografski položaj, klimatske prilike, atraktivnost, politika turoperatora i brodara, prijevoz putnika do luke ukrcaja i/ili povratak iz luke iskrcaja). Međutim, odlučujući je položaj luke u odnosu na područje i program krstarenja.

Tablica 5.

Značajnije bazne luke za krstarenje rijekama

Područje	Luka	Putnici (ukrcani/iskrcani)
Zapadna Europa	Passau	68.000
	Basel	...
	Arles	...
Rusija	Moskva	16.413
	Sankt Peterburg	13.283
Afrika	Aswan	119.818
	Luxor	116.908
Sjeverna Amerika	New Orleans	24.610
	Portland	11.444
	Memphis	9.130
	St Louis	7.060
Azija (Kina)	Chongqing	...
	Shashi	...
	Wuhan	...
Azija (Mianma)	Mandalay	...
	Pagan	...
Australija	Mannum	...

Izvor: Obradeno prema podacima iz LCI, Iss. 19, pp. 16.-18.; LCI, Iss. 20, p. 28.

Takvu tvrdnju ilustrira luka Passau koja je, upravo zbog svog povoljnog položaja prema najprivlačnijim područjima kojima se krstari Dunavom, izrasla u veliku luku iz koje se godišnje organizira više od 180 krstarenja s preko 34.000 putnika. Za dio programa, čija je, bazna luka Passau, mogla bi se koristiti i luka u Budimpešti, ali svi ti polasci idu ipak iz Passaua jer je njen položaj prema emitivnom području povoljniji, a to znači niži troškovi za turoperatore (operatore) i posredno niža cijena za putnike.

Luke uključene u krstarenja rijekama, a osobito luke u kojima se ostvaruje veći promet brodova i putnika (deseci polazaka godišnje i nekoliko tisuća ukrcanih i iskrcanih putnika) ostvaruju s tog osnova značajne prihode, što se itekako pozitivno odražava na njihovo poslovanje, regionalnu i nacionalnu ekonomiju.

Gradovi u tim poslovima vide mogućnost povećanja ekonomskih aktivnosti, zapošljavanja, aktiviranja prirodnih resursa koji se i ne bi mogli djelotvornije koristiti u druge svrhe, te općenito poticaj razvoju turizma. Jer,

krstarenja općenito, pa tako i krstarenja rijekama ima značajne pozitivne ekonomske učinke.³⁹

Dinamičan razvoj turizma i krstarenja općenito pridonijet će svakako još bržem razvoju krstarenja rijekama, s obzirom da do sada nisu ni iz daleka iskorištene velike mogućnosti koje pružaju unutarnji vodeni putovi (rijeke, jezera, plovni kanali) za plovidbu, odmor, razonodu, dakle za sve faktore što pokreću turiste i čini turizam djelatnošću od iznimne ekonomske važnosti.⁴⁰ U tom obliku prijevoza putnika i turizma treba gledati i mogućnost razvoja alternativnog turizma i prometa u njegovoj funkciji, što je, dakako, pozitivan doprinos razvitku održivog turizma i prometa.

ZAKLJUČAK

Krstarenje rijekama je specifična prijevozna i turistička usluga. Krstari se brodovima prema veličini znatno manjim od plovila namjenjenim pomorskim krstarenjima. Na riječnim je brodovima atmosfera klasično "plovidbena" i odiše smirenošću i uravnoteženošću, za razliku od morskih brodova na kojima prevladava naglašeno zabavni ugođaj. Glavne se posebnosti krstarenja rijekama, u usporedbi s pomorskim krstarenjima, temelje na samom brodu, plovidbenom putu, sadržajima na njemu i programu krstarenja.

I pored osjetnih pomaka naprijed u tom segmentu prijevoznih i turističkih usluga, njegov je udio u krstarenjima općenito i međunarodnom turizmu zaista simboličan. To je glavni razlog što su krstarenja rijekama zapostavljena u svjetskoj statistici, te stručnoj i znanstvenoj literaturi.

Nema, doduše, pouzdanih i sveobuhvatnih podataka o potražnji krstarenja rijekama u svijetu, ali se prema pojedinim dijelovima tržišta ipak može s pouzdanošću tvrditi da je to tržište dinamično i da stalno raste broj putnika - turista koji se na taj način uključuju u turističke tokove. Primjetan je rast potražnje u Ujedinjenom Kraljevstvu, SAD i Njemačkoj, što je važna činjenica, budući da preko 4/5 svih putnika na krstarenjima rijekama u svijetu dolazi iz tih zemalja.

Ponuda je krstarenja rijekama raspoređena po cijelom svijetu. Na svjetskoj karti ponude, mjereno putnicima/danima na brodovima, s više od 1/3 dominira rijeka Nil i drugi, ali daleko manje zastupljeni afrički vodeni putovi, kao što je jezero Kariba i rijeka Zambezi. Značajno mjesto (oko 1/4) imaju i rijeke zapadne i središnje Europe. Vodeće su Rajna, Rona, Dunav i Laba, a ponuda je znatno manja na rijekama sjeverne Francuske,

39 Cf. Dwyer, L. & Forsyth, P. (1998.), Economic significance of cruise tourism, *Annals of Tourism Research*, Vol. 25, No. 2, pp. 393-415.

40 Cf. *Travel & Tourism, A New Economic Perspective, The 1995 WTTC Report - Research Edition* (1995.), Pergamon, Oxford, 3.

portugalskoj rijeci Douro, talijanskoj Po te kanalu Rajna-Majna-Dunav. S nešto ispod 1/7 zastupljene su ruske rijeke Neva, Volga, Don i Jenisej te bjelorusko-ukrajinska rijeka Dnjeper. Na približno su istoj razini sjevernoameričke rijeke Mississippi s pritocima, Columbija s pritocima i Hudson, a kineska rijeka Yangtze, burmanska Irrawaddy te australska Murray zastupljene su s manje od 1/8.

Analizirajući tržište krstarenja rijekama s organizacijskog stajališta uočava se njegova posebnost u odnosu na tržište pomorskih krstarenja, što osobito dolazi do izražaja u manjem stupnju globalizacije i većoj područnoj usmjerenosti. I na ovom tržištu, međutim, vodeću ulogu ima manji broj velikih tvrtki - specijaliziranih brodara i turoperatora, ali i tvrtki utjecajnih i na drugim područjima ekonomskog života.

Značajnu ulogu u krstarenjima rijekama imaju i riječne luke. Njihova uloga dolazi više do izražaja kao mjesta koje se posjećuje zbog povijesnih i kulturnih vrijednosti nego kao infrastrukturni (prometni) objekt koji pruža usluge brodovima, posadama i putnicima. Iako se pred luke ne postavljaju osobiti zahtjevi, ipak se na ovom tržištu izdvaja manji broj luka s većim prometom i/ili posjetom putnika. Odlučujući utjecaj na to ima položaj luke u odnosu na područje i program krstarenja.

LITERATURA

1. Ban, I. (1998.), Svjetsko tržište pomorskih krstarenja (II.), Ekonomska misao i praksa, 7 (1)
2. Celebrate the Millennial New Year - cruising through the South of France (1998.), Elegant Cruises & Tours, Inc., New York
3. Cruise Directory 1998/99, Lloyd's Cruise International
4. Dickinson, B. & Vladimir, A. (1997.), Selling the Sea, An Inside Look at the Industry, John Wiley & Sons, Inc., New York (etc.)
5. Dwyer, L.B. & Forsyth, P. (1998.), Economic significance of cruise tourism, Annals of Tourism Research, Vol. 25, No. 2
6. Flussreisen 1997, Seatours
7. Fromer's Comprehensive Travel Guide, Cruises '95 - '96 (1994.), Macmillan Travel, New York
8. Halloway, J.C. (1995.), The Business of Tourism, 4th edn, Logman, Harlow
9. Halsall, D. (1994.), Transport for tourism and recreation, 155.-179., u: Hoyle, B.S. & Knowles, R.D. (eds.), Modern Transport Geography, John Wiley & Sons Chichester (etc.)

10. Lloyd's Annual Cruise Review 1991 (1992.), LLP, Colchester
11. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 19
12. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 20
13. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 24
14. Lloyd's Cruise International (1998.), Iss. 27
15. Maritime Reporter and Engeneering News (1996.), 58 (2)
16. McIntosh, R.W., Geoldner, C.R. & Ritchie, J.R.B. (1995),
Tourism: Principles, Practices, Philosophies, 7th edn, John Wiley
& Sons, Inc., New York (etc.)
17. OdessAmerica 1998, Russian Waterways, Odes sAmerica
Corporation, New York
18. Preisley, T. (1997.), The world cruise industry at the
millennium, Cruise + Ferry 97, Conference Papers, Vol. 1,
Session 1, Business Meatings Limited (BML), Herts
19. Shipping Statistics and Market Review (1997.), No. 7, ISL, Bremen
20. Tecnologie & Trasporti Mare (1997.), 28 (1-2)
21. Travel & Tourism, A New Economic Perspective, The 1995
WTTC Report - Research Edition (1995.), Pergamon, Oxford
22. Travel & Tourism Analyst (1995.), No. 2, The Economist
Intelligence Unit, London
23. Worldwide Cruises and Ports of Call 1997 (1996.), Fodor's
Travel Publications, Inc., New York (etc.)
24. World Tourism Organization (1998.), Tourism Highlights
1997, WTO, Madrid

Ivo Ban, Ph.D.

Associate Professor

Faculty of Tourism and Foreign Trade, Dubrovnik

RIVER CRUISING

Summary

The paper analyzes river cruising - a specific form of transport and tourist services functioning for vacations, recreation, and the viewing of civilized and natural resources.

The distinctive particularities of this branch are pointed out, as compared to sea cruising, which is much more represented on cruising markets. This is the reason why river cruising for tourism has been neglected both in literature and statistically.

Also shown is the above-average growth in global demand for this type of tourism, where demand is adapted to the specific characteristics of particular cruising regions.

The special market features of river cruising are stressed from the perspective of organization, seen through a lower level of globalization and greater regional concentration, as compared to sea cruising.

Special attention is paid to the role of river ports, viewed by traveller - tourists as the extension of a city's attraction, rather than ship-servicing transport (infrastructure) sites. The mooring and servicing of relatively small river ships does not require explicitly demanding technical and organizational labour.

Key words: *river cruising, transport - tourist services, river ships, river ports.*