

Komparativna analiza krstarenja rijekama Nil i Mekong

Pribić, Ema

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:813710>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported](#)/[Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)





Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski Fakultet

Preddiplomski stručni studij poslovna ekonomija: smjer Turističko poslovanje

ZAVRŠNI RAD

Komparativna analiza krstarenja rijekama Nil i Mekong

Ema Pribić

Profesor: Doc. dr. sc. Petra Barišić

6. semestar

Ema Pribić
Ime i prezime studenta/ice

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni rad
(vrsta rada)
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student/ica:

U Zagrebu, 17. 05. 2021.

Ema Pribić
(potpis)

Sadržaj

1. UVOD	1
2. O riječnom turizmu.....	2
2.1 Razvoj riječnog turizma	2
2.2 Funkcija rijeka u turizmu.....	4
.....	6
2.3 Plovnost rijeka	6
2.4 Popularizacija riječnih krstarenja	6
3. VRSTE RIJEČNIH KRSTARENJA	8
3.1 Riječna krstarenja prema vremenskom trajanju	11
3.2. Riječna krstarenja prema tipu sadržaja	12
4. NIL I MEKONG KAO RIJEKE ZA KRSTARENJE	15
4.1.1 Nil, srce Afrike.....	15
4.1.2. O rijeci Nil i geografskim obilježjima.....	17
4.1.3 Plovnost rijeke Nil	19
4.1.4. Atraktivnost Nila i turističkih atrakcija uz obalu	20
4.2 KRSTARENJE NILOM	23
4.2.1. Raspoložive rute krstarenja po Nilu.....	24
4.2.2. Dostupni aranžmani i vrste krstarenja	26
4.2.3. Plovila za riječna krstarenja po rijeci Nil	29
4.2.4. Primjer sadržaja i cijene aranžamana riječnog krstarenja Nilom	32

5.	MEKONG RIJEKA JUGOISTOČNE AZIJE	34
5.1.1.	Rijeka Mekong i njena geografska obilježja	35
5.1.2.	Plovnost rijeke Mekong	37
5.1.3.	Atraktivnost Mekong i turističke atrakcije uz Mekong	38
5.2.	KRSTARENJE MEKONGOM	41
5.2.1.	Raspoložive rute krstarenja na Mekongu	42
5.2.2.	Plovila za krstarenje po Mekongu	44
5.2.3.	Primjer sadržaja i cijene aranžmana	45
6.	USPOREDNO KRSTARENJE RIJEKAMA NIL I MEKONG	47
6.1	Usporedba prema dostupnosti destinacije	48
6.2.	Usporedba prema optimalnom vremenu posjeta	49
6.3.	Usporedba prema načinu odvijanja aranžmana	51
6.4.	Usporedba prema sadržaju aranžmana	52
6.5.	Usporedba prema cijenovnoj dostupnosti	52
6.6.	Usporedba prema osobnoj preferenciji turista	53
7.	ZAKLJUČAK	55
	LITERATURA	56
	INTERNET IZVORI	57
	POPIS ILUSTRACIJA.....	60
	POPIS TABLICA	60

1. UVOD

Razvoj modernih civilizacija i kultura uvijek je bio uz obale najvećih rijeka. Rijeke poput Nila, Eufrata i Tigrisa, Ind, Yangze te brojne druge zaslužne su za razvoj čovječanstva. Plodno tlo i ostale pogodnosti života uz rijeke doprinijele su nastanku mnogih civilizacija, koje su danas ostavile iza sebe veliku povijest i baštinu, u obliku velebnih građevina i same kulture.

Kao posljedica takvog razvoja uz obale rijeka ostali su tragovi raznih povijesnih civilizacija koje postaju predmetom našeg interesa, te se postupno počinje razvijati novi oblik turizma, riječni turizam. Riječni turizam kao grana modernog turizma predstavlja dio nautičkog turizma (Kesar, 2018/2019).

Da bi se ušlo u detaljniju razradu riječnog turizma mora se prvo razlučiti te objasniti pojam nautičkog turizma. Nautički turizam je specifičan oblik turizma koji bilježi kretanja turista na moru ili uz more, te spada u maritimne djelatnosti. Čini samo dio maritimnih djelatnosti te u teoriji turizma ne postoji jedna definicija koja objašnjava ovu granu turizma, već se pojavljuje nekoliko raznih definicija. (Kesar 2018/2019).

Relativno je nova pojava na tržištu. Čine ga putovanje i privremeni boravak osoba izvan domicila radi plovidbe ili boravka na plovilima s ciljem odmora ili rekreacije (Kesar 2018/2019).

Obuhvaća plovidbu i aktivnosti na moru u vlastitim plovilima, iznajmljenim plovilima kao što su jedrilice ili motorne jahte te velikim brodovima za krstarenje koji će biti detaljnije obrađeni u ovom radu. Ovaj oblik turizma razvio se iz zabave u obliku yachtinga (yaht-jahrenje), bio je isključivo luksuzni turizam rezerviran samo za pripadnike najbogatijeg sloja (Kesar 2018/2019).

Postupno se počeo popularizirati i postaje cjenovno prihvatljiv za širu populaciju te nije više privilegija višeg sloja. U današnje doba nautički turizam više nije luksuzni oblik turizma te je dostupan svima koji žele sudjelovati u ovom obliku turizma. Zbog svog velikog i naglog razvoja, postaje jedna od unosnijih grana turizma ali sve više prerasta u kontroverznu pojavu gdje se nekontrolirano razvija i predstavlja ozbiljnu ekološku prijetnju.

2. O riječnom turizmu

Kao što je već napomenuto u uvodu, riječni turizam je sastavni dio nautičkog turizma, koji je jednako kompleksan te nema jasnu definiciju. Riječna krstarenja kao takva interesantna su turistima i za njih postoji veliko zanimanje, ali tek nedavno su pobudila interes unutar znanstvenih zajednica. Ne postoji puno literature za ovu granu turizma, te je naspram drugih u akademskom smislu zanemarivana. Iako je riječni turizam izrazito važan oblik razvoja obale koji može predstavljati i uključivati sve kategorije gornjih razvojnih klasifikacija, akademici, istraživači i stručnjaci za turistički razvoj su to duže vremena zanemarivali (Shetawy, prema Cooper i Prideaux, 2009). Prva turistička riječna krstarenja odvila su se na rijeci Nil sredinom 19. stoljeća na parobrodu, te ih je organizirao T. Cook. Prvi takav aranžman bio je 1869. godine (Čavlek, 1998). Procvat riječnih krstarenja započinje krajem 20. stoljeća i početkom 21. stoljeća, kada se pobuđuje stvarni interes za njima. Ponuda se razvila koristeći obrazac iz krstarenja morima i oceanima.

Iako riječni turizam čini veliki udio nautičkog turizma koji je u uzlaznoj putanji i ima sve veći interes, rijetki su stručni radovi o riječnom turizmu te samim time i riječnim krstarenjima. Riječna krstarenja kao specifični oblik turizma zapostavljena su u svjetskoj i domaćoj znanstvenoj literaturi. Podaci se razlikuju od rada do rada jer nitko nije proveo detaljna istraživanja, te su kao posljedica toga mnogi podaci nepotpuni i neispravni (Ban, 1998.).

U zadnje vrijeme potražnja za riječnim krstarenjima raste te analogno tome i ponuda prati taj trend. Sve je veći interes za riječnim krstarenjima koja svake godine privlače sve više pažnje i turista sa svojom raznolikom i raznovrsnom ponudom (future-cruise.nridigital.com).

Riječna krstarenja bilježe godišnji porast od 16%, te se primjećuje veća potražnja za aranžmanima riječnih krstarenja naspram oceanskih. Procjena je tržišnih stručnjaka da će u ovoj grani turizma u razdoblju od 2018-2027 godine planirani promet dostići vrijednost od čak 7.3 milijarde dolara, sa godišnjom stopom rasta od 5.4%. U 2018. godini Europa broji 359 brodova za riječna krstarenja, te je to najveća flota na svijetu. Rusija sama je brojala 120 brodova za riječna krstarenja, dok je 119 plovila djelovalo u ostatku svijeta (Statista Research Department, 2020.).

2.1 Razvoj riječnog turizma

Riječni ekosustav od pojave modernog oblika turizma nude veliki potencijal za razvoj nove grane turizma koja može uvelike doprinijeti ekonomijama država koje pametno iskoriste

takav resurs. Rijeke mogu postati glavni turistički resurs određene destinacije, koji pruža još širi spektar aktivnosti, od rekreativnog, naučnog i relaksirajućeg sadržaja uz obalu same rijeke i na njoj. Naravno, ne smijemije se zapostaviti i ostale faktore koje sama rijeka pruža u razvoju ekonomije poput pitke vode, oblika prijevoznog sredstva i izvora plodnog tla. Velike svjetske rijeke su oduvijek zanimale mnoge svjetske putnike koji su o njima pisali u svojim putopisima opisujući ih kao prirodne fenomene koji ostavljaju bez daha. U vremenu kada nije bilo moderne tehnologije, iz turističke perspektive, knjige poput putopisa bile su jedini prozor u svijet koji nije u našoj blizini, te su tako postale mehanizam koji potiče maštu čitatelja i zanimanje za potencijalno buduće putovanje. Pisanje i putovanje oduvijek su bili usko povezani (Hulme i Youngs, 2002, prema Cooper i Prideaux, 2009, str 14).

Rijeka Amazona savršen je primjer jedne egzotične rijeke s još uvijek velikim postotkom neistraženog kopna oko nje, koja je predmet fascinacije brojnih istraživača i turista već dugi niz godina. Priče o izgubljenim gradovima, divljim plemenima koja još uvijek žive kao i prije pet stotina godina, čak i priče o gradu od zlata - El Dorado, doprinijele su velikom razvoju turizma na tom području. Kao što je već napomenuto, razvoj riječnog turizma može imati veliki potencijal za ekonomiju države, ali kao i neke druge ekonomske grane može sa sobom donijeti neočekivane štetne posljedice. Krčenje šuma u područjima rijeka uzrokuje brojne poplave koje mogu uništiti arheološka nalazišta ili neko drugo područje s turističkom perspektivom. Rijeke koje su predmet ovog rada također su predmet zanimanja ljudi još od davnih vremena. Nil, srce Egipta, bio je jedini izvor života u staro doba, te se uz njegovo korito i uzduž njegovog toka razvila egipatska civilizacija. Zahvaljujući tome, duž obale Nila nalaze se broje antičke građevine iz doba starog Egipta, te je Dolina rijeke Nila postala savršena za razvoj riječnih krstarenja, kakva poznajemo danas. Nil je danas važan turistički resurs te veliki izvor prihoda Egipta. 'Svatko tko ide od Naucratisa do Memphisa plovi odmah do piramida' (Carson, 1994., str. 22, prema Cooper, Prideaux, 2009).

Izgradnjom Sueskog kanala 1869. godine, spajanjem Europskog i Afričkog kontinenta, došlo je do procvata ekonomije i turizma na tom području. Thomas Cook odmah je uočio novo, netaknuto tržište za razvoj turizma, te je na rijeci Nil organizirao prvo riječno krstarenje. Promovira Egipat kao destinaciju koja se može pohvaliti s iznimnom poviješću i kulturom te ugodnom klimom koja će sa sigurnošću privući Britansku aristokraciju. Nakon nekoliko uspješnih krstarenja, T. Cook dobiva koncesiju za sve riječne plovidbe povezane s turizmom. Uskoro pribavlja i svoju vlastitu flotu parobroda za krstarenje. Egipat je postao vodeća

destinacija za zimski odmor s ugodnom klimom. U zimskoj sezoni od 1889-1890 Egipat je preko Cook agencije posjetilo 11000 Britanaca od kojih je 1300 zaplovilo Nilom (TIMEA 2005).

Putnici bi dolazili u Aleksandriju te bi ih tamo preuzimali putnički agenti T. Cook-a s planiranim sadržajem boravka u Egiptu. Itinerer za krstarenje rijekom Nil sastojao se od posjeta mnogim gradovima, a Cairo, Asyut, Luxor, Aswan, i Khartoum su samo neki. Krstarenja Nilom više nisu samo za najbogatije i počinje dolaziti sve više posjetitelja. 'Do početka stoljeća na Nilu postojala dva carstva - britanska vojna okupacija i Cookova egipatska putovanja' (Hunter, 2006).

U razdoblju od 1911. godine do 1920. godine Cook gradi novu flotu parobroda, znatno bržih, za krstarenje po Egiptu, Sudanu i Arabiji. Zahvaljujući novim brodovima ruta krstarenja smanjuje se na 20 dana, te su na brodove pohrlili željni turisti (TIMEA, 2005).

Zahvaljujući novim brodovima krstarenje Nilom doživljava apsolutni procvat u vremenskom razdoblju od 1922. godine do 1935. godine. Krstarenje Nilom ulazi u zlatno doba s putnicima poput diplomata, kraljeva, političara, poslovnih ljudi koji su bili voljni platiti pozamašne sume novca kako bi doživjeli i otkrili nevjerojatna mjesta drevnog Egipta (Hunter, R.F., 2006). Najpoznatija putnica na takvom jednom krstarenju je bila poznata autorica Agatha Christie, u pratnji svog supruga, te je na takvom krstarenju bila inspirirana i napisala svoje svjetsko poznato djelo Smrt na Nilu. Nažalost dolaskom Drugog svjetskog rata turizam propada i dugi niz godina je potreban da doživi oporavak. Tek početkom 90-ih godina dolazi do ponovne aktivacije turizma na Nilu, i aranžmani postaju aktivni kod modernih turoperatora.

2.2 Funkcija rijeka u turizmu

Razvoj riječnog turizma veoma je kompleksan proces unutar destinacije. Na prvi pogled riječna krstarenja čine se slična onima na morima ili oceanima ali to nije tako, puno su kompleksnija. Da bi se uopće na nekoj rijeci mogao razviti bilo kakav oblik transporta ili turizma ona mora zadovoljavati razne uvjete te rijeka sama kao takva mora biti plovna. Puno faktora utječe na sam razvoj turizma te samu funkciju rijeka. Prvi od tih čimbenika su fizički, širina, duljina, dubina, lokacija i plovnost. Nadalje, ima političkih faktora, granični odnosi država kroz koje rijeka ima svoj tok. Biološki faktor ne smije biti zanemaren i mora se poštovati ekosustav svake rijeke. Posebne vrste flore i faune znaju obitavati u raznim predjelima rijeka i na njihovim obala te ako ima zaštićenih vrsta bilo kakvog životnog oblika

ne smije se raditi nikakve prinake u tim predjelima kako ne bismo prouzrokovali nepovratne posljedice koje bi naškodile toj vrsti. Glavni faktor koji ipak prevagne kod iskorištavanja resursa poput rijeke je onaj industrijski. Većina rijeka budu iskorištene za navodnjavanje, proizvodnju, odvođenje kanalizacijskih voda ili kao izvor energije za hidroelektrane (Cooper, Prideaux, 2009). Rijeke se primarno koriste za druge grane. Na obalama rijeka stvaraju se veliki gradovi, te se one koriste kao izvor vode i hrane. Populacija sve više raste, prenaseljenost određenih područja učestala je pojava i primarna funkcija rijeka postaje da daje život tim ljudima. Kao posljedica toga vode tih rijeka su neiskoristive za turizam. Puno toksičnog otpada, voda iz kanalizacije te se kao posljedica toga razvijaju brojne bakterije i paraziti i invazivne vrste (Cooper, Prideaux, 2009). Puno faktora presudno je u razvoju turizma i potrebno ih je sve temeljno proučiti prije postavljanja plana za razvoj riječnog turizma u destinaciji.

Stoga je važna održivost riječnih sustava koji podržavaju turizam ali do sada ispunjavanje i analiza tih uvijeta dugo su bili zanemarivani od strane stručnih i odgovornih zajednica. Kao što je već napomenuto, rijeke ispunjavaju brojne značajne izravne i neizravne uloge u turizmu. Izravne uloge uključuju:

- mjesto za aktivnosti i mjesta od turističkog interesa, uključujući izgrađena i prirodna okruženja
- prijevoz, uključujući teretne teglenice i krstarenje rijekom
- pružanje rekreativnih aktivnosti (uključujući vodene sportove i ribolov)
- opskrba pitkom vodom

Neizravne uloge uključuju:

- izvor hrane, bilo izravno opskrbom ribom i drugom hranom
- izvor ili posredno kroz poljoprivredu koju rijeka podržava
- transportna zona
- podrška proizvodnim djelatnostima
- odlaganje ljudskog i industrijskog otpada
- opskrba hidroelektričnom energijom (Cooper, Prideaux, 2009, str 224.)

Očigledno je da će neodrživa uporaba rijeka za bilo koju pojedinu ili kombinaciju gore navedenih izravnih i neizravnih korištenja pogoršati njihovu sposobnost da podržava sve oblike ljudskih aktivnosti, uključujući turizam. Mora se biti oprezan u prilagođavanju rijeka za

njihovu funkciju u turizmu jer se nesvjesno mogu prouzrokovati nepovratne promjene koje će sa sobom povući više štete nego koristi.

2.3 Plovnost rijeka

U prijašnjem odlomku navedeno je puno čimbenika i faktora koji utječu na riječni turizam i na njegov razvoj, ali onaj najbitniji je dali je rijeka uopće plovna, i koji su dijelovi rijeke plovni te dali s ljudskom intervencijom može utjecati na plovnost. Mora se početi od pitanja, kako uopće napraviti rijeku plovnom? Rijeka mora biti dovoljno duboka, široka, i mirna da voda može posvuda mirno teći. Određene rijeke mogu biti plovne samo za male brodove poput kajaka ili čamaca, ali ne za velike brodove kao što su oni koji se koriste za riječna krstarenja. Za razliku od oceanskih krstarenja, koja se mogu održavati tokom cijele godine, mana kod riječnih krstarenja je ta da veliki postotak rijeka nije uopće plovna u zimskom razdoblju zbog zaleđivanja tih istih rijeka. To predstavlja veliki izazov, pogotovo na tržištu kao što je Europa gdje se odvija najveći postotak riječnih krstarenja čak 64% (CLIA, 2019).

Europa je kontinet na kojem je riječna povezanost od velike važnosti i već desetljećima se unaprijeđuju i povezuju riječni putevi sa izradom kanala koji zatim povezuju brojne države pomoću isih riječnih tokova. Mreža unutrašnjih plovni puteva Europe toliko je razgranata da na to ukazuje podatak da ukupna dužina plovni rijeka i kanala iznosi nevjerovatnih 100.000 kilometara, od kojih je 16.000 km umjetno izgrađeno. Izgrada kanala Rajna-Majna-Dunav bio je projekt koji je planiran još od 8. stoljeća kada je car Karlo veliki pokušao povezati Rajnu sa Dunavom, te je realiziran tek 1972. godine. On je danas najveći i najznačajni izgrađeni objekt na dunavskom plovnom putu (Ostojić, 2002.).

Puštanjem u promet kanala Rajna-Majna-Dunav dunavski je plovni put povećao svoju maritimnost, dobio novu kvalitetu i povećao prometni značaj i otvorio vrata za ne samo bolji razvoj prometa nego i za razvoj riječnog turizma Europi koja je s vremenom postala najveće tržište za riječna krstarenja.

2.4 Popularizacija riječnih krstarenja

Moderna krstarenja na rijekama kao što je poznato doživjela su procvat početkom 1990.-ih godina (Saunders, A. 2012). Na početku je interes za riječnim krstarenjima bio minimalan ali nakon nekog vremena počinje se sve više razvijati. Nakon nekoliko godina na rijekama Europe plovili su brodovi kojima je jedina namjena bila krstarenje. Iako su bili novi i moderni,

njihov izgled bio je prosječan i nije nudio nešto što bi privuklo turiste da pored oceanskih ili morskih krstarenja isprobaju i riječna. Sobe su bile male i oskudno uređene, te nije bilo luksuza poput duplog kreveta ili francuskog balkona. Ostala usluga na brodovima također je bila prosječna, nije joj se pridavala posebna pažnja te nije bilo nikakve raznolikosti. Sobe su bile uske s minimalnom ili nikakvom toaletnom opremom, te je usluga bila na oskudnoj razini. Srećom, uskoro dolazi do preokreta u riječnom turizmu. Sredinom 1990-ih raste popularnost oceanskih krstarenja te se iz njih počinju razvijati novi planovi i dizajnirati novi brodovi za krstarenja, koji nude veći kapacitet i bolju cjelokupnu uslugu. Zahvaljujući potpunoj reformi u izgledu brodova i same usluge počinje se razvijati interes za ovakav oblik putovanja. Jedan od revolucionara zaslužan za ovaj preokret je Torstein Hagen koji je reformirao danas popularnu kompaniju za riječna krstarenja Viking Cruises (Saunders, 2012).

U to doba razvoj interneta je tek počinjao i najbolji oblik promocije bile su osobne preporuke, oblik promocije od "od usta do usta". Zahvaljujući tome uspio je privući mnoge putnike s oceanskih krstarenja na riječna krstarenja, te je time revolucionirao riječna krstarenja. Prve rute bile su u Rusiji, na brodovima koji su također napravljeni tamo. U samo nekoliko kratkih godina, industrija riječnih krstarenja doživjela je potpuni preokret i počela je prava utrka za tim tko će uspjeti izgraditi najluksuznije brodove prepune ugone i zanimljivog sadržaja izvan broda i na samom brodu. Danas na Europskom tržištu postoje dva velika rivala za riječna krstarenja, Viking Cruises i AmaWaterways. Kompaniju AmaWaterways osnovao je poduzetnik Rudi Schreiner 2002. godine. Danas u svojoj floti imaju 23 broda koji plove po brojnim rijekama Europe. To su Dunav, Sena, Rajna, Douro, Moselle, Main i Garonne. Izvan Europe njihovi brodovi plove po rijeci Mekong i Chobe (CLIA 2019).

3. VRSTE RIJEČNIH KRSTARENJA

Riječna krstarenja doživjela su potpunu transformaciju u zadnjih 20 godina, od krstarenja koja su trajala maksimalno dva do tri dana do potpuno novog luksuznog doživljaja. Krstarenja su luksuzno iskustvo koje je ispunjeno sadržajima na brodu. Većina riječnih krstarenja sastoji se od ambijentalnih kreveta u hotelskom stilu, osobnih kupaonica, klima uređaja, televizije, hladnjaka te mnogih drugih sadržaja i aktivnosti. Porast potražnje duguje želji svjetskog stanovništva za opuštenim i intimnim putovanjima. Svi traže bijeg koji nije uobičajen. Izvrsna je opcija za one koji žele imati luksuzni odmor koji nije fokusiran na jednu lokaciju i jedan hotel. Zahvaljujući ovakvom obliku turizma mogu sa jednim brodom obići razne države, i mnogobrojne turističke atrakcije. Krstarenja su oblik prijevoza koji je trenutno u trendu. Zemlje ulažu više kako bi povećale broj luksuznih riječnih krstarenja ili brodova koje posjeduju. Turistički aspekt ovih zemalja povećava se zbog takvih mogućnosti. Sam koncept riječnih krstarenja sličan je onim oceanskim, ali na manjim luksuznijim brodovima.

Cilj je da se na plovilu ima mnogobrojno sadržaja, koji će ispuniti slobodno vrijeme, a da u brojnim destinacijama u kojima se staje također ima isplanirani sadržaj kako bi se znalo što najbolje odgovara potencijalnim kupcima. Na samom brodu se također nalazi sadržaj koji odgovara onome što je klijent izabrao, ako je njegova željena tema relaksacija na brodu će biti izvrsno opremljeni spa centar i wellnes kako bi turisti mogli uživati dok putuju od grada do grada. Ukoliko je željena tematika turista gastronomija na brodu će biti brojne radionice, o hrani ili piću, kako pripremati neku hranu ili o tradicionalnoj hrani zemlje u kojoj se plovi, na primjer ploveći po rijeci Mekong na brodu se odvija radionica slaganja njihovih tradicionalnih jela, rižinih rolica. Tokom plovidbe nagrađivanim AmaWaterway gostima je omogućeno luksuzno iskustvu te im je na raspolaganju istaknuto izvrsna kuhinja na brodovima, raznim izletima, koji uključuju planinarenje i biciklističke ture, sve dok istražuju svijet, jednu po jednu rijeku (Williamson, 2019). Svako riječno krstarenje je posebno na svoj način te sve naravno ovisi o željama i preferencijama klijenta. Jedan bitan faktor koji se ne može zanemariti kod ovakvog oblika aranžmana jest da je on na skupljoj strani, te da su većinom riječna krstarenja preskupa za prosječnu osobu. Čak je 55% ljudi izjavilo da jedini razlog zašto nisu ili neće otići na ovakav oblik putovanja jest taj da su aranžmani preskupi. Riječna krstarenja su jedan od najprofitabilnijih oblika aranžmana te na njima turističke agencije i agenti imaju najbolje zarade. Takav oblik krstarenja i aranžmana popularni su kod starije populacije ali u zadnjih nekoliko godina bilježe se promjene u interesima kod klijenata te ima

sve više zainteresirane mlađe populacije. Naj zainteresanija populacija za ovaj oblik turizma su generacija Boomera, 55 do 75 godina starosti, kojih je čak 68% izjavilo da bi kupili ovakav aranžman. Na današnjem tržištu postoji 59 kompanija koje prodaju riječna krstarenja, a zna se samo za nekoliko njih. Europsko tržište i dalje dominira sa brojem krstarenja po Europskim rijekama. U 2018. godini na Europskim rijekama odvijalo se 207,000 tisuća krstarenja, dok je broj putnika na ne europskim rijekama porastao za 13%, sa 26.400 tisuća krstarenja. Središnja i zapadna europska odredišta generiraju više od 60% putnika. (CLIA,2019.)

Rijeke Srednja i Zapadna Europa predstavljaju najveći udio tržišta, koje zajedno čini 64% (CLIA,2019.)

Dunav je pretekao Rajnu te postao najpopularnija rijeka za putnike iz Velike Britanije i Irske Na rijekama Rajna i Dunav plove čak 58% putnika koji se odluče za ovaj oblik turizma. Douro je bio treći najpopularniji izbor s 23.800 putnika iz Velike Britanije i Irske pokazao je porast od gotovo 15% u odnosu na 2017. godinu. Izvan Europe, Azija je glavno odredište. Riječna krstarenja u azijskim regijama bilježe raste od 12.400 putnika na 13.200. Mekong je rijeka koja bilježi veliki porast. Najtraženije odredište 2019. godine je Mekong, koji započinje u Kini i prolazi kroz šest zemalja do Vijetnama. Emerald Waterways lansirao je novi brod Harmony za Mekong, koji nudi prostrane kabine, balkonske apartmane Panorama od 32 m² i bazen na krmenom brodu (CLIA,2019.).

"Ograničenja veličine i visine na europskim riječnim brodovima (zbog veličina brana i mostova) sene odnose na jugoistočnu Aziju, tako da brodovi mogu ponuditi veće kabine i više javnih prostora", kaže Lisa Norton, potpredsjednica američke uprave za upravljanje brandovima za Emerald Waterways (Lisa Norton, 2012).

Zahvaljujući dizajnu broda može se pristupiti središtu Ho Chi Minh Cityja, umjesto da se vozi van grada. Sjeverna Amerika i Afrika također su doživjele veliki rast interesa. Sjeverna Amerika - relativno novo odredište za tržište riječnih krstarenja - i Afrika, s ponovnim oživljavanjem krstarenja po Nilu, doživjele su najviši porast broja rezervacija naspram prošle godine, izvanredan porast od 50%. (CLIA, 2019). U tablici 1 se nalaze podaci koji prikazuju broj putnika po regijama za 2016., 2017. i 2018. godinu te ostvareni broj noćenja u 2016., 2017. i 2018. godini na riječnim krstarenjima. Za svaku regiju bilježi se porast ili pad broja putnika i noćenja u postocima za 2018. godinu naspram 2017. godine. Analizirane su tri najpopularnije rute u Europi zasebno. Sve tri rute bilježe porast putnika i noćea ali ruta po Rajni i Dunavu bilježi najveći porast čak 38.6 % noćenja u odnosu na 2017 godinu. Od ostalih

europskih regija većina ih postiže blagi porast ali neke bilježe veliki pad u ostvarenom broju noćenja i posjetitelja. Kod Rusije je vidljiv najveći pad u obje kategorije. Kina ostvaruje rekordi porast broja posjetitelja i ostvarenih noćenja, kao što se vidi iz podataka u tablici. Ova analiza podataka dodatno ukazuje na to da su riječna krstarenja oblik turizma koji kontinuirano raste i bilježi novi interes iz godine u godinu.

Tablica 1.- Usporedba podataka koji pokazuju ostvareni broj putnika na riječnim krstarenjima po regijama u 2018. godinu naspram 2017. godine.

	Passengers				Bednight			
	Numbers (000)			% growth 2017-18	Numbers (000)			% growth 2017-18
	2016	2017	2018		2016	2017	2018	
EUROPEAN								
Rhine/Moselle/tributaries	42.5	49.9	59.1	18.4%	300.0	349.4	413.3	18.3%
Danube	38.9	46.7	55.6	19.0%	302.1	366.9	440.8	20.1%
Rhine and Danube	10.6	15.8	19.5	23.6%	134.3	198.7	275.3	38.6%
<i>Sub total</i>	92.0	112.4	134.2	19.4%	736.4	915.0	1129.4	23.4%
French (Rhône/Seine)	21.6	24.9	25.3	1.4%	148.3	173.7	179.0	3.1%
Portugal (Douro)	11.2	20.7	23.8	15.0%	84.0	156.4	177.7	13.6%
Netherlands/Belgium*	6.4	7.1	7.9	11.4%	33.4	37.3	38.6	3.4%
Russian	6.4	10.8	6.0	-44.5%	67.5	115.4	63.7	-44.8%
Italian (Po)	2.1	1.9	1.5	-18.9%	11.6	9.8	7.9	-19.3%
Elbe	3.5	3.0	3.7	25.1%	28.4	24.2	30.3	25.4%
Other European	8.3	8.0	5.3	-33.4%	63.9	60.3	35.4	-41.3%
Total European	151.4	188.7	207.7	10.0%	1173.5	1492.2	1662.0	11.4%
NON-EUROPEAN								
Nile	4.1	4.7	5.7	22.6%	31.8	36.0	44.9	24.5%
China	1.9	1.0	2.3	144.2%	18.4	8.4	21.9	160.6%
India	1.1	1.4	1.3	-4.7%	8.6	11.5	10.7	-6.7%
Mekong	4.6	5.0	6.2	23.1%	32.4	34.3	39.0	13.7%
Burma	5.0	4.6	2.9	-35.9%	27.9	27.1	18.6	-31.5%
Other non-European	6.2	5.0	6.1	21.1%	27.2	23.0	29.2	27.0%
Total non-European	22.9	21.7	24.6	13.6%	146.3	140.4	164.4	17.1%
TOTAL	174.4	210.4	232.3	10.4%	1319.8	1632.6	1826.4	11.9%

(Izvor: CLIA, River cruise review 2018)

Važno realna očekivanja o tome koliko će vas koštati krstarenje rijekom. Krstarenja rijekama Europe koštaju u prosjeku 400 USD dnevno po osobi. Uzmimo na primjer rijeku Rajnu, cijene

tokom vrhunca sezone 2020. na rijeci Rajni kreću se od najnižih 309 dolara po osobi dnevno (Vikingovo krstarenje 16. lipnja 2020. godine) do visokih 691 USD po osobi dnevno. Prosječna dnevna cijena za krstarenje rijekom Rajnom 2020. godine u špici sezone iznosila je visokih 504 USD po osobi (CLIA,2019).

Višegodišnji procvat krstarenja rijekama ne pokazuje znakove usporavanja. Kako će potražnja i dalje rasti, velike riječne linije koje opslužuju Sjevernu Ameriku isplovit će više od desetak novih plovila diljem Sjedinjenih Država, Europe i Azije 2020 (CLIA,2019).

3.1 Riječna krstarenja prema vremenskom trajanju

Ponuda aranžmana riječnih krstarenja je enormna. Nude se ponude za one koji žele provesti samo nekoliko sati na brodu, u obliku izleta, i za one koji žele provesti više od dva tjedna na brodu. Sve ovisi o preferencijama klijenata i njihovim željama, ali turističke ponude u ovom segmentu ima za one koji žele samo na kratki izlet kao i za one koji žele više tjedana. Riječna krstarenja kao oblik turizma dolaze u brojnim ponudama i oblicima aranžmana. Klasična ponuda aranžmana je u trajanju od minimalno tjedan dana do 21 dan. Većina aranžmana ipak traje od sedam dana do devet dana te imaju bogati itinerer s kojim je moguće obići sve atrakcije unutar te destinacije. U brojnim destinacijama se nudi oblik ponude krstarenja kao jednodnevni izlet. U Egiptu receptivne turističke destinacije nude aranžman u obliku izleta gdje se turistima omogućuje jednodnevna plovidba, kao oblik prijevoza. Tamo im se nudi jedan obrok te mogućnost razgledavanja broda. Ponuda je koncipirana tako da se turisti priključe plovidbi na brod u gradu Luxor, koji ima bogatu povijest staro-egipatske civilizacije, te mogu s rijeke Nil gledati znamenitosti koje se protežu uz obalu. Ali brod primarno služi kao prijevozno sredstvo od točke a do točke b. Takav oblik izleta kreativna je ponuda receptivnih turističkih agencija koja njima radi dodatni promet i prihode, a turistima je interesantno da makar na jedan dan mogu zaploviti Nilom. Izlet kao oblik ponude je drugačiji i ne toliko čest, no riječna krstarenja koja su tema ovog rada su potpuno drugačija. Za razliku od oceanskih krstarenja koja su većinom kružni oblik krstarenja, riječna krstarenja su jednosmjerna. Što su kružna krstarenja? Oblik ponude gdje se kreće iz jedne luke i aranžman završava u toj istoj luci, to jest polazišna i završna točka aranžmana je ista. Kod riječnih krstarenja to je drugačije, kreće se iz jedne luke na rijeci i plovite do finalne destinacije koja se nalazi na drugom kraju vaše destinacije. Riječna krstarenja Europom nude široku lepezu aranžmana, koja omogućuje da se obiđe cijela Europa. Ovakav oblik prijevoza za obilazak destinacije je

poželjniji naspram vožnje u autobusu ili automobilu. Većina kompanija nude putovanja koja traju od četrnaest do dvadeset i jedan dan tokom kojih ćete obići cijelu Europu.

AmaWaterways nudi aranžman 14-dnevni Dragulji jugoistočne Europe (od Beča do Istanbula ili obrnuto); petnaestodnevnu Veličanstvenu Europu (Amsterdam do Budimpešte ili obrnuto); 14-dnevno Port Wine i Flamenco (Lisabon do Madrida, ili obrnuto, preko portugalske rijeke Douro); i božićno krstarenje Europom koje traje 15 dana, a plovi se od Budimpešte do Amsterdama. Tu je i dvadesetodnevno krstarenje rijekom Ultimate, koje goste vodi od Luksemburga i Budimpešte, ploveći po četiri rijeke i usput obilazeći pet odvojenih zemalja. Na vrhu ponude je 22-dnevno krstarenje Dunavom koje se odvija između Vilshofena i Roussea, a uključuje tri noćenja u Pragu, jednu noć u Bugarskoj i tri noći u Istanbulu (Williamson, 2019).

To je putovanje koje je dobar izbor za prvi posjet Europi ali odgovara i iskusnim posjetiteljima Europe. Ovakva ponuda krstarenja za Europu je tipična i sve velike kompanije nude sličnu ponudu aranžmana sa sličnim vremenskim trajanjem.

3.2. Riječna krstarenja prema tipu sadržaja

Putovanje rijekom pruža jedinstvenu dostupnost odredištima, unikatan sadržaj s mogućnosti posjeta mnogim gradovima u kratkom vremenskom razdoblju pomoću jednog prijevoznog sredstva. Bilo da se radi o inovativnim novim brodovima, ili sveobuhvatnim brodskim programima, riječna krstarenja se mijenjaju do neprepoznatljivosti. Programa i tematika za krstarenja je mnogo i u ovom poglavlju se obrađuju ona najpopularnija i koja imaju najveću potražnju, ali kao i kod odabira svakog aranžmana sve ovisi o osobnim preferencijama turista. Najpopularnija krstarenja u zadnjih nekoliko godina su bazirana na konceptu wellnesa i rekreacije. Na tržištu ima krstarenja čija je koncepcija sadržaja na rekreaciji i određenoj fizičkoj aktivnosti to jest sportu, poput yoga krstarenja. U tom slučaju, na brodu će biti puno yoga radionica, meditacije i vježbi. Kuhinja će biti posebno orijentirana gostima, veganska ili vegeterijanska i neće biti alkohola. Sadržaj izvan broda također će biti povezan s yogom i na samom brodu osoblje je također specijalizirano za ovo područje, yoga učitelji, nutricionisti i turistički vodiči i pratitelji s opsežnim znanjem tog sadržaja. Riječne linije uvode niz mogućnosti za one klijente koji vole biti sigurni da održavaju kondiciju dok su na plovilu. Mnogi brodovi imaju bicikle i nude vođene biciklističke izlete - jedan od najpopularnijih je slikovito područje od 20 kilometara duž Dunava između Melka i Durnsteina. Kajakaške,

planinarske i jogging ture također su među popularnim aktivnostima pogotovo na području francuskih riječnih krstarenja (Williamson, 2019).

Organiziraju su pojedinačne ture na obali koje prate temu ovakvih krstarenja. U 2019.-oj godini AmaWaterways je uveo wellness program za cijelu flotu, nudeći do šest dnevnih tečajeva vježbanja. Sve više i više riječnih plovila sada nudi spa sadržaj s bogatim izborom tretmana za lice i masaža, zajedno sa saunama i područjima za opuštanje (Williamson, 2019). Posljednjih godina, krstarenje rijekom otvorilo se prema višegeneracijskom tržištu obiteljskim plovidbama i bilježi se porast interesa za obiteljskim sadržajem. Kako su plovila mala, obitelji provode mnogo više vremena zajedno nego što bi mogle na velikom oceanskom brodu gdje djeca idu u klubove. Kada je riječ o obiteljskim riječnim krstarenjima sadržaj mora biti raznovrsan i interesantan kako za najmlađe tako i za najstarije. Popularna krstarenja su ona planinskim putem na Dunavu, te na Rajni, Roni i Seni, a uključuje zabavne izlete poput lova na blago i satova kuhanja (Williamson, 2019).

CroisiEurope ima plovila Obiteljskog kluba u Portugalu, Španjolskoj i Italiji, dok je A-Rosa jedina linija koja nudi besplatna krstarenja za djecu mlađu od 15 godina na svim polascima na svakom putu. Porast u popularnosti imaju gastronomska krstarenja. Obroci i restorani na riječnim brodovima često su ograničeni veličinom kuhinje. Mnoge su linije, pak, postale kreativnije na kulinarskom planu zapošljavanjem dodatnog osoblja i nudeći manja mjesta za izradu specijalitete. Nova jela se nude na način da putnici jedu svaki obrok na drugom mjestu - na primjer, predjelo u kuhinji a desert na sunčalištu. Kao što je već spomenuto, nude se mnogobrojne kulinarske radionice gdje gosti uče kuhati autohtone specijalitete država kroz koje plove. U zadnjih nekoliko godina pokušavaju privući mlađe generacije. Uniworld se odvažio na potpuno novu vrstu krstarenja rijekom koja je usmjerena na milenijalce i mlade u srcu. Dva broda kojima upravlja matična tvrtka Uniworld obojena su u crno, preimenovana u A i B i preuređena u hladne interijere, uključujući tihi disko, plus kabine za grupe prijatelja. Brodovi ostaju preko noći u gradovima poznatim po svojoj klupskoj sceni, poput Amsterdama i Budimpešte (Williamson, 2019).

Riječna krstarenja prate svjetske trendove i prilagođavaju svoju ponudu onom što je trenutačno popularno. U sve više plovila se investira i ugrađuje se Smart Tech tehnologija: linije za krstarenje usvojile su nosivu tehnologiju za putnike na krstarenju - uključujući privjeske, ogrlice, narukvice i još mnogo toga - kako bi pružile visoko personalizirano iskustvo dok ste na brodu i izvan njega (Williamson, 2019). Agencije za krstarenja počele su paziti na

ekologiju i gotovo sva krstarenja su svjesna, sa smanjenom potrošnjom resursa i boljim odnosom s turističkom zajednicom i lokalnim stanovnicima. Putnici žele svijet vidjeti savjesno i pažljivo. Industrija krstarenja savjesnija je nego ikada, radeći s lokalnim zajednicama na očuvanju njihove baštine i provodeći inovacije koje smanjuju posljedice krstarenja na okoliš. Industrija također surađuje s destinacijama kako bi donijela blagodati turizma lokalnim gospodarstvima, istovremeno čuvajući lokalne kulture, znamenitosti i okoliš.

4. NIL I MEKONG KAO RIJEKE ZA KRSTARENJE

Dvije rijeke na drugim krajevima svijeta čija je svrha od oduvijek bila ista, pružanje razvoja svim oblicima života, izvor pitke vode koji je doprinio razvoju velikih civilizacija koje su dan danas ostale uz te rijeke i danas služe istoj svrsi ali se razvila i velika turistička ponuda na objema. Slijeđenje toka Nila impresivan je i autentičan način praćenja tijeka egipatske povijesti. Krstarenja rijekom Nil prelaze vode između Luksora i Asuana, a trajanje puta kreće se od tri dana do tjedan dana. Na većini putovanja, glavna lučka stajališta duž Nila uključuju Esnu, Edfu i Kom Ombo, ali duža krstarenja mogu također uključiti Denderu i Qenu uz provođenje više vremena na kopnu. Krstarenja rijekom Nil odvijaju se tijekom cijele godine, ali glavna sezona je obično od listopada do svibnja kada nije prevruće. Posljednjih se godina egipatska turistička industrija našla u velikim problemima zbog gomile nasilnih političkih pobuna i terorističkih napada. Iako zabrane putovanja trenutno ne utječu na turistička područja uz Nil, američko Ministarstvo vanjskih poslova i Ministarstvo vanjskih poslova UK savjetuju posjetitelje da budu svjesni potencijalno nestabilne situacije zbog koje su mnoge tvrtke za krstarenje rijekama smanjile svoje programe krstarenja. Dok s druge strane rijeka Mekong koja je u posljednjih nekoliko godina doživjela apsolutni procvat i postala "hit" destinacija. Rijeka Mekong prolazi kroz Kambodžu i Vijetnam, a najpopularnija krstarenja koja traju do sedam noćenja kreću se od Siem Reapa do Ho Chi Minh Cityja (mnogi se tada odlučuju za produženje kopnenih tura koje posjećuju Hanoi), prolaze pokraj ruralnih sela, egzotičnih hramova i plutajućih tržnica. Također, pojavila su se nova krstarenja koja kreću gornjim Mekongom, od Laosa do Kine. U daljnjem rada će se analizirati turizam na obje rijeke i napraviti će se komparacija te dvije destinacije i ponuda koja se na njima nudi.

4.1.1 Nil, srce Afrike

Rijeka Nil najveća je rijeka u Egiptu i na Afričkom području, na čijim je obalama nastala jedna od najstarija civilizacija. Nil je najduža rijeka na svijetu, iako neki znanstvenici tvrde je Amazona duža ali to nije dokazano. Proteže se na 6650 kilometara i teče kroz 11 zemlja: Tanzaniju, Ugandu, Ruandu, Burundi, Demokratsku Republiku Kongo, Keniju, Etiopiju, Eritreju, Južni Sudan, Republiku Sudan i Egipat. Nil je glavni izvor vode Egipta i Sudana. Rijeka Nil teče od juga prema sjeveru kroz istočnu Afriku. Počinje u rijekama koje se ulijevaju u jezero Victoria (smješteno u današnjoj Ugandi, Tanzaniji i Keniji), a u Sredozemno more

ulijeva se više od 6.600 kilometara (4.100 milja) sjevernije. Rijeka teče od juga prema sjeveru, te teče sjeverno kroz Egipat i ulijeva se u Sredozemno more (El-Kammash,2020).

To je veoma neobičan tok za jednu rijeku jer većinom je suprotno. Za razliku od drugih rijeka, vodostaji rijeke Nil podižu se u ljetnim mjesecima te je dugi niz stoljeća to bio misterij, ali zahvaljujući podizanju vodostaja rijeke u najvrućije doba godine kada inače vlada suša, uz tu rijeku se uspio razviti život. Rijeka Nil bila je središnje obilježje života na sjeveroistoku Afrike već tisućama godina. I danas obitelji dolaze skupljati vodu s obale rijeke, okružene ruševinama koje su ostavile drevne civilizacije. Stari su ga Egipćani smatrali izvorom života i odigrao je vitalnu ulogu u povijesti zemlje. Nil teče iz dva zasebna izvora: Bijeli Nil iz ekvatorijalne Afrike i Plavi Nil iz Abesinskog gorja. Povjesničar Waterson primjećuje: "Nil je odigrao vitalnu ulogu u stvaranju Egipta, procesu koji je započeo prije otprilike pet milijuna godina kada je rijeka počela teći prema sjeveru u Egipat". Stalna naselja postupno su se uzdizala duž obala rijeke počevši od otprilike 6000 godina prije nove ere (Cooper,Prideaux, 2009).

Bio je to početak egipatske civilizacije i kulture koja je postala prva prepoznatljiva nacionalna država na svijetu do oko 350. godine prije nove ere. Kako se na rijeku Nil gledalo kao na izvor čitavog života, mnogi najvažniji mitovi Egipćana tiču se Nila ili ga značajno spominju; među njima je i priča o Ozirisu, Izidi i Setu i o tome kako je uspostavljen red u zemlji. Civilizacija se jedino mogla nastaniti uz rijeku i tako se sav život nalazi od litice do litice s rijekom u središtu širine od 8 kilometara i dužine od 6000 km. Sva populacija koja se nalazi u Egiptu, oko 60 miliona ljudi, dan danas živi uz obale te rijeke. Danas je to 95% Egipćana koji žive na nekoliko kilometara od Nila (El-Kammash, 2020).

Kanali dovode vodu iz Nila za navodnjavanje farmi i potporu gradovima. Danas Nil podržava poljoprivredu i ribarstvo. Nil je također tisućama godina služio kao važan transportni put. U staroj civilizaciji Egipat je bio podijeljen na dvije države, Gornji Egipat na jugu i Donji Egipat na sjeveru. To je zato što imena potječu iz toka rijeke Nil. Najvažnija stvar koju je Nil pružao drevnim Egipćanima bila je plodna zemlja. Većina Egipta je pustinja, ali uz rijeku Nil tlo je bogato i dobro za uzgoj usjeva. Tri najvažnije kulture bile su pšenica, lan i papirus.

Pšenica –bila je glavna osnovna hrana Egipćana. Od nje su radili kruh, a također su je uvelike prodavali po Bliskom Istoku što je Egipćanima omogućilo da se obogate.

Lan - od lana se izrađivalo laneno platno za odjeću te je bio glavna vrsta tkanine koju su koristili Egipćani.

Papirus - Papirus je biljka koja je rasla uz obale Nila (El-Kammash, 2020).

Drevni Egipćani pronašli su mnogo načina za upotrebu ove biljke, uključujući izradu papir, košara, konopa i sandala. Osim svoje bitne uloge u agrikulturi i općenitog faktora za razvoj, ljudi su uživali u plivanju i vodenim sportovima gdje su se natjecali u kanuima i raznim brodovima.

“Ljudi se ukrcaju na Nil na malim čamcima, dva do čamca u jedan red, dok drugi spašava vodu. Tada se nasilno bacaju po bijesnim brzacima. U konačnici dosežu uže kanale i, zahvaćeni cijelom riječnom silom, ručno upravljaju jurećim brodom i spuštaju se glavom prema dolje do velikog straha promatrača. Žalosno biste vjerovali da su ih do sada utopili i shrvali takvom masom vode, kad daleko od mjesta gdje su pali, pucaju kao iz katapulta, još uvijek ploveći, a val smirivanja ne potapa ih, već nosi ih dalje u glatke vode.” Citat je od rimskog dramatičar Seneke Mlađeg (1. stoljeće), koji opisuje jednu od sportskih igara na rijeci, na kojoj je sudjelovao jer je posjedovao zemlju u Egiptu (Cooper, Prideaux, 2009).

Nil je postao poznat kao "Otac života" i "Majka svih ljudi" i smatrana je manifestacijom bogova (Cooper, Prideaux, 2009).

4.1.2. O rijeci Nil i geografskim obilježjima

Smatra se da je rani Nil prije otprilike 30 milijuna godina imao puno kraći tok. Njegov glavni tok mogao je tada biti sadašnja rijeka Atbara. Na jugu se nalazio ogromni zatvoreni sustav odvodnje koji je sadržavao veliko jezero Sudd. Prema jednoj teoriji o razvoju sustava Nila, prije otprilike 25 000 godina istočnoafrička drenaža do jezera Victoria razvila je izlaz na sjever, koji je svoju vodu poslao u jezero Sudd. Akumulacijom sedimenata tijekom dugog razdoblja, vodostaj ovog jezera postupno je rastao, a kao rezultat prelijeva jezero je isušeno, prelijevajući se na sjever. Prelivne vode jezera Sudd, brzo formirajući korito, povezale su dva glavna dijela sustava Nila, čime su objedinile odvodnju od jezera Victoria do Sredozemnog mora. Sliv današnjeg Nila prirodno pada u sedam glavnih regija: platou jezera u Istočnoj Africi, Al-Jabal (El-Jebel), Bijeli Nil, Plavi Nil, Atbara, Nil sjeverno od Kartuma u Sudanu i Egiptu i delta Nila (El-Kammash, 2020).

Klima duž rijeke Nil varira i niti na jednom mjestu nije identična. Gotovo nijedno područje u toku rijeke Nil ne doživljava istinsku ekvatorijalnu ili pravu mediteransku vrstu klime. Dok je tok Nila u Sudanu i Egiptu tijekom trajanja zime bez kiše, u njegovim južnim dijelovima i gorju Etiopije tijekom ljeta pada jaka kiša - više od 1520 milimetara. Veći dio regije pada pod

utjecaj sjeveroistočnih pasatnih vjetrova između listopada i svibnja, što uzrokuje prevladavajuću suhoću većine toka Nila (El-Kammash, 2020).

Zbog takvog vremena najbolje razdoblje za posjetiti Egipat je od listopada do travnja, kada nema puno padalina, nema velikih vrućina i klima je ugodna. Najbolje vrijeme za krstarenje rijekom Nil također je između listopada i travnja. Tijekom ovih mjeseci vrijeme nije prevruće, što znači da se mogu maksimalno iskoristiti jednodnevni izleti do dragocjenih znamenitosti od Luksora do Asuana. Nil nabuja ljeti, a voda raste kao rezultat jakih tropskih kiša u Etiopiji. U Južnom Sudanu poplava započinje već u travnju, ali učinak se u Aswānu u Egiptu osjeća tek u srpnju. Voda tada počinje rasti i nastavlja tijekom kolovoza i rujna, a maksimum poplave je sredinom rujna. U Kairu se maksimum podizanja vodostaja i poplava događa do listopada. Razina rijeke zatim brzo pada kroz studeni i prosinac. Od ožujka do svibnja razina rijeke je najniža. Iako je poplava prilično redovita pojava, povremeno varira u obujmu i datumu. Prije nego što je bilo moguće regulirati rijeku, godine velike ili niske poplave - posebno slijed takvih godina - rezultirale su neuspjehom usjeva, glađu i bolestima. U područjima u kojima se ne vrši navodnjavanje, različite zone flore i faune mogu se grubo podijeliti prema količini kiše. Tropska kišna šuma nalazi se duž Nila u području Konga, u dijelovima visoravni Jezero i na jugozapadu Etiopije. Vrućina i obilne kiše stvaraju guste šume s velikom raznolikošću tropskog drveća i biljaka, uključujući ebanovinu, bananu, gumu, bambus i grm kave. Mješovito šumsko i travnjačko područje (savana), javlja se na velikim dijelovima visoravni Jezera, u dijelovima Etiopske visoravni, na području koje obrubljuje Plavi Nil u blizini Al-Ruṣayrīṣ-a i u južnoj regiji rijeke Al-Ghazāl. Na sudanskim ravninama prevladava mješavina tankog grma, trnovitog drveća i otvorenog travnjaka. Ovo je područje močvarno tijekom kišne sezone. Tamošnja vegetacija uključuje papirus, visoke trave poput bambusa, turor, vodenu salatu, vrstu konvolvulusa i južnoamerički vodeni zumbul. Takav oblik klime i vegetacije u staro doba bio je na području Sudana i Egipta gdje je to područje jedino bilo povoljno za razvoj života te su ta područja bila gusto naseljena. U današnje vrijeme u Egiptu je vegetacija u blizini Nila gotovo u potpunosti rezultat navodnjavanja i uzgoja. Mnogo vrsta riba nalazi se u sustavu Nila. Među onima koji se mogu naći u sustavu donjeg Nila su nilski smuđ (koji može doseći težinu veću od 175 kilograma), boliti (vrsta tilapia), mrena, nekoliko vrsta somova, riba slonova njuška i tigar ili vodeni leopard. Većina ovih vrsta poput sardine, pluća i mulja nalaze se uzvodno do jezera Victoria. Obična jegulja prodire čak na jug do Kartuma, a bodljikava jegulja nalazi se u jezeru Victoria. Krokodil Nila,

pronađen u većini dijelova rijeke, još nije prodro u jezera gornjeg sliva Nila. Ostali gmazovi pronađeni u slivu Nila uključuju kornjaču s mekom ljuskom, tri vrste guštera i oko 30 vrsta zmija, od kojih je više od polovice otrovno. Nilski konj, nekada uobičajen u cijelom sustavu Nila, danas se nalazi samo u regiji Al-Sudd i na jugu te je na pragu izumiranja zbog izlova od strane krivolovaca i postao je jako rijedak i ugrožen (El-Kammash, 2020).

Nil ima dva glavna pritoka - Bijeli Nil i Plavi Nil. Bijeli Nil smatra se izvorištem i primarnom strujom samog Nila. Međutim, Plavi Nil je izvor većine vode koja sadrži 80% vode i mulja. Bijeli Nil je duži i raste u regiji Velikih jezera u središnjoj Africi, a najudaljeniji izvor još uvijek nije utvrđen, ali se nalazi u Ruandi ili Burundiju. Teče na sjever kroz Tanzaniju, jezero Victoria, Ugandu i Južni Sudan. Plavi Nil započinje na jezeru Tana u Etiopiji i ulijeva se u Sudan s jugoistoka. Dvije se rijeke sastaju sjeverno od sudanske prijestolnice Kartuma. Sjeverni dio rijeke gotovo u cijelosti teče prema sjeveru kroz sudansku pustinju do Egipta, a zatim završava velikom deltom i ulijeva se u Sredozemno more. Egipatska civilizacija i sudanska kraljevstva ovisila su o rijeci od davnina. Većina stanovništva i gradovi Egipta leže uz one dijelove doline Nila sjeverno od Asuana, a gotovo sva kulturna i povijesna mjesta drevnog Egipta nalaze se uz obale rijeka. To je područje na koje se ovaj rad fokusira jer je na tom dijelu Nila sva turistička ponuda i tamo se odvijaju riječna krstarenja kao oblik turizma.

4.1.3 Plovnost rijeke Nil

Već je naglašeno u radu da bi se riječni turizam uopće mogao razviti na određenoj rijeci ona mora biti plovna. Rijeka Nil je kroz cijeli Egipat plovna i od drevnih vremena se koristila kao glavno sredstvo za transport, dok još nisu postojale ceste i uređena i povezana infrastruktura. Kao što je već spomenuto, rijeka Nil i dalje je vitalni plovni put za prijevoz ljudi i robe, posebno u sezoni poplava kada motorni prijevoz nije izvediv; riječni brodovi i dalje su jedina prijevozna sredstva na većini područja, posebno u Južnom Sudanu i Sudanu, gdje motorni prijevoz obično nije moguć od svibnja do studenog. Većina gradova u Egiptu, Sudanu i Južnom Sudanu nalaze se na obalama rijeka ili u njihovoj blizini. Do 1962. jedina veza između sjevernog i južnog dijela Sudana (današnje države Sudan i Južni Sudan) bila je riječnim parobrodima s krmnim kotačima plitkog gaza. Plavi Nil plovao je samo tijekom sezone visokih voda, a zatim samo do Al-Ruṣayriṣa. Zbog prisutnosti mreže sjeverno od Kartuma, rijeka je u Sudanu plovna samo u tri dionice. Prva od njih je od egipatske granice do južnog kraja jezera Nasser. Treći i najvažniji potez proteže se od Kartuma prema jugu do Jube

u Južnom Sudanu. U Egiptu se Nilom plovi jedrilicama i riječnim parobrodima plitkog korita, od juga do Aswana plovi tisuće malih čamaca, plovnim putovima Nila i delte (El-Kammash, 2020).

4.1.4. Atraktivnost Nila i turističkih atrakcija uz obalu

Turizam je jedan od vodećih izvora prihoda za egipatsko gospodarstvo. Turizam i turistička aktivnost u Egiptu jedan su od vodećih gospodarskih sustava u zemlji koji generira oko 389 milijardi egipatskih funti za BDP u 2018. Posao u turizmu i turistički povezanim sektorima ima 1,25 milijuna ljudi u Egiptu, oko 12% stanovništva. Vrhunac prihoda od turizma bio je 2010. godine, ali par mjeseci nakon toga izbija u Egiptu politička kriza i on postaje nesigurna destinacija i turistički sektor doživljava veliki pad. Prvi znatni oporavak bilježi se u 2018. godini kada su se prihodi od turizma podigli na 9.8 milijardi USD naspram 2017. kada je taj broj bio znatno niži, 4.4 milijarde USD. Iduće poslovne godine prihodi od turizma dolaze do rekordnih 12.57 milijardi USD i možemo reći da se turistički sektor oporavio, ali nakon toga nastupa kriza uzrokovana covid-om 19 (Trading Economics, 2020).

Rijeka Nil bila je i ostala najvažniji faktor za turizam u Egiptu. Od 1970. godine nakon izgradnje Asuanske visoke brane rijeka više ne poplavljuje i u svako doba godine je plovna i tako potvrđuje činjenicu da je krstarenje tom rijekom najidealniji način za istraživanje i razgledavanje Egipta. S jednim aranžmanom krstarenja uspjeti će se obići sve najbitnije znamenitosti. Duž rijeke Nil nalaze se gradovi s mnogobrojnim turističkim atrakcijama iz drevnog Egipta. Nezaobilazna i najbitnija turistička atrakcija su Piramide u Gizi ili Nekropola u Gizi, koje se svrstavaju u najpoznatije i jedne od najstarijih građevina koje su napravili ljudi. Nalaze se u zapadnom dijelu doline Nil u današnjem glavnom gradu Egipta, Cairu. Piramide u Gizi pripadaju u sedam svjetskih čuda antike i jedina su građevina koja je dan danas preživjela i ostala u svojem originalnom obliku. 1979. godine uvrštene su na UNESCOV popis svjetske baštine u Africi. Piramide u Gizi nevjerojatan su inženjerski podvig. Veličanstveni kraljevski mauzoleji sagrađeni su kako bi trajali cijelu vječnost - i stari su preko 4500 godina. Svjedoče o hrabrosti drevne egipatske gradnje. Od tri piramide smještene na platou Giza na periferiji Kaira, najveća piramida je Keopsova, visoka 147 metara te je ona najprepoznatljivija. Blizu nje je Velika sfiga, te Kefrenova piramida. Treća i ujedno najmanja je Mikerenova piramida. Svaka od piramida služila je kao grobnica za pokapanje faraona po kojima su piramide dobile i svoje nazive, po staro-egipatskom razmišljanju izgradnja tako velebnih

grobnica sa sigurnošću im je osigurala mjesto u zagrobnom životu. Nakon ulaska u piramide okruženi ste zamršenom grobnicom koja prikazuje drevni egipatski život. I danas znanstvenici ostaju nesigurni u vezi s njegovom konstrukcijom (Riviera Travel, 2020).

Cairo kao glavni grad Egipta, mjesto je gdje većina riječnih krstarenja započinje. Povijesne znamenitosti i atrakcije posvuda su u Cairu, ali ona najznačajnija je Egipatski muzej koji je prepun drevnih egipatskih artefakta od kojih je najprepoznatljivija zlatna maska faraona Tutankamona.

Abydos, u Gornjem Egiptu, je jedan od najstarijih gradova drevnog Egipta. Smješten je oko 11 kilometara zapadno od Nila. Smatran je jednim od najvažnijih arheoloških nalazišta u Egiptu, sveti grad Abydos bio je mjesto mnogih drevnih hramova, uključujući Umm el-Qa'ab, kraljevsku nekropolu u kojoj su pokopani rani faraoni. Veliki hram Seti I čini srce kompleksa, obavezno treba pogledati i Galeriju kraljeva gdje se nalazi sveobuhvatan popis faraona i tajanstveni prikaz objekta koji izgleda kao crteži modernih strojeva (Riviera Travel, 2020).

Idući grad koji se nalazi uz rijeku Nil i ima opsežnu povijest je Luxor. Grad datira iz davne 1392. pr.n.e., Luxor je riznica drevnih hramova, zgrada i kipova koji je nekadašnji drevni grad Teba – faraonska prijestolnica na vrhuncu svoje moći. Nazvan je "muzejom na otvorenom" zbog svog velikog niza arheoloških nalazišta. Istočna obala Nila dom je hramovima u Luxoru i hramovima u Karnak. Na suprotnoj zapadnoj obali nalaze se kraljevske grobnice Doline kraljeva i Doline kraljica te Posmrtni hram kraljice Hatshepsut koja je bila jedina žena u povijesti drevnog Egipta koja je vladala kao faraon. Istraživanje Luksora nužno je, jer se fascinantni muzej mumifikacije, Hram mrtvačnice Seti I, Hramovi plemića i Luksorski muzej natječu za pažnju (Riviera Travel, 2020). Nekolicina krstarenja započinje u Luxoru pa je posjet Dolini kraljeva nezaobilazan izlet prije samog krstarenja. Možda najpoznatije mjesto Egipta nakon Velikih piramida u Gizi, bilo je groblje faraona iz egipatske 18., 19. i 20. dinastije. U samoj dolini nalazi se veliki broj impresivnih grobnica koje se moraju posjetiti na turneji Dolinom kraljeva, sa 63 grobnice u samoj dolini - najpoznatija je ona Tutankamona, koju je Howard Carter otkrio 1922. Veliki broj grobnica i dan danas je neotkriven i netaknut od strane modernog čovjeka. Mnoge grobnice imaju živopisne zidne slike kojima je prekrasno svjedočiti i pričati priču posvećenu svakom faraonu koji je u njoj pokopan (Riviera Travel, 2020).

Samo nekoliko kilometara dalje nalazi se spektakularan Posmrtni hram kraljice Hatshepsut, poznat i kao Djeser-Djeseru. Hram drevnog Egipta smješten u Gornjem Egiptu izgrađen je za

faraona Osamnaeste dinastije Hatshepsut, koja je preminula 1458. godine pr.n.e. Hram se nalazi ispod litica u Deir el-Bahariju na zapadnoj obali Nila u blizini Doline kraljeva. Ovaj posmrtni hram posvećen je Amunu i Hatshepsutu, a smješten je pokraj mrtvačkog hrama Mentuhotepa II, koji je služio i kao nadahnuće, a kasnije i za kamenolom. Smatra se jednim od neusporedivih spomenika drevnog Egipta (Riviera Travel, 2020).

- Karnak i Luxor

Karnak i luksorski hramovi se nalaze na istočnoj obali rijeke Nil. Kompleks hramova u Karnaku najupečatljiviji je, najljepši i najveći od drevnih egipatskih hramova - po veličini je drugi samo nakon hrama u Kambodži - Angkor Wat. Zadivljujuća dvorana Hypostyle i njezina 134 gigantska stupa visoki su 80 metara i ukrašeni su zamršenim hijeroglifima. Danas se mogu uočiti tragovi izvorne boje. Nevjerojatno, ovo je bilo mjesto prvog u svijetu mirovnog sporazuma, između Ramzesa II i Hetita. Također se tamo nalazi veliki obelisk iz Hatshepsut, uz piramide i sfingu najpoznatiji simbol drevnog Egipta. Prostire se na 23 metra, težak je preko 300 tona, i nalazi se tamo gotovo 3.500 godina (Riviera Travel, 2020).

- Hram Edfu

Edefu se nalazi na zapadnoj obali Nila u Gornjem Egiptu. Izgrađen je u razdoblju prije nego što je Rim osvojio Egipat 30. godine p. n. e. Jedna je od glavnih atrakcija tokom krstarenja rijekom Nil. Također, svrstan u najpoznatije znamenitosti u Egiptu, to je kompleks sudova i odaja ukrašenih urezanim zidovima i kipovima. Nevjerojatno je dobro preživio stoljeća i kao drugi po veličini hram u Egiptu izgrađen je u čast Horusa, boga rata sa sokolom (Riviera Travel, 2020).

- Kom Ombo

Hram u Kom Ombu nalazi se na zapadnoj obali Nila. Neobičan je zbog toga što je posvećen dvjema božanstvima - bogu neba i rata Horusu i bogu krokodila Sobeku - a njegov jedinstveni, savršeno simetrični raspored odražava njegov dvostruki fokus. Svaka strana zrcali drugu, s rezbarijama, reljefima i kipovima obojici bogova kojima je dana jednaka težina i poštovanje. To je arheološko blago s brojnim mumificiranim ostacima pronađenim u blizini. Povijesno gledano, hram je imao svoje jezero zajedno sa svetim krokodilima. Srećom, krokodili se danas nalaze samo u kipovima i ukrasima (Riviera Travel, 2020).

- Abu Simbel

Arheološki je lokalitet u južnom Egiptu na lijevoj obali Nila. Najpoznatiji je po dva špiljska hrama Ramzesa II. iz 13. st. pr. Kr. (oko 1284. pr. Kr.) Četiri visoka kipa koja dominiraju na

ulazu u Abu Simbel dočekuju vas na jednom od najznačajnijih spomenika u Egiptu. Stvoren da prikaže moć drevnog Egipta nad Nubijom i njegovim južnim susjedima, glavni hram Ramzesa II dvaput godišnje osvjetljavaju sunčeve zrake - jednom na Ramzesov rođendan i jednom na njegovoj krunidbi. Postoji manji hram kraljice Ramzesa II, Nefertari. Jedno je od rijetkih mjesta u Egiptu gdje su muški i ženski kipovi iste veličine. Unutra, skripte ispisane na zidovima pričaju priče o vojnim pobjedama Ramzesa II i njegovom osobnom životu. 1979. godine upisan je na UNESCO-v popis mjesta svjetske baštine u Africi, zajedno sa svetištima do otoka Philae u blizini Asuana (Riviera Travel, 2020).

- Philae

Philae je otok i arheološki lokalitet na prvom koritu Nila. Izgrađen u čast božici Isis, ovo je bio posljednji hram izgrađen u klasičnom egipatskom stilu. Gradnja je započela oko 690. godine prije Krista i bila je jedna od posljednjih postaja u kojoj se štovala božica. Kult Isis zadržao se ovdje barem do 550. godine (Riviera Travel, 2020).

- Dendera

Dendera je mjesto koje sjedi na zapadnoj obali Nila i dom je hramskog kompleksa koji je izvanredno dobro očuvan - čuva se kao najbolje očuvan u cijelom Gornjem Egiptu. Okružen debelim blatnim zidom, središnji je dio nevjerojatan hram Hathor, božice ljubavi, ljepote, radosti i iscjeljenja. Hram je dovršen tijekom rimskog doba, a na njemu se nalazi reljef Kleopatre i Cezariona, njezinog i sina rimskog cara Julija Cezara.

Ovo su glavne turističke atrakcije uz rijeku Nil, koje se nalaze u sklopu aranžmana skoro svih riječnih krstarenja. Velika većina turista se odluči otići na krstarenje rijekom Nil zbog velikog broja znamenitosti i destinacija koje mogu obići s tim aranžmanom, jer putovanjem po zemlji obilazak tako velikog broja destinacija ne bi bio moguć unutar tako kratkog vremena (Riviera Travel, 2020).

4.2 KRSTARENJE NILOM

Rijeka Nil bila je prva rijeka na kojoj se razvio koncept modernih riječnih krstarenja kakva danas poznajemo. U radu je već detaljnije obrađen začetak modernog riječnog krstarenja koje je organizirao i osmislio velikan turizma Thomas Cook. Cook je 1890. godine raspolagao flotom brodova na Nilu koja je brojila nevjerojatnih 15 parobroda (Čavlek, 1998). Takav koncept krstarenja ostao je popularan i danas te se većina modernih aranžmana pretjerano ne razlikuje od onih Cook-ovih. Ogromnim oceanskim brodovima nije mjesto na

polaganom Nilu. Umjesto toga, plovni putevi okupirani su tradicionalnim felucima i jedrilicama i starim brodovima još iz vremena Cooka koji prevoze turiste. Više od 280 brodova usidreno je u vodama između Luksora i Asuana, mjesta koja imaju najočuvanije nacionalne spomenike (Payen, 2018). Krstarenje je najlakši način da turisti razgledaju i otkriju Nil i poznate hramove i grobnice koje ga krasi. Poznata arheološka nalazišta su Luxor, Karnak, Kom Ombo, Edfu, Dendera i Dolina kraljica i Dolina kraljeva. Riječni brodovi za krstarenje bili su ograničeni na obilazak Luksora i Asuana kao rezultat sigurnosnih zabrinutosti koje su uslijedile nakon terorističkog napada na hram u blizini Luksora 1997. Ali oni su sada opet u funkciji. Duž Nila nije bilo terorističkih incidenata više od deset godina, iako se to ne može reći za ostatak zemlje (Bryant, 2020). Moćni Nil prolazi dužinom 6.650 km, vijuga kroz devet država, od jezera Victoria u Ugandi do Sredozemnog mora u blizini Aleksandrije u Egiptu. Za razliku od većine rijeka, teče od juga prema sjeveru. Nasuprot obalama rijeke leži nacionalna žitnica: polja kukuruza, lucerne, pšenice, šećerne trske i sezama. Taj neprestani puls koji se čuje dok se plovi Nilom zvuk je pumpi za navodnjavanje. Nije iznenađujuće što je poljoprivreda druga po veličini industrija u regiji, nakon turizma. Od otvaranja Asuanske visoke brane 1971. godine, dubina rijeke regulirana je, ovisno o potrebama plovidbe i navodnjavanja. Kada se odmaknete od Nila i sve ostalo je samo pustinja i pustoš bez života (Payen, 2018). Danas su krstarenja rijekom Nil, koja traju tri do sedam noći, sastavni dio većine paket aranžmana u Egiptu.

4.2.1. Raspoložive rute krstarenja po Nilu

Većina krstarenja Nilom odvija se od grada Luxora do Asuana ili obrnuto, najčešće u trajanju od 3 do 4 dana sa čestim stajanjima. Putovanje od oko 200 km traje tri do četiri dana, ali postoje aranžmani koji traju i do 7 dana. Ruta krstarenja od Caira do Luxora uklonjena je s itinerera ruta za krstarenja nakon napada na brodove 1990-ih (Bryant, 2020). Međutim, arheološka nalazišta u Dendari i Abydosu u posljednjih su nekoliko godina bila na rasporedu obilazaka, a moguće je i dnevno krstarenje Deksom iz Luksora. Malo je brodova koji krstare Cairom i Luksorom, a oni koji to čine mogu putovati samo po visokoj vodi u vrijeme poplava kada su najtopliji ljetni mjeseci. Krstarenja mogu biti odmor sama po sebi ili dio duljeg kopnenog putovanja koje se također odvija u drugim odredištima poput Caira, Alexandrije ili odmarališta u Sharm el Sheiku na Crvenom moru. Tipičan posjet Egiptu uključuje dolazak u glavni grad Kairo, najveći grad Afrike i Bliskog Istoka, s 19 milijuna stanovnika. Kairo je danas

moderna, kozmopolitska mješavina arapskih, afričkih i europskih utjecaja. Putnici obično provedu barem nekoliko dana u Kairu razgledavajući Egipatski muzej starina, piramide u Gizi, Citadelu i džamiju Al-Azhar i bazar Khan al-Khalili. Nakon boravka u Cairu putnici se upućuju prema Luxoru gdje započinje krstarenje Nilom.

Ni prije 2011. kada se dogodilo Arapsko Proljeće riječni čamci nisu plovili Srednjim Egiptom zbog sigurnosnih razloga; stoga većina putnika uzima kratke domaće letove ili vlakove od Kaira do Luksora ili Asuana (Bryant, 2020). Dostupna im je nekolicina prijevoznih sredstava, najčešće se putuje avionom, ali dostupan je i vlak. Kabine za spavanje obično nude posteljinu, klima uređaje i kupaonice u zapadnom stilu, ali egipatski vlakovi mogu biti pomalo neuredni, a jelovnici često su ograničeni. Otprilike 200 riječnih čamaca nalazi se na Nilu, a prosječni brod prima 120 putnika. Najveći brodovi mogu primiti više od 300 putnika; unajmljene jahte mogu imati samo nekoliko kabina (Buff, 2020). Riječni čamci imaju smještaj od osnovnog do luksuza s 5 zvjezdica, a noći na brodu uglavnom se provode krstareći od jedne do druge luke. Gotovo sva krstarenja Nilom plove između Luksora i Asuana. Postoje 3 tipična plana krstarenja po Nilu: krstarenje od 3 noći od Asuana do Luksora ili obrnuto, krstarenje od 4 noći od Luksora do Asuana ili obrnuto i kružno putovanje od 7 noći od Luksora ili Asuana (Buff, 2020).

Standardni plan puta je sljedeći:

- 1 dan: Let iz Kaira za Asuan ili Luksor. Boravak u hotelu prvu noć ili izravno ukrcavanje na brod i provođenje popodneva i sljedećeg jutra u obilasku mjesta (High Dam i Philae Hram u Asuanu ili Karnak Hram, Luxor Hram, Dolina kraljeva i Posmrtni hram faraona Hatshepsut u Luksoru).
- Dani 2–6: Posjećuju se hramovi u Edfu, Esna i Kom Ombo te se ploveći gledaju drevna sela, minareti, tradicionalne feluke i poljoprivrednici u galabijama. Većina putnika doručkuje na brodu, a zatim brodom kreće u razgledavanje rano tijekom dana kako bi izbjegli gužvu i vrućinu.
- Posljednji dan: Iskrčavanje i povratak u Kairo ili putovanje u odmaralište na Crvenom moru (Buff, 2020).

Ovo je najtraženiji oblik paket aranžmana koji je dostupan u svako doba godine te se generički nudi i dostupan je za kupnju u svim turističkim agencijama i kod svih turoperatora. Postoje turisti koji vole avanture i mogu za svoje potrebe i želje organizirati drugačiju rutu krstarenja ako nađu manje brodove poput feluka s posadom koja ima hrabrosti ploviti

cijelim putem od Caira do Asuana. Ruta krstarenja od Asuana do Luxora je najpopularnija te je jako prometna i ima puno posjetitelja. Krstarenje po jezeru Nasser je mjesto na koje ne dolaze mnogi veliki brodovi te je tako savršeno za turiste koji ne vole gužve. Vidjeti ćete prazne krajolike i neobične divlje životinje. Jezero je nastalo 1960. godine kada je izgrađena Visoka brana u blizini Asuana. Vrijeme trajanja aranžmana je u prosjeku od tri do pet dana, ovisno o tome po kojoj struji se plovi i kada su poplave.

4.2.2. Dostupni aranžmani i vrste krstarenja

Aranžmani za krstarenje dostupni su tijekom cijele godine i uvijek su raspoloživi. Kao što se već spominje u radu najbolje vrijeme za posjetiti Egipat je od listopada do travnja. Najpoželjnije vrijeme za ići na krstarenje je u razdoblju od Božića do Uskrsa i tada su cijene aranžmana najviše. Taj vremenski period je vrhunac sezone. Dobro vrijeme za otići je i u jesen u period od listopada do prosinca i tada cijene krstarenja nisu toliko visoke. U ljetnom razdoblju su cijene znatno niže jer su temperature strašno visoke i nema puno posjetitelja te je u tom periodu niska potražnja za aranžmanima. U ljetnom period se temperature znaju dići iznad 40 °C. Većina krstarenja koja započinju iz Luksora jedan su dan duža od onih koja kreću iz Asuana, dijelom i zato što idu protiv jake struje Nila. Ako se želi više vremena provesti u Luksoru, kreće se od Asuana prema sjeveru. Vrijeme same plovidbe iznenadi mnoge putnike tokom krstarenja Nilom. Iznenadjujuće je koliko se malo vremena provede ploveći - veliki motori brodova relativno brzo prelaze udaljenosti, vrijeme krstarenja je često samo četiri sata dnevno, a na nekim putovanjima na putu se provodi samo jednu noć. Veliki kruzeri drže se standardnog itinerera na užurbanom dijelu Nila Luxor – Asuan. Na tim putovanjima, koja obično traju od tri do šest noći, dani se provode u posjetu spomenicima i opuštanju kraj bazena ili na palubi. Noću postoji raznolika zabava: kokteli, ples i zabave u modnim haljinama - obično se nazivaju galabeya (muški ogrtač) zabava, jer se putnike potiče da se 'oblače poput Egipćanina' - dio su zabave. Stvarno vrijeme plovidbe na većini je tih putovanja minimalno - često i samo četiri sata dnevno, ovisno o putovanju (Payen, 2020).

Feluke i dahabije određuju vlastiti raspored i ne trebaju posebna mjesta za privez, pa se mogu zaustaviti na malim otocima ili antičkim mjestima koja često preskaču veliki kruzeri. Ali čak i ovi čamci obično imaju preferirana mjesta za privez. Budući da koriste snagu jedra umjesto velikih motora, daleko veći udio vremena provodi se u pokretu. Noćna zabava vjerojatnije će biti promatranje zvijezda, slušanje zvukova rijeke, a povremeno i glazbe uz

obalu rijeke uz posadu ili seljane (Payen, 2020). Na potezu Nila između Luksora i Asuana nalazi se najveća koncentracija dobro očuvanih spomenika u zemlji, zbog čega ima i najveći broj brodova i turista, koji plove u oba smjer. Feluke i dahabije rijetko plove između Luksora i Esne jer je teško dobiti policijske dozvole i zbog problema s prolaskom brane Esna. Dahabiyja operateri autobusom će putovati do Esne iz Luksora. Izleti Felucca uglavnom započinju u Asuanu i završavaju južno od Esne; kapetani mogu organizirati daljnji prijevoz do Luksora, ali to je često skupo. Ovdje su primjeri dostupnih aranžmana:

- Luxor do Asuana

Ovaj najpoznatiji dio rijeke prepun je zapanjujuće arhitekture i raznolikih prizora velike prirodne ljepote. Svi kruzери zaustavljaju se kako bi posjetili ptolemejske hramove Esna, Edfu i Kom Ombo. Na kraćim krstarenjima sva tri mjesta posjećuju se u jednom danu. Istraživanje triju velikih hramova puno je za običi u jedan dan, ali postoje brodovi koji će duže biti usidreni u Luksoru i Asuanu pa je dostupno više vremena za razgledavanje svih atrakcija.

Dahabiji i felukama treba više vremena da pređu udaljenost između tri hrama, u prosjeku samo jedan dan. Većina dahabija i neke feluke također se zaustavljaju na rijetko posjećenim i toplo preporučenim mjestima Al Kab i Gebel Silsila. Veliki brodovi za krstarenje ovdje nemaju privezišta, tako da su posjete ovim mjestima ograničene na male brodice.

- Asuan

Nil je stisnut između stijena i niza otoka u Asuanu, što ga čini posebno slikovitim, posebno s pustinjom koja se gužva s obje strane rijeke. Ako se ovdje staje, vjerojatno će se u gradu provesti samo jednu noć, ali neki kruzери ostaju vezani dvije noći. Većina itinerera uključuje posjet Philae, mjestu Isina hrama, Visokoj brani i Sjeverni kamenolomu, mjestu nedovršenog obeliska. Povremeno kruzери kao izlet nude felucca vožnju oko otoka Elephantine. Neki nude i neobaveznu poludnevnu turneju, obično zrakoplovom do Abu Simbela.

- Jezero Nasser

Jezero je nastalo šezdesetih godina kada je izgrađena Visoka brana u blizini Asuana, a sada pokriva veći dio egipatske Nubije, nekoć dom stotinama grobnica, hramova i crkava. Neki su spomenici premješteni sa svojih izvornih mjesta prije izgradnje brane i grupirani su na četiri mjesta: Kalabsha, Wadi As Subua (dostupno samo brodom), Amada (dostupno samo brodom) i Abu hramovi Simbel. Budući da tako malo kruzera djeluje na jezeru Nasser, na privezima nikada nije gužva i spomenici - osim Hrama Ramzesa II u Abu Simbelu - nisu

preplavljeni. Itinereri su obično tri noći / četiri dana od Asuana do Abu Simbela ili četiri noći / pet dana od Abu Simbela do Asuana. Za koji tip krstarenja će se turisti odlučiti naravno ovisi o tome što žele i koje su njihove preferencije, ali ponuda je mnogo. Za turiste koji vole velike brodove za krstarenje s dosta sadržaja na samom brodu dostupni su veliki brodovi. Na njima će se sve odvijati po rasporedu, kada je vrijeme obroka i navečer će uvijek biti zanimljivog sadržaja te će moći upoznati nove ljude. S takvim brodom i itinererom obilaze se sva popularna mjesta za razgledavanje i sve bitne atrakcije, ali s njim se ne može ići na manja privatnija mjesta i manje luke. Na Nilu ima veliki broj manjih brodova koji su mobilniji i prilagođavaju se željama svojih klijenata. Raspoloživ je znatan broj krstarenja na dharbijama i feluccama koja imaju tematiku, poput yoga retreata ili wellnesa. Za one koje imaju veći budžet dostupni su brodovi osobitog izgleda, tako zvana VIP krstarenja. M/S Sudan, brod iz davne 1885. godine, još uvijek plovi Nilom. Brod je zadržao svoj autentičan izgled i šarm, putnici imaju doživljaj da plove Nilom kao u doba kada je na njemu bila slavna Aghata Christie (Lonley planet, 2020). Kao i na svakom tržištu dostupna je velika lepeza ponuda koja pokriva sva područja Egipta s bitnim turističkim atrakcijama.

U priloženoj slici 1 prikazane su rute krstarenja po rijeci Nil. Do prve luke se putuje avionom iz Caira. Itinerari na rijeci obično uključuju obilaske znamenitih znamenitosti u Kairu, Luksoru i Asuanu, uz priliku da tokom ljeta posjetite osamljenije hramove, poput Abu Simbela. Uobičajeni raspored uključuje krstarenje noću i obilaske kopna tijekom dana, obično ujutro ili kasno popodne za povišenje vrućine. Luke u kojima se pristaje su Luxor, Edefu i Aswan. Mjesta koje će posjetitelji obići su Qena, Luxor, Esna, Edefu, Kom Ombo i Aswan.

Slika 1. - Karta rute riječnog krstarenja po rijeci Nil



(Izvor: Cruise critic, 2019)

4.2.3. Plovila za riječna krstarenja po rijeci Nil

Danas na rijeci Nil plovi više od 280 brodova koji dolaze u tri modela broda, od kojih su dva autentična za to područje a to su Felucce i Dharbije. Iako se klasični riječni brodovi koji krstare Nilom obično ne razlikuju u veličini, postoji prilično velika razlika u kvaliteti. Iako nekoliko poznatih riječnih linija za krstarenje ima svoja plovila na ovom području, oni ne nude uvijek programe puta, ovisno o interesu koji se pokaže u toj godini. Velike riječne kompanije koje imaju svoje brodove na Nilu su: Viking Cruises, Avalon Waterways, Abercrombie & Kent, Sanctuary Retreats, Movenpick, eWaterways, Uniworld, Sonesta Nile Cruises, Nile Exploration, Oberoi i Travcoa (Lonley planet, 2020).

To su kompanije koje nude klasičnu ponudu aranžmana po rijeci Nil na brodovima koji imaju velike kapacitete i primaju velik broj gostiju. Daleko najčešći turistički brodovi, s oko 300 velikih brodova za krstarenje na Nilu koji prevoze između 50 i 150 putnika i uključuju sve obroke i izlete (Lonley planet, 2020).

Opremljeni su svime što vam treba za izlet na vodi, čak i manji brodovi nude klimatizirane kabine s vlastitim kupaonicama, kao i restoran, bar, bazen, sunčalište i salon u kojem se održavaju predavanja i gdje se održavaju neobične zabave.

- M / S Sudan

M/S Sudan najpoznatiji je brod koji plovi Nilom. Sagrađen je u sklopu parne flote Thomasa Cooka 1885. godine, a nekoć je bio u vlasništvu kralja Fouada. Također je korišten kao rekvizit na setu u filmu Smrt na Nilu. Obnovljen je i nudi 23 kabine, sve s vlastitom kupaonicom, klima uređajem i pristupom palubi. Neobičan je po tome što nema bazen, ali je i jedinstven jer ima toliko povijesti i karaktera, što nedostaje većini kruzera. Zbog njegove konfiguracije brod se ne može privezati za druga plovila, pa su noćni pogledi na gradove na obalama rijeke izvanredni. Postoji izbor krstarenja s tri i četiri noćenja (Lonley planet, 2020).

- M / S Philae

Nagrađivani Philae najbolji je od modernih brodova za krstarenje koji trenutno plove na Nilu i kompletno je preuređen. Također je jedan od najskupljih. Ima 18 kabina i četiri apartmana, svi s velikim prozorima koji se otvaraju. Dostupna su krstarenja od četiri do šest noćenja između Luksora i Asuana. Ima izvrsnu kuhinju, teretanu, knjižnicu i sve sofisticirane sadržaje koje se očekuje, uključujući spa i sobe za tretmane (Lonley planet, 2020).

- M/S Sun Boat

Najintimniji kruzer M/S Sun Boat III Sanctuary. Sun Boat III ima 14 kabina i četiri apartmana uređena u suvremenom egipatskom stil. Plan putovanja od sedam noći uključuje posjete Dendari i Abydosu. Večera na brodu je à la carte ili pripremljeni jelovnik s dva europska izbora i jednim egipatskim. Postoji i mogućnost objedovanja u sobi. Brod je besprijekorno vožen i na javnim mjestima provodi politiku ne-mobilnih telefona. Sadržaji uključuju bazen i sprave za vježbanje. Također postoji i veći M/S Sun Boat IV, koji vozi između Kaira i Asuana kada to dopušta vodostaj. Svi brodovi Sanctuary imaju izvrsne egiptologe kao vodiče i privatna pristaništa u Luksoru, Asuanu i Kom Ombu (Lonley planet, 2020).

- M/S Darakum

Prostrani i vrhunski, iako ne superluksuzan, Darakum ima 44 kabine i osam apartmana, plus bazen.

Felucce su tradicionalni drveni čamci, koji se obično pokreću jedrima, a ponekad veslima te pružaju putnicima priliku da putuju rijekom Nil kao što su to ljudi imali od pamtivijeka. Feluccas brodovi ne smiju ploviti nakon 20 sati, pa se većina zaustavlja pri zalasku sunca i postavlja kamp na brod ili na obalu. Noćna zabava kreće od promatranja zvijezda i pjevanja posade, ovisno o željama klijenata. Prevoze između šest i osam putnika, nemaju kabine ili tekuću vodu, ali se postavljaju madraci na palubi za noć promatranja zvijezda i spavanje.

Danju nadstrešnica nudi hlad i zaštitu od sunca. Neki su kapetani na brodu instalirali sanitarne uređaje, a na nekim turnejama pridružiti će vam se brod za podršku koji će osigurati čisti WC, tuš i kuhinju. Svi brodovi imaju jedriličarsku posadu, obično nubijsku koja će pripremati hranu koja je jednostavna i često vegetarijanska (Lonley planet, 2020).

Gotovo sva putovanja započinju iz Asuana, budući da je Feluccasima zabranjeno ploviti Nilom po mraku. Zbog toga feluccama treba više vremena da obiđu sve glavne znamenitosti. Bez obzira na to, prava prednost felucca putovanja je prilika za smislenu interakciju s lokalnim stanovništvom, kao i mogućnost posjećivanja odredišta koja veći brodovi ne mogu, poput posjeta Darawu i tržnici deva ili planinarenja pijeskom na Wadi el-Chott (Lonley planet, 2020).

Dahabija, u osnovi kućni čamac s jedrima, nudi nostalgičnu privlačnost feluke bez potrebe da putujete u neudobnim uvjetima. Ove su elegantne brodove voljeli Egipćani višeg razreda i viktorijanski turisti u 19. stoljeću, ali su pali u zaborav nakon uvođenja parobroda u Egiptu 1869. godine. Sada opet u modi, tipična dahabija prima između 12 i 20 putnika i ima prostrani dnevni boravak, kabine obložene drvetom s vlastitim kupaonicama, knjižnicom i gornjom palubom za blagovanje, a putovanja prati profesionalni egiptolog. Neki su brodovi originalni još iz 19. stoljeća, dok su drugi izgrađeni kao replike, ali svi su mnogo manji od sve prisutnih kruzera. Nour el Nil, La Flâneuse du Nil, Lazuli i Nile Dahabiya sve su tvrtke s brodovima koji su lijepo uređeni, sa starinskim osjećajem, ukusnim dekorom i dvostrukim latenskim jedrima. Kako prevoze mali broj putnika, ovo je najluksuzniji način da se spomenici vide bez gužve. Većina dahbija ima personalizirani program putovanja i zlatna su sredina između velikih Kruzer brodova i felucca (Lonley planet, 2020).

- La Flâneuse du Nil

La Flâneuse je dobro opremljen i dobro vođen. Poput originalnih dahabija, oslanja se na jedra ili tegljače, te u sedam kabina ima klima-uređaj. Obilasci su kraći od nekih, traju četiri noći od Esne do Asuana i tri noći od Asuana natrag do Esne (Lonley planet, 2020).

- Lazuli

Na Nilu su sada tri Lazulijeve dahabije, jedna s pet kabina i dvije sa šest. Dugi, elegantni čamci imaju prostrane palube s ležaljka, jastucima i dugačkim stolom za kojim se poslužuje većina obroka. Kabine su udobne s kompaktnim modernim privatnim kupaonicama te se brod napaja pomoću solarne energije (Lonley planet, 2020).

Naravno Nilom plovi veliki broj dahbija u privatnom vlasništvu.

4.2.4. Primjer sadržaja i cijene aranžmana riječnog krstarenja Nilom

Riječna krstarenja nisu nimalo jeftini oblik putovanja. Cijene dosta variraju ovisno o samom izgledu broda i u koje doba godine se putuje. Kao što se već spominje, vrhunac sezone je od Božića do Uskrsa kada su cijene gotovih paket aranžmana najviše. Što se tiče same cijene kabine na brodu za krstarenje ona ovisi o tome kakav je brod i kojoj kompanij priroda. Cijene za kabinu na luksuznim brodovima kreću se od 800 eura za kabinu po noći do 1500 eura za "king" kabinu s balkonom i predvorjem. U tu cijenu uključen je all inclusive paket na brodu za hranu i piće i egiptolog koji putuje na svaku turističku atrakciju. Felucce i darbije su jeftinije, njihova cijena je od 50 eura do 150 eura po noći ali za cijeli brod, pa se taj broj dijeli s brojem putnika koji stanu na plovilo. U tu cijenu uključena je posada koja upravlja brodom i kuhar, ali si gosti si sami moraju pribaviti hranu (Lonley planet, 2020). U niti jednom od aranžmana nisu uključene ulaznice za turističke atrakcije, to je trošak koji se podmiruje van paket aranžmana. Transfer unutar destinacije od luka do turističkih atrakcija je uključen. U cijenu nikada nije uključen avion iz domicila putnika do destinacije i nazad u domicil, to je trošak koji klijenti moraju platiti izvan cijene aranžmana.

Primjer paket aranžmana krstarenja po Nilu: cijena 1000 eura, 7 dana, na luksuznom brodu za krstarenje, all inclusive hrana i piće na brodu (Touradar, 2021).

1. dan: Dolazak u Luxor, hramovi u Karnaku i posjet hramu u Luxoru
2. dan: Dolina kraljeva, hram Hatshepsut i memnonski kolosi, plovidba do Edfua
3. dan: Grad Edfu, posjet hramu Komo-Ombo, plovidba do Asuana
4. dan: Hram Philea, visoka brana i stara brana
5. dan: Posjet hramovima Abu Simbela
6. dan: Navigacija do Edfua
7. dan: Navigacija do Luksora

Primjer aranžmana na tradicionalnom felucca brodu, cijena 500 eura, 9 dana, u cijenu je uključen transport vlakom i noćenja u hotelima (Touradar, 2021)

1. dan: Kairo
2. dan: Obilazak grada Caira, noćni transfer vlakom
3. dan: Asuan
4. dan: Asuan, krstarenje feluccom
5. dan: Krstarenje feluccom po Nilu
6. dan: Felucca krstarenje Nilom, Edfuom, Komombom, Luxorom

7. dan: Luxor, Noćenje u vlaku

8. dan: Obilazak grada Caira

9. dan: Cairo

5. MEKONG RIJEKA JUGOISTOČNE AZIJE

Rijeka Mekong, dugačka je 4909 km i jedna je od najdužih rijeka na svijetu. Teče iz Kine kroz Laos, Kambodžu i Vijetnam, jedna je od najmoćnijih svjetskih rijeka. Rijeka Mekong izvire na visokoj tibetanskoj visoravni, a zatim teče kroz provinciju Yunnan, Mijanmar, Laos PDR, Tajland, Kambodžu i Vijetnam gdje dolazi do Južnokineskog mora. Ovo golemo područje poznato je pod nazivom „Velika pod regija Mekong“. Ima složenu povijest koja je ostavila u nasljeđu brojne hramove i palače, od kojih su mnoga danas mjesta svjetske baštine pod zaštitom UNESCO-a. Većina krstarenja u regiji fokusirana je na donji Mekong kojim se lakše navigira, putujući između Siem Reapa u Kambodži i Ho Chi Minh Citya u Vijetnamu (Owen, 2019).

Značajke plovidbe rijekom Mekong uključuju posjete Ho Chi Minh Cityju, najvećem vijetnamskom gradu s mješavinom starog i novog; Siem Reapu, domu Angkor Wata i drugim hramovima; i Phnom Penhu, glavnom gradu Kambodže, s prekrasnim znamenitostima poput Kraljevske palače i Srebrne pagode, kao i mračnim lokalitetima iz prošlosti, poput Polja za ubijanje koje su Crveni Kmeri koristili za vrijeme svoje vladavine. Dok se krstari rijekom Mekong mogu se vidjeti prekrasna polja riže, drevni hramovi, plutajuće tržnice, mala sela, užurbani gradove i nekadašnje kraljevske rezidencije (Owen, 2019). Međutim, velikom dijelu regije nedostaje moderna infrastruktura, a posljednjih je desetljeća pretrpjela velika politička i vojna previranja. Mnoge su zemlje rangirane u najniže socijalne i ekonomske kategorije. Azijska banka za razvoj (ADB) aktivno potiče njihov razvoj, a turizam je prepoznat kao vodeći sektor (UNWTO, 2016). Zadnjih godina Azija je postala nova trendi destinacija a krstarenja rijekom Mekong postala su iznimno popularna i popularnost im ne prestaje. Delta Mekong dominira trenutnim riječnom turističkom scenom po broju putnika i brodovima, djelomično zbog brzog i laganog pristupa glavnim lukama iz Ho Chi Minh Citya. Glavne države za krstarenja po Mekongu su Vijetnam i Kambodža (Owen, 2019). Za većinu zapadnjaka Vijetnam i Kambodža povezani su zajedno, geografskom blizinom i zajedničkom poviješću vezanom uz Vijetnamski rat. Ipak, dvije se zemlje ne mogu kulturološki više razlikovati. Vijetnamska se kultura u velikoj mjeri oslanja na kinesku povijest i tradiciju, dok se nasljeđe Kambodže uglavnom vuče iz Tajlanda i Indije, što će kruzari primijetiti na krstarenju rijekom Mekong. Nakon vijetnamskog rata te dvije države počele su se razvijati na dva drugačija načina. Vijetnam je polako napredovao ka modernom, kapitalističkom društvu, unatoč svojoj jednopartijskoj komunističkoj vladi. S druge strane, Kambodža je patila zbog oštrog režima

Crvenih Kmera, a od početka 1980-ih vlada diktatura. Za većinu zapadnjaka krstarenje rijekom Mekong je otkriće. Drevni hramovi nalaze se u tim zemljama, njih više od 200 je samo u Siem Reapu, u Kambodži (UNWTO, 2016). Kontrast između grada i sela jako je vidljiv kada se kruži rijekom. Duž delte Mekonga stanovnici plutajućih sela sade rižu i love ribu kao što su to činile generacije prije njih.

5.1.1. Rijeka Mekong i njena geografska obilježja

Japanski fotograf i istraživač Masayuki Kitamura tek je 1994. godine identificirao izvor rijeke Mekong u istočnom Tibetu na nadmorskoj visini od 5224 m (Kitamura, 2001.). Mekong je jedna od najdužih svjetskih rijeka, teče 4909 km kroz vrlo izazovan teren. Izdižući se u jugoistočnoj kineskoj provinciji Qinghai, teče kroz istočni dio autonomne regije Tibet i provinciju Yunnan, nakon čega čini dio međunarodne granice između Mjanmara (Burme) i Laosa, kao i između Laosa i Tajlanda (Owen, 2019).

Rijeka zatim teče kroz Laos, Kambodžu i Vijetnam prije nego što se sliva u Južnokinesko more južno od Ho Chi Minh Citya. Otprilike tri četvrtine odvodnog područja Mekonga leži unutar četiriju zemalja kojima rijeka prolazi svojim donjim tokom - Laos, Tajlanda, Kambodže i Vijetnama. Rijeka Mekong odvodi više od 810.000 četvornih kilometara zemljišta, protežući se od visoravni Tibet do Južnokineskog mora (Owen, 2019).

Među azijskim rijekama, samo Yangtze i Ganges imaju veći protok. Mekong je podijeljen na dva glavna dijela. Gornji Mekong teče 1.955 km kroz dugačku usku dolinu koja obuhvaća otprilike četvrtinu ukupne površine, sijekuci planine i visoravni jugozapadne Kine. Donji Mekong se nalazi ispod točke na kojoj tvori granicu između Mijanmara i Laosa, na toj dionici ima protok duljine 2.390 km, koji drenira visoravan Khorat na sjeveroistoku Tajlanda te zapadne padine Kordiljera u Laosu i Vijetnamu i većina Kambodže, prije nego što tok rijeke dospije u more kanalima njegove delte nalazi se u južnom Vijetnamu (Owen, 2019).

U svom gornjem toku Mekong se uzdiže na Tibetanskoj visoravni između rijeka Salween i Yangtze; korito se duboko usjeklo u surov krajolik kroz koji teče. Duž svog toka između Mijanmara i Laosa, Mekong zauzima 21.000 četvornih kilometara teritorija u Mijanmaru, koji obuhvaća grubi i relativno nepristupačan teren. U svojim nježnijim nižim dijelovima, gdje na znatnoj udaljenosti predstavlja granicu između Laosa i Tajlanda, Mekong potiče sukobe i suradnju između Kambodže, Laosa, Tajlanda i Vijetnama (Owen, 2019).

Prva naselja na tom području datiraju iz 210. godine prije Krista. Najranija zabilježena civilizacija bila je indijansko-kmerska kultura Funana iz 1. stoljeća u delti Mekonga. Iskopavanja kod mjesta Oc Eo u blizini mjesta An Gianga, pronašla su novčiće čak iz Rimskog carstva. To je naslijedila kmerska država Chenla oko 5. stoljeća. Kmersko carstvo Angkor bilo je posljednja velika indijanizirana država u regiji. Prvi Europljanin koji se susreo s Mekongom bio je Portugalac Antonio de Faria 1540. godine. Europska karta 1563. godine prikazuje rijeku, iako je do tada o rijeci uzvodno od delte bilo malo poznato (Owen, 2019).

Kao dio svoje brze industrijalizacije krajem 20. stoljeća, Kina je pokrenula program izgradnje hidroelektrana i uklanjanja korita na mnogim svojim glavnim rijekama, uključujući opsežne radove na Mekongu. Donji Mekong ima veliki hidroelektrični potencijal koji se pokušava već godinama razviti duž donjeg toka i njegovim ostalim pritocima. Pod regija Veliki Mekong (GMS) ili samo Veliki Mekong transnacionalno je područje sliva rijeke Mekong u jugoistočnoj Aziji. Veliki Mekong posjeduje nezamjenjiva prirodna i kulturna bogatstva i smatra se jednim od najvažnijih žarišta biološke raznolikosti na svijetu. Regija je važan dobavljač hrane i mjesto mnogih velikih građevinskih projekata sa socijalnim i ekonomskim implikacijama. Nastao je pokretanjem razvojnog programa 1992. godine od strane Azijske banke za razvoj koji je okupio šest azijskih zemalja Kambodžu, Kinu (posebno provinciju Yunnan i autonomnu regiju Guangxi Zhuang), Laos, Mjanmar (Burma), Tajland i Vijetnam (UNWTO, 2016).

Regija je dom za više od 300 milijuna ljudi. Azijska razvojna banka (ADB) u svojoj ulozi je vodeći razvojni partner u GMS-u, podržala je razvoj turizma u proteklom desetljeću uključujući program Mekong Razvojni projekt, Održivi razvoj turizma te projekt najnovije turističke infrastrukture za Inkluzivni projekt rasta (UNWTO, 2016).

Zahvaljujući ovim projektima počelo se ulagati u turistički proizvod, razvoj turizma, infrastrukture, razvoj kapaciteta i ulaganje u marketing. Protok Mekonga dolazi uglavnom iz oborina u donjem slivu, koje sezonski osciliraju s monsunskim vjetrovima. U travnju je protok obično najniži. U svibnju ili lipnju - s dolaskom kišovitih južnih monsunskih vjetrova - protok počinje rasti, s posebno brzim porastom na istočnom i sjevernom gorju. Najviši vodostaji Mekonga javljaju se već u kolovozu ili rujnu u gornjim tokovima, a čak u listopadu u južnim krajevima. Sjeveroistočni monsunski vjetar, koji obično započinje u studenom u južnim područjima, donosi suho vrijeme do svibnja. Temperature u slivu donjeg dijela Mekonga ravnomjerno su tople tijekom cijele godine. Dnevne najviše u Phnom Penhu prosječno su 32 ° C, a najniže 23 ° C. U gornjem slivu temperature su donekle ublažene nadmorskom visinom,

a općenito su niže i pokazuju više sezonskih varijacija od onih na jugu. Još jedan od saveza koji je osnovan na ovom području je The Mekong River Commission (MRC)/ Povjerenstvo za Rijeku Mekong. Vizija MRC-a za Mekong je ekonomski prosperitetni, socijalno pravedan i ekološki prihvatljiv sliv rijeke Mekong. Osnovan 1995. godine, MRC je međuvladino tijelo koje služi zemljama članicama Mekonga u Kambodži, Laosu, Tajlandu i Vijetnamu radi postizanja vizije i promicanja/koordinacije održivog upravljanja i razvoja vode i srodnih resursa na obostranu korist i blagostanje ljudi. Potpisivanjem sporazuma o Mekongu 1995. godine, države članice MRC-a obvezale su se na suradnju na svim poljima održivog razvoja, korištenja, upravljanja i očuvanja vode i srodnih resursa bazena (UNWTO, 2016). To uključuje navodnjavanje, hidroenergiju, plovidbu, zaštitu od poplava, ribarstvo, plutanje drva, rekreaciju i turizam.

5.1.2. Plovnost rijeke Mekong

Tisućama je godina rijeka Mekong služila kao glavni prometni put između priobalnih gradova smještenih uz njene obale koji je osiguravao ljudima pristup prirodnim resursima i socijalnim objektima, poput škola i zdravstvenih službi. Tradicionalni oblici zajednica koje povezuju trgovina nastavljaju se i danas; međutim, rijeka igra sve značajniju ulogu na međunarodnim trgovinskim putevima, povezujući šest zemalja Mekonga međusobno i sa ostatkom svijeta. U vijetnamskom dijelu delte postoji razrađen sustav kanala. Manja morska plovila mogu ploviti uzvodno do Phnom Penha, a plovila čija visina iznosi gotovo 15 metara mogu doći do Kâmpóng Chama za vrijeme velike vode. Kontinuirani vođeni prijevoz blokiran je uglavnom pregradama slapova Khone i drugim padovima između Sâmbora i Pakxéa, a uzvodno korištenje rijeke ograničeno je na lokalni promet. Navigacijski uvjeti na glavnom toku Mekonga i na nekim njegovim pritokama također su poboljšani aktivnostima odbora Mekong (Owen, 2019). Poboljšanja plovni putova u gornjim dijelovima rijeke zahtijevaju uklanjanje ili premještanje stjenovitih izbočina. Očekuje se da će poboljšanja rijeku učiniti prohodnom za mnogo veće teretne brodove, što će potaknuti i regionalnu i međunarodnu razmjenu robe. Međutim, nepromišljeno uklanjanje prepreka moglo bi utjecati na protok rijeke, što bi rezultiralo spuštanjem vodostaja uzvodno, a istovremeno podizanjem nizvodno. Plovnost je jedan od mnogih izazova s kojima se suočavaju četiri države članice MRC-a (Mekong river Commission). Još je uvijek otvoreno pitanje kako prevladati prirodne prepreke slapova Khone na granici Kambodže kako bi se stvorio kontinuirani put od ušća rijeke uzvodno od slapova.

5.1.3. Atraktivnost Mekong i turističke atrakcije uz Mekong

Kultura i civilizacije cvjetale su oko velikih rijeka kroz povijest, a Mekong nije iznimka. Ljudi žive i rade na obalama Mekonga više od 4.000 godina. Prilika za otkrivanje bogate baštine i tradicije obogaćene 2000 godina dugom ljudskom povijesti ono je što čini krstarenje rijekom Mekong jednim od najljepših azijskih krstarenja. Od procvata Kmerskog carstva od 9. do 15. stoljeća do isticanja budizma u današnjoj Kambodži i Vijetnamu, ovo je jedno od rijetkih kulturnih odredišta na Zemlji koje se najbolje istražuje na riječnom krstarenju (Owen, 2019). Rijeka Mekong, ima mnoštvo povijesnih ratnih mjesta i priča iz stvarnog života koje treba otkriti. Krstarenje rijekom kroz Vijetnam nudi pogled u mističnu prošlost indonezijske kulture što ga čini savršenim. Krstarenja po rijeci Mekong imaju najveću popularnost u dvije države kroz koje ona teče, što su Vijetnam i Kambodža. Iako se na prvi pogled ove dvije destinacije čine sličnima one su dosta različite i imaju raznolike atrakcije i destinacije koje su zanimljive svim posjetiteljima. Mali gradovi u Vijetnamu i Kambodži fokus su krstarenja rijekom Mekong, s dodatnim vremenom provedenim na ruševinama Angkor Wat-a u Siem Reapu i u Ho Chi Minh City-u (bivši Saigon). Neobičnija varijanta također nudi mogućnosti plovidbe kruzera gornjim dijelom rijeke do Laosa. Uz zaustavljanja u gradovima poput Ho Chi Minh Cityja, Siem Reapa i Phnom Penha, zajedno s posjetima malim zabačenim selima na rijeci, krstarenje putnicima nudi dobar spoj starog i novog, malog i velikog. Turisti će zasigurno čuti o povijesti Vijetnamskog rata i o brutalnom režimu Crvenih Kmera u Kambodži, ali vidjet će i raskošne palače i predivne krajolike rijeke koji se čine netaknutim vremenom (Owen, 2019). Glavni hram koji se posjećuje je Angkor Wat ali uz njega se posjećuju još brojni drugi manji hramovi. Donjim Mekongom je lakše ploviti od sjevernog, unatoč nekim sezonskim problemima s vodostajem. Iako Vijetnam i Kambodža još uvijek trpe veliko poslijeratno osiromašenje, posebno u ruralnim područjima, značajan porast turizma tijekom posljednjih 10 godina potaknuo je veća ulaganja u infrastrukturu i poslovanje u gradovima koji se nalaze na putevima Mekonga (UNWTO, 2016). Krstarenje ovom rutom iznimno je sigurno i turisti nemaju nikakve brige ako se odluče posjetiti baš ove destinacije. Ratna povijest je neizbježno u fokusu kruzera na rijeci Donji Mekong. Zapravo je uobičajeno vidjeti američke veterane rata u Vijetnamu kako plove po rijeci kao turistički vodiči. Unatoč burnoj i turbulentnoj prošlosti Vijetnama i Kambodže i siromaštvu koje traje i danas, lokalno stanovništvo je pozitivno, uvijek dobro raspoloženo te vole svoje priče podijeliti s posjetiteljima. Itinereri se razlikuju ovisno o sezoni, ali većina ruta je između Ho Chi Minh Cityja i Siem Reapa, Ho Chi

Minh Cityja i Phnom Penha ili Ho Chi Minh Cityja i Hanoja. Neke linije nude malo drugačije rute. Na primjer, Avalon Waterways nudi produženo putovanje do Bangkoka na Tajlandu, dok AmaWaterways plovi između Ho Chi Minh Cityja i Kampong Chama, grada sjeveroistočno od Phnom Penha (Cruise critic, 2019).

- Ho Chi Minh City

Nekad poznat kao Saigon (termin koji lokalno stanovništvo i dalje preferira), najveći vijetnamski grad Ho Chi Minh City, zasjenjuje glavni grad Hanoj. On je jedinstvena kombinacija kozmopolitskog i neobičnog, jer se luksuzni hoteli i visoke zgrade sukobljavaju sa živahnim tržnicama na kojima posluju i vladini i privatni dobavljači. Vijetnam je jednostranačka komunistička država s privatnim sektorom. Povijest Vijetnamskog rata ostavila je veliki trag, a francuski utjecaj koji potječe iz dana "francuske Indokine" može se pronaći u arhitekturi i hrani (Cruise critic, 2019).

- Siem Reap

Najpoznatiji kao dom Angkor Wat-a i drugih kultnih hramova, Siem Reap utjelovljuje "novu" Kambodžu - onu koja predstavlja snagu, rast i prosperitet. Grad, nekada preplavljen brutalnim režimom Crvenih Kmera, danas uspijeva prosperirati u živahnom središtu grada, uz bezbroj hotela i riječno šetalište okruženo trgovinama i kafićima. Na krstarenjima Donjim Mekongom pruža zabavnu bazu iz koje putnici mogu istraživati hramove, od kojih su najpoznatiji na manje od 20 minuta od centra grada (Cruise critic, 2019).

- Angkor Wat

Angkor je jedno od najvažnijih arheoloških nalazišta u jugoistočnoj Aziji. Angkor Wat ogroman je budistički kompleks hramova smješten u sjevernoj Kambodži. "Budistički samostan u gradu" je kompleks hramova u Kambodži i najveći vjerski spomenik na površini zemlje, veličine 400 km². Izvorno je sagrađen u prvoj polovici 12. stoljeća kao hinduistički hram posvećen bogu Višnuu za Kmersko carstvo. Izgradio ga je kmerski kralj Suryavarman II. Njegovo ime u prijevodu znači "grad hramova" na kmerskom jeziku regije. Ovaj hram najvažnija je turistička atrakcija u Kambodži, unatoč činjenici da je pretrpio značajnu štetu tijekom vladavine režima Crvenih Kmera 1970-ih godina i u ranijim regionalnim sukobima (Cruise critic, 2019).

- Kampong Cham:

Ovaj mali, mirni grad, otprilike četiri sata vožnje od Siem Reapa, više je sporedna stanica za dolazak do hramova Angkor. Tamo se nalaze svete planine blizance, Phnom Pros i Phnom

Srei, te najduži bambusov most na svijetu, Koh Pen. Ostali naglasci koje vrijedi spomenuti su hram Wat Nokor i niz živopisnih kolonijalnih arhitektura (Cruise critic, 2019).

- Phnom Penh

Phnom Penh, glavni je grad Kambodže prepun ljepote - ponajviše u znamenitostima poput ukrašene Kraljevske palače i Srebrne pagode. Kraljevska palača izgrađena je 1860. godine kako bi služila kambodžanskim kraljevima. Ovdje će turisti biti impresionirani arhitekturom u Palači i ostalim impresivnim arhitekturama poput Srebrne pagode i Mjesečevog paviljona.

Za razliku od drugih povijesnih i vjerskih lokacija, Kambodžani još uvijek održavaju važne događaje u Palači. Međutim, iza ovih foto-vrijednih struktura, krije se mračna prošlost. Iz Phnom Penha, kruzeri mogu posjetiti ozloglašena polja ubijanja, kao i druga mjesta koja su Crveni Kmeri koristili tijekom svoje vladavine. Došavši u Phnom Penh, turisti će obično započeti izlet po gradu, a dva najposebnija mjesta su Polja za ubijanje i Muzej genocida Toul Sleng. Oba pokazuju vrijeme tame u povijesti Kambodže kada su Crveni Kmeri ubijali tamošnje stanovništvo (Cruise critic, 2019). Putovanje u povijesnu zgradu nije ugodno jer sadrži puno slika i podsjećanja na genocid. Međutim, to ne može spriječiti turiste da istraže te lokacije.

- Hanoi

Glavni grad Vijetnama nudi mnogo toga, a većina znamenitosti se nalazi u Staroj četvrti, gdje posjetitelji provode većinu svog vremena. Drugi je najnaseljeniji grad u Vijetnamu. Ono što ima je vlastiti francuski štih i pregršt parkova i jezera (Cruise critic, 2019).

- Tradicionalno selo Sa Dec

Tokom ploidbe deltom Mekonga putnici će biti preusmjereni u Sa Dec, malo autentično selo. Putnici će napustiti veliki brod za krstarenje i ukrca se na sampan da se posjeti jedinstveno selo (Cruise critic, 2020).

- Grad na rijeci- Tan Chau

U blizini granice između Vijetnama i Phnom Penha, Tan Chau je obavezno odredište tijekom putovanja rijekom Mekong. Ovo je mjesto gdje populacija Hoa, Chams i Kinh žive u harmoniji. Promatra se život lokalnog stanovništva kao i njihovoj jedinstveni običaji i kultura (Cruise critic, 2019).

- Mala sela

Mala sela čine većinu stajališta na toku donjeg Mekonga. Od plutajućih sela do osamljenih planinskih samostana, ove neobične „luke“ pružaju uvid u svakodnevni život i kulturu u

cijeloj regiji. U tim manjim selima ture će se više fokusirati na interakciju s lokalnim stanovništvom, što bi moglo uključivati posjet školi kako bi se djeci pomoglo u vježbanju engleskog jezika ili susret s lokalnim farmerom kako bi se uvidjelo kako zarađuje za život.

Krstarenja rijekom Mekong fokusirana su na obilazak manjih mjesta koja pružaju uvid u život ljudi, kako sadašnji, tako i onaj tijekom proteklih stoljeća te upoznavanje s njihovom kulturom (Cruise critic, 2019).

5.2. Krstarenje Mekongom

Mekongom plovi više linija krstarenja nego ikada na području Kambodže i Vijetnama. AMyy Waterways predstavio je novi brod na rijeci krajem 2018. godine - Avalon Saigon, koji plovi od Ho Chi Minha do Siem Reapa. Emerald Harmony Emerald Waterway su se pojavili na rijeci 2019. godine. Na toku gornjeg Mekong, koji teče od Laosa i Mijanmara (Burma) do Kine, također postaje destinacije za odvijanje riječnih krstarenja. Pandaw trenutačno ostaje jedina linija koja plovi na oba toka rijeke. Nekoliko glavnih riječnih kompanija koje imaju svoju flotu na Mekongu uključuju Viking River Cruises, AmaWaterways, Avalon Waterways, Emerald Waterways, Pandaw River Cruises, Aqua Expeditions, Uniworld Boutique River Cruise Collection, Scenic, Abercrombie & Kent, CroisiEurope i Vantage Deluxe World Travel (Cruise critic, 2020).

Cijelu je jugoistočnu Aziju Conde Nast Traveler proglasio destinacijom 2019. godine, i to s dobrim razlogom, cijela regija doživljava nagli porast turizma zbog relativno niskih cijena i bogate kulture. Sezona monsuna traje od lipnja do studenog, s obilnim kišama u većem dijelu sliva. Suha sezona koja traje od prosinca do svibnja hladnija je s malo kiše u većini područja, osim u delti Mekong u kambodžanskoj provinciji Kratie i u Vijetnamu. Tropska klima Kambodže i Vijetnama znači da su temperature tople tijekom cijele godine. Najbolje vrijeme za putovanje u regiju je između studenog i siječnja kada je svježije i kada je razina vode najviša. Temperature se obično kreću između 26 ° C i 32 ° C. U najtoplijem mjesecu ožujku ta se brojka može popeti i do 38° C. Velike vrućine čine krstarenje Mekongom još privlačnijim putnicima koji su u regiji tijekom tog razdoblja, jer je temperatura na brodovima za krstarenje rijekom Mekong niža za 1 do 2 ° C (MRCMekong, 2021).

To je zato što vode Mekonga teku s ledene Tibetanske visoravni, te hladnija voda rijeke snižava temperature oko broda i to čini riječno krstarenje idealnim načinom putovanja. Topliji mjeseci također su manje vlažni. Kiša je česta pojava u donjim vrhovima sliva Mekong

tijekom kolovoza do listopada svake godine. Čak i tijekom najkišnijeg doba godine, kiša dolazi u obliku kratkih pljuskova koji obično traju 30 minuta do sat vremena, zahvaljujući Mekongovom kopnenom položaju i klimi nalik savani (MRCMekong, 2021).

U području rijeke gdje se odvija većina krstarenja nema jakih monsun. Blagi godišnji monsun koji traje pet do šest mjeseci od lipnja do studenog samo se pojavljuje u obliku kratkih pljuskova. Zahvaljujući njima krajevi i obala Mekonga u to je doba najljepše jer su polja riže i ostatak prirode najzeleniji.

5.2.1. Raspoložive rute krstarenja na Mekongu

Većina krstarenja u regiji uglavnom se fokusira na donji Mekong kojim se lakše plovi, putujući između Siem Reapa u Kambodži i Ho Chi Minh Citya u Vijetnamu. Krstarenja su fokusirana na Donji Mekong kojim je lakše za navigirati i plovniji je. Teren na tom dijelu rijeke pogodniji je za navigaciju. Krstarenja kreću iz Vijetnama te plove kroz Vijetnam do Kambodže ili obrnuto iz Kambodže do Vijetnama. Idealno vrijeme za obilazak te dvije države je 7-9 dana. Ako se plovi od Vijetnama do Kambodže plovi se uzvodno rijekom. Plovidba kreće od delte Mekonga, od Ho Chi Minha do Phnom Penha u Kambodži, između kojih je udaljenost 204 km (Cruise critic, 2019).

Većina kruzera na ovoj ruti plovi nekoliko dana. Nudi se opcija kretanja iz Phnom Penha u Kambodži do Ho Chi Minh grada. Popularna ruta također je iz Ho Chi Minh-a do Siem Reap-a i obrnuto. Rute krstarenja ovdje nisu kružnog tipa, odnosno kada se dođe do svoje finalne destinacije putnici se ili vraćaju u domicil ili nastavljaju svoje putovanje tako da ga spoje s obilaskom neke druge države, na primjer Tajlanda. To je trenutačno glavna ruta za krstarenje po Mekongu.

Od 2014. godine rade se planovi za poboljšanje infrastrukture i plovnosti rijeke. Kako bi se bolje podržao riječni turizam potreban je razvoj, veća usmjerenost i koordinacija. Predlaže se sedam podjela razvojnih zona, što je koncept koji se nadovezuje na Mekong-Lancang. Planiranje riječnog turizma prvenstveno podržava krstarenje i odredišta, te se fokusira na potencijalni rast za kruzerski turizma, bolju povezanost, moguće rute, kopneni i zračni pristup, nosivost i brojne druge čimbenike. Danas se još nisu do kraja realizirali ovi projekti i planovi (UNWTO, 2016).

Glavna ruta ostaje ona postojeća koja je doživjela veliku popularnost u zadnjem desetljeću i tako potaknula potencijal za razvoj drugih ruta jer riječni turizam u jugoistočnoj Aziji ima veliki potencijal i mogućnost za daljnji bolji razvoj.

U tablici 2. prikazani su predloženih sedam novih pododjela razvojnih zona, što je koncept koji pokušava ostvariti GMS.

Analizirani segmenti pokušat će se ukomponirati u postojeće turističke rute po Mekongu.

Podjeljenje se u sedam segmenata /zona, dano im je ime te je naglašena njihova jedinstvena prodajna posebnost.

Tablica 2- Potencijalne buduće rute krstarenja na kojima radi GMS

Segment	Ime	Lokacija	Jedinstvena mjesto
1	Zlatni trokut	Chinese border-Houei Xay/Chiang Khong	Udaljena etnička sela, netaknuti krajolici, 3 države / 1 odredište, neistražene planine
2	Drevna Kraljevstva	Houei Xay/Chiang Khong-Nong Khai/Vientiane	Baština Lanna / Lane Xang, zemlja slonova, etnička sela, bujni krajolici
3	Srce Mekonga	Nong Khai/Vientiane-SavannakhetUbon Ratchathani	Francuska kolonijalna povijest, riječni život, uzgoj riže, geološka čuda
4	4000 otoka	Champassak/Pakse-Cambodian Border	Baština Angkora, francuska kolonijalna infrastruktura, brzaci i slapovi, tradicionalni ribolov sela
5	Staza otkrića Mekonga	Cambodian Border-Phnom Penh	Kambodžanska granica-Phnom Penh Promatranje dupina / ptica, močvare, Francuska kolonijalna baština

6	Angkorsko carstvo	Phnom Penh-Siem Reap via Tonle Sap	Phnom Penh-Siem Reap preko Tonlea Sap Angkor Wat, Veliko jezero, plutajuća sela
7	Devet zmajeva	Phnom Penh-Mekong Delta	Phnom Penh-Mekong Delta Plutajuće tržnice, plodna poljoprivreda, ribolov

(Izvor:UNWTO, Mekong River-based Tourism Product Development, 2016)

5.2.2. Plovila za krstarenje po Mekongu

Rijeka Mekong služi kao glavna prijevozna ruta u velikom dijelu Vijetnama i Kambodže jer ostala infrastruktura nije dovoljno razvijena. Populacija koja živi na tim područjima rijeku ne koristi samo za transport robe već kao primarno prijevozno sredstvo. Djeca se brodovima prevoze u školu, putuje se na posao te prijevoz rijekom služi kao osnovni oblik transporta dobara i ljudi. Zbog toga točan broj plovila na rijeci nikada nije izračunat i nema podataka o tome koliko se točno brodova za riječna krstarenja trenutno nalazi na rijeci. U zadnjih nekoliko godina taj broj se drastično povećao. Svjetske poznate kompanije koje danas imaju svoja plovila na Mekongu uključuju Scenic, Uniworld, Viking River Cruises, APT, AmaWaterways, Avalon Waterways i Vantage (Cruise critic, 2020).

Postoji još veliki broj privatnih kompanija koje u svojem vlasništvu nude aranžmane krstarenja na svojim brodovima. Plovila koja se nalaze na rijeci imaju veliki raspon u dostupnom sadržaju na brodu i sam izgled broda znatno varira. Naravno, odabir broda ovisi o platežnoj moći turista i koliko je spreman izdvojiti za putovanje. Dostupni brodovi poznatih riječnih linija novog su i modernog izgleda, izvrsno su opremljeni te nude razne sadržaje na svojim brodovima, od restorana, spa i wellnesa, bazena, teretane itd. No, turisti moraju biti spremni to platiti. Kompanije u privatnom vlasništvu nude također velik broj plovila koji su nekada imali drugačiju primarnu svrhu. Privatne kompanije nude opciju iznajmljivanja brodova s manjim smještajnim kapacitetima te s mogućnošću planiranja vlastitog itinerera. Na svakom brodu nalazi se turistički vodič i potrebno osoblje.

- Mekong Eyes Classic

Kombinira regionalne tradicije gradnje brodova i moderne udobnosti kako bi postao savršeno plovilo za plovidbu u stilu Delta Mekong. Riječni brod Mekong Eyes, dugačak 39 m i širok 8,5 m, izgrađen je od stare, tradicionalne rižine teglenice s najkvalitetnijim drvetom, a umjetnički su ga ukrasili vješti majstori delte Mekonga. Opremljen je s 14 dvokrevetnih soba, svaka s vlastitom kupaonicom s tušem i toplom vodom, ormarom i klima uređajem.

Manji brodovi imaju bolji pristup udaljenijim mjestima na rijeci te se ne moraju sidriti u velikim lukama kao ostali brodovi (Mekong Eyes, 2021).

- **Gecko Eyes**

Sagrađen je na temelju tradicionalnih ribarskih brodova An Giang. Novi je modernizirani oblik brodova za privatne i ekskluzivne ture deltom Mekong. Polovila koja su izgradili lokalni obrtnici, izrađene su od lokalnih vrsta drva. Osoblje na brodu (kapetan, mornar, kuhar, turistički vodič) neprestano je na raspolaganju.

Tradicionalno plovilo kojim se služi većina stanovništva na rijeci Mekong je Sampan. Vožnja na ovom brodu uobičajen je oblik transporta na plutajućim tržnicama i jedino je prijevozno sredstvo koje može doći do udaljenijih i zabačenijih sela i mjesta koje nemaju izgrađenu naprednu infrastrukturu za pristanak većih plovila (Mekong Eyes, 2021).

5.2.3. Primjer sadržaja i cijene aranžmana

Cijene aranžmana variraju od lokacija gdje se održava krstarenje, o danima trajanja aranžmana, vrsti plovila i usluzi na brodu. U cijenu nije uključen transport do receptivne države, uključen je smještaj na brodu te hrana i piće. Sadržaj i smjer plovidbe se mijenja ovisno o visini vodostaja jer neka mjesta nisu dostupna kada je vodostaj rijeke nizak. Cijena samog aranžmana također ovisi je li termin unutar ili van sezone. Cijene u doba sezone se kreću od 2000 do 4000 eura, dok su van sezone, od svibnja do listopada kada traje kišna sezona, cijene niže za gotovo 50% (Cruise critic, 2020).

Heritage line, luksuzni brod za riječno krstarenje - trajanje aranžmana 7 noći, u mjesecu veljači, 3600 eura po jedinici, u cijenu su uključeni svi obroci i ture (Touradar, 2021).

1. Dan: Saigon - Moja Tho - Cai Be
2. Dan: Cai Be - Sa Dec - Tan Chau
3. Dan: Tan Chau - Granični prijelaz - Phnom Penh
4. Dan: Phnom Penh
5. Dan: Phnom Penh - Kampong Tralach - Kampong Chhnang (Tonle)

6. Dan: Rijeka Tonle - Koh Oknha Tey - Kampong Cham (Mekong)

7. Dan: Kampong Cham (Mekong)

8. Dan: Kampong Cham (Mekong) - Siem Reap

Mekong Eyes 6. dnevna tura iz Angkora uklj. Mekong Delta krstarenje do Saigona, cijena 1000 eura, uključuje hranu i sadržaj na brodu (Touradar,2021)

1. dan: Angkor Wat i drugi hram Angkor

2. dan: Angkor hram

3. dan: Od Siem Reapa preko Sambora Prei Kuka do Phnom Penha

4. dan: Prelazak granice prema Vijetnamu i Chau Docu

5. dan: Život na vodi

6. dan: Život na vodi i plutajućim tržnicama

Na slici dva prikazana je ruta krstarenja po rijeci Mekong. Kao što se vidi na ovoj karti krstarenja rijekom Mekong, većina se krstarenja u regiji uglavnom fokusira na donji Mekong kojim se lakše navigira. Putuje se između Siem Reapa u Kambodži i Ho Chi Minh Citya u Vijetnamu. Države kroz koje se krstari su Vijetnam i Kambodža. Glavne luke u kojima se pristaje su Ho Chi Minh City, Siem Reap, Phnom Penh.

Slika 2-Karta rute riječnog krstarenja Mekongom



(Izvor: Cruise critic, 2019.)

6. USPOREDNO KRSTARENJE RIJEKAMA NIL I MEKONG

Iako se na prvi pogled ove rijeke i države u kojima se nalaze čine slične po svojoj klimi i sadržaju one su zapravo u potpunosti drugačije. Rijeka Nil poznata je destinacija za riječna krstarenja više od 100 godina i bila je prva rijeka na kojoj se razvio riječni turizam (Čavlek,1998) dok je s druge strane rijeka Mekong tek u nekoliko posljednjih godina doživjela veliku popularnost u takvom obliku turizma i počinje se razvijati ponuda riječnih krstarenja. Egipat je kao turistička destinacija zbog nestabilne političke situacije bila stavljena na popis opasnih država i cijeli turistički sektor je zbog toga bio paraliziran nekoliko godina. Bilo je potrebno par godina da se situacija stabilizira i da se turisti vrate u tu državu ali i danas se posljedice tih događaja osjete i mnogi turisti se zbog vlastite sigurnosti ne žele uputiti u Egipat. Jugoistočna Azija je regija kroz koju teče rijeka Mekong i ona je također već dugi niz godina popularna turistička destinacija ali je donedavno bila poznata po samo jednoj državi, Tajland. Tek zadnjih 10 godina ostale države dobivaju na popularnosti i postaju prepoznatljive svjetske destinacije.

Zahvaljujući rijeci Mekong, Vijetnam i Kambodža doživjele su veliku popularnost i krstarenje po Mekongu postalo je svjetski poznato. Vijetnam je 2019. godine proglašen "it" destinacijom godine (Cruise critic,2019). Krstarenje Mekongom najčešće je povezano s drugim aranžmanima u tom dijelu kontinenta, a odlaskom na krstarenje turisti u malo vremena mogu obići veći broj turističkih atrakcija i gradova nego što bi to mogli kopnenim prijevozom zbog nerazvijenosti ostale infrastrukture. Krstarenje Nilom također je najčešće ukomponirano u aranžman koji se kasnije nastavlja u drugom dijelu države, najčešće na Crvenom moru. Obje rijeke važan su izvor života. Nil je vitalan za opstanak života unutar Egipta i Sudana jer kada se odmakne od rijeke neće se naći ništa osim pustinje i pustoši. Zbog toga Nil je žila kucavica tog područja jer da ga nema to područje ne bi bilo nastanjivo, što potvrđuje činjenica da 90% svog stanovništva Egipta živi uz obalu Nila (El-Kammash, 2020). Rijeka Mekong također je bitan faktor u razvoju života i pruža osnovne faktore za život, poput vode i hrane.

Za razliku od Nila život podalje od rijeke Mekong je moguć jer okoliš nije pustinja. Mekong pruža bitan izvor hrane za stanovništvo koje živi na obalama rijeke i gotovo sva sela žive od ribolova. I jedna i druga rijeka se suočavaju s nizom problema u razdoblju od zadnjih nekoliko godina. Rijekom Nil više nije moguće ploviti cijelom dužinom, kao što je to nekoć bilo uobičajeno, zbog nestabilne političke situacije i terorističkih napada. Sudanom se uopće više

ne plovi u svrhu turizma i nema više dostupnih aranžmana kao što je nekoć to bio običaj. Rijeka Mekong se suočava s drugačijim oblikom prijetnje, ekološkim. Nažalost rijeka Mekong jedna je od najzagađenijih rijeka svijeta. Procjenjuje se da se u njoj nalazi preko 40 tisuća tona plastike. Kako populacija raste tako će i taj broj rasti. Ova rijeka je zbog toga dobila pogrdan naziv Rijeka plastike (Universty of Hall,2021).

Situaciju ne poboljšava činjenica da se duž obale rijeke nalaze brojne tvornice koje sa sobom donose niz problema. Zbog toksičnog otpada od tvornice šećera, koji je bačen u rijeku u Vijetnamu 2019. godine dogodilo se snažno zagađenje što je na jugu Vijetnama prouzročilo da voda u rijeci u delti Mekonga pocrni, usmrćujući ribe i druge morske živote. Stanovništvo na tom području ostalo je bez svih riječnih bića koje uzgaja za potrebe hrane (Asian time staff, 2019). Ovo je samo jedan od sličnih incidenata koji se događa na ovoj rijeci. Kao da problema nema dovoljno klimatske promjene počinju uzrokovati ozbiljne problem na tom području. 2020. godine najveća rijeka jugoistočne Azije presušuje. Uzrok tog problema su kineske brane i klimatske promjene. Studeni je mjesec u kojem se bilježi kraj monsuna i kišnog doba godine a rijeka je u velikim predjelima presušila te se farmeri i stanovnici već mjesecima mole za kišu. Rijeka Mekong izvor je hrane i vode za 66 milijuna ljudi (Universty of Hall,2021). Zbog velikog broja izazova s kojima je ova rijeka suočena trebat će se uložiti veliki naponi za daljnji razvoj turizma jer poboljšanje cjelokupne situacije postaje prioritet.

6.1 Usporedba prema dostupnosti destinacije

Ove rijeke nalaze se na drugim krajevima svijeta i sam dolazak do destinacije je drugačiji. Većina aranžmana koji su gotovi i na raspolaganju turistima nude samo krstarenje i transfer unutar destinacije, ali za sam dolazak do destinacije turisti se moraju pobrinuti sami. Egipat je preko 100 godina popularna destinacija za odmor među stanovništvom Europe zbog svoje blizine. Većina posjetitelja u Egiptu i na samom krstarenju po Nilu su pretežito Europljani, ponajviše iz Velike Britanije i Njemačke (CLIA, 2019). Gotovo sve velike aviokompanije nude direktne letove u Cairo ili Luxor iz velikih europskih gradova. Put od domicila turista iz Europe do destinacije nije nimalo zahtjevan. Krstarenje Mekongom postalo je popularno u zapadnijoj Europi ali dolazak do jugoistočne Azije je kompliciraniji. Let iz Europe do Vijetnama ili Kambodže uključuje niz presjedanja i dugo putovanje ali to ne sprječava turiste da se upute ka tim destinacijama. Da bi se turizam uopće mogao razviti unutar neke države ona mora imati razvijenu infrastrukturu za sve oblike prijevoza. Ako destinacija nema aerodrome ili

mrežu razvijenih cestovnih prometnica kako će turisti uopće doći do nje. Države kroz koje ove rijeke teku imale su veoma različiti razvoj infrastrukture. Rijeka Nil doživljava procvat turizma davnih 1850-ih godina i od tada počinju ulaganja u infrastrukturu radi primanja turista. U to doba Egipat je bio britanska kolonija i oni su već tada ulagali znatna sredstva u razvoj luka i cesta (El-Kammash, 2020). S izumom aviona počele su se graditi staze za slijetanje prvih aviona i kasnije aerodromi. Danas Egipat ima nekoliko velikih aerodroma i velik broj luka opremljen za primanje velikih brodova za krstarenje. Egipat je popularno turističko odredište za putnike iz Europe i Bliskog Istoka. Zračna luka Cairo najveća je i najprometnija zračna luka u Egiptu. Zračnu luku Hurghada, zračnu luku Sharm El Sheikh i zračnu luku Marsa Alam uglavnom koriste ljubitelji sunca i plaža (AirMundo, 2020).

Egipat ima dobro razvijenu i izgrađenu infrastrukturu za primanje turista dok Mekong svoju tek razvija. Crveni Kmeri bili su na vlasti dugi niz godina u Kambodži tako da je razvoj infrastrukture u svrhu razvoja turizma počeo dosta kasnije nego u Egiptu. Phnom Penh je glavni i najveći grad gdje se nalazi najveći aerodrom za prihvat turista. Siem Reap je drugi grad po važnosti prihвата turista, grad smješten u blizini poznatih ruševina Angkor Wat, vrata za regiju Angkor i glavno je turističko odredište Kambodže (UNWTO, 2016).

Četvrta međunarodna zračna luka u provinciji Koh Kong 2016. godine u rujnu je najavila da će od sada i oni primati međunarodne letove s turistima. U Vijetnamu većina međunarodnih letova dolazi kroz jednu od tri glavne vijetnamske zračne luke u Hanoiu, Da Nangu ili Ho Chi Minhu. Postoje i izravni međunarodni letovi do glavnih turističkih središta kao što su Nha Trang i Phu Quoc. Unutar Vijetnama letenje je obično najprikladniji način za dosezanje udaljenih odredišta, jer cestovna infrastruktura nije razvijena. Zbog nepristupačnog terena kroz unutrašnjost ove dvije zemlje cestovna infrastruktura nije razvijena te je plovidba po rijeci Mekong najbolji i najjednostavniji oblik transporta. Kako se turizam popularizirao nedavno većina luka koje se nalaze na toku Mekonga još nisu opremljene za prihvat velikih brodova za riječno krstarenje ali mnoge se ili obnavljaju ili se izgrađuju nove (UNWTO, 2016). Većina gradova na toku rijeke još uvijek ne može primiti velike brodove tako da turisti do nekih odredišta dolaze s manjim plovilima.

6.2. Usporedba prema optimalnom vremenu posjeta

Navedene rijeke se nalaze na destinacijama koje kroz cijelu godinu bilježe visoke temperature, ali klima tih država je različita. U Egiptu postoje tri vrste klime: mediteranska

klima na sjevernoj obali, pustinjska klima u unutrašnjosti područja i konačno, klima obale Crvenog mora, podjednako pustinjska, ali nešto blaža. Klima koja prevladava u okolici Nila je pustinjska i po njoj se ravna dolazak turista na krstarenja. Područje na kojem se odvija krstarenje po Nilu od Luxora do Asuana obilježava pustinjska klima gotovo bez kiše; temperature se postupno povećavaju kako se ide prema jugu. Zime su blage i sunčane, ali noći su hladne, u rasponu od 5/7 ° C u središnjem području Luxor, do 10/11 ° C na južnom području Asuan. Zimski su dani ugodno blagi ili topli, u prosjeku oko 20/22 ° C. U kopnenim područjima ljeta su užareno vruća, s najvišim temperaturama u rasponu 40/42 ° C. U najtoplijim danima temperatura na jugu može doseći čak 50/52 ° C (El-Kammash, 2020). Zbog ovakve klime optimalno vrijeme posjeta je u razdoblju od prosinca do travnja, kada su temperature ugodne. Tada su aranžmani najtraženiji i dostižu najviše cijene. U ljetnim mjesecima turista i nema zbog strašno visokih temperatura pa su aranžmani i do 50% jeftiniji kako bi privukli turiste (Touradar, 2021). Sama plovidba po Nilu najugodnija je u razdoblju od Božića do Uskrsa jer je tada nema velikih vrućina i boravak na plovilu i obilazak turističkih atrakcija nije izazovan. U Vijetnamu i Kambodži prevladava tropska klima s monsunima. Na područjima Mekonga gdje se odvijaju riječna krstarenja klima je tropska i podijeljena je na razdoblje suhe i kišne sezone. Temperature ne variraju previše kroz doba godine. Za vrijeme suhe sezone mogu doseći do 35°C, a najniže što padaju za vrijeme kišne sezone je 15° C. Suha sezona traje od prosinca do travnja/svibnja i tada neki dijelovi rijeke Mekong nisu plovni te će se turistički aranžmani u to doba malo izmijeniti. Kišna sezona koju donose monsun traže od travnja do prosinca. Kao što samo ime kaže kiša je tada česta pojava, većinom se pojavljuje u obliku snažnih i obilnih pljuskova. U to doba godine vodostaji rijeke se podižu te je moguće ploviti do svih gradova i atrakcija. Optimalno vrijeme za krstarenje po Mekongu je u prosincu i siječnju kada su vodostaji rijeke još visoki zbog tek završene sezone kiše, a temperature su ugodne, a kiša i pljuskovi polako prestaju (Owen, 2019).

Optimalno vrijeme boravka u destinaciji ipak najviše ovisi o preferencijama samih turista. Na raspolaganju je veliki broj paket aranžmana u različitim razdobljima trajanja. Ipak ture po Nilu su kraće nego one po Mekongu zbog raspona kilometara koje treba prijeći. Na Nilu se plovidba odvija između gradova Luxor-Asuan te je potrebno najviše tri dana kako bi se ta ruta prešla. Kod plovidbe na Mekongu plovi se kroz dvije države i turistima su na raspolaganju razne rute plovidbe. Prelazi se veći put te su najčešći aranžmani u trajanju od sedam do deset dana.

6.3. Usporedba prema načinu odvijanja aranžmana

Koncept odvijanja krstarenja može biti jednosmjernan ili kružni. Jednosmjerno krstarenje je češće kod riječnih krstarenja, kada aranžman počinje u točki a, a završava u točki b. Kružni tip krstarenja postoji ali nije toliko popularan kod riječnih krstarenja koliko kod oceanskih. Kružni tip krstarenja je kada putovanje završava u točki u kojoj je počelo. Prilikom krstarenja Nilom popularan je i jedan i drugi način odvijanja krstarenja. Krstarenje može započeti u Luxoru i završiti u Asuanu, ali kod onih krstarenja koja traju duže od četiri dana brodovi se vraćaju do Luxora i rade kružni put. Krstarenje Nilom može se kupiti kao zaseban aranžman ali najčešće se spaja s posjetom drugim gradovima. Krstarenje Nilom odvija se u gornjem toku rijeke. Najtraženiji aranžmani su oni koji započinju u Cairu, zatim se putnici upućuju u Luxor gdje započinje njihovo krstarenje Nilom. Na svom putu do Asuana prolaze kroz gradove Esna, El Kab, Edefu, Kom Ombo, Darwan i zatim finalna luka Asuan iz koje se turisti onda vraćaju u svoj domicil. Na Nilu je popularan i kružni tip krstarenje gdje turisti iz Asuana opet plove za Luxor te je Luxor posljedna destinacija njihovog putovanja. Aranžmani kružnog tipa krstarenja duplo su duži, traju sedam do deset dana te su namijenjeni za one koji žele provesti više vremena ploveći Nilom. Riječno krstarenje Nilom često je ukomponirano u aranžman s gradovima Crvenog mora, poput Hurgade i Sharem el Sheika, gdje se turisti nakon ili prije krstarenja upute na sunčanu obalu Egipta za klasičan "sun and sand" odmor. S druge strane rijeka Mekong nudi samo jednosmjernan tip krstarenja. Najčešća ruta je ona koja plovi kroz Kambodžu i Vijetnam, na donjem toku Mekonga. Krstarenje Mekongom također se odvija u Laosu u gornjem toku Mekonga, ali ono nije toliko traženo. Krstarenje donjim tokom Mekonga prolazi kroz Vijetnam i Kambodžu. Kod plovidbe uzvodnim tokom rijeke kreće se iz grada Ho Chi Min u Vijetnamu te plovidba završava u Kambodži u Siem Reap-u. Nizvodna plovidba počinje u Kambodži iz Siem Reap-a te završava u Vijetnamu u Ho Chi Min-u. Tok same plovidbe ovisi o dobu godine kada se putuje jer u suhom razdoblju vodostaji rijeke su niski te se ne može pristupiti nekolicini mjesta. Prilikom plovidbe po Mekongu kroz Vijetnam i Kambodžu kruzeri ili brodovi će stati na velikom boju mjesta. Gradovi koji se posjećuju u Kambodži su Sem Reap, Angkor Ban, Chong Koh, Kampong Chhang, Wat Hanchey, Kampong Cham i Phnom Penh te u Vijetnamu Chau Doc, Cai Be, Cu Lao Gien, Sa Dec, My Tho i Ho Chi Minh. Trajanje ove ture pretežno je od sedam do deset dana. Krstarenje samim Mekongom sasvim je dovoljno kako bi upoznali ove dvije države te se većinom nude kao zasebni paket aranžmani. Moguće je spajanje putovanja sa svjetski popularnom destinacijom Tajlandom.

6.4. Usporedba prema sadržaju aranžmana

Na današnjem tržištu ponude postoje razna krstarenja koja se fokusiraju na sadržaj po kojem su posebni i ističu se iz mase. Krstarenja Nilom i Mekongom iako na prvi pogled slična dosta se razlikuju po svojoj tematici i načinu odvijanja. Krstarenja Nilom fokusirana su na odmor i na istraživanje drevnih hramova i ostalih atrakcija iz davnog egipćanskog doba. Fokus im je na drevni Egipat. Turisti će na krstarenju kroz Egipat biti fokusirani na obilazak atrakcija a ono preostalo vrijeme provoditi će na brodu, usidreni u luci ili ploveći od jednog do drugog grada. Najviše vremena provesti će na brodu te zato treba birati plovilo sa dodatnim sadržajem poput bazena i restorana. Krstarenja Nilom znaju biti određenih tematika, poput onih koji se fokusiraju na popularni roman Agatha Christie, Smrta na Nilu. Brod će ploviti kroz mjesta gdje je i ona plovila i na brodu će biti organizirani razni igrokazi sa tematikom tog romana ili dodatan sadržaj koji je povezan sa spisateljicom i njenim romanom. Tokom krstarenja na Nilu jako su popularne autentične večere gdje gosti imaju priliku obući se u odjeću starih egipćana i upoznati se sa nekim detaljima iz njihovog života te probati autohtonu hranu s tog područja. Krstarenja Mekongom imaju fokus na istraživanje kulture ljudi sa tog područja ali ne drevne kulture već njihovu sadašnjost i način života u ovo moderno doba. Turisti će većinu svog vremena provesti na kopnu stapajući se sa lokalnim stanovništvom kako bi dobili uvid u njihov svakodnevni život. Tokom krstarenja po Mekongu veoma su popularne kulinarske radionice na brodu gdje lokalni kuhari uče posjetitelje kako se rade popularni lokalni recepti, poput vijetnamskih proljetnih rolica. Wellnes je jedan tema krstarenja po Mekongu koja se istakla iznad svih drugih i dobila na popularnosti. Sadržaj ovih krstarenja je na duhovnom sa brojnim radionicama meditacije, disanja i fizičke aktivnosti u obliku joge. Krstarenja s ovom tematikom su ekstremno popularna jer ljudi žele bijeg od svojih užurbanih života sa fokusom relaksacije i opuštanja.

6.5. Usporedba prema cijenovnoj dostupnosti

Postoje dva glavna faktora u određivanju cijene krstarenja, a to je izgled plovila i doba godine kada se putuje. Cijene aranžmana uvijek su najviše u doba godine kada je srce sezone, što je doba kada je putovanje u tu destinaciju najtraženije i prodaje se najviše aranžmana. Aranžmani krstarenja u Egiptu najtraženiji su od prosinca do travnja. Izvan te sezone cijene aranžmana padaju i za 50% zbog velikih vrućina koje u to doba ne privlače turiste te ih nema mnogo. Najveći faktor u određivanju cijene aranžmana je izgled broda i što se nudi i nalazi od

dodatnih sadržaja na brodu. Na obje rijeke plove najpoznatije kopanije za riječna krstarenja gdje su plasirale svoje luksuzno opremljene brodove za krstarenje. Na Nilu se nudi velik izbor plovila od onih novih luksuznih, s bazenima i wellnesom i restoranima do malih jedrilica gdje se spava na madracu na palubi. Cijene na luksuznim brodovima za prosječno vrijeme krstarenja na Nilu je od 1000 do 1500 eura po osobi za tri do četiri dana. Krstarenje na darbijama ili feluccama duplo je jeftinije. Na Mekongu također plove najnoviji brodovi poznatih riječnih kompaniji ali će vas ti aranžmani znatno više koštati nego oni na Nilu. Cijene na luksuznim i modernim plovilima kreću se od 3000 do 4000 eura. Aranžmani na Mekongu uvijek drže svoju cijenu tokom cijele godine ipak cijene su malo niže u doba kišne sezone. Na Mekongu plovi veliki broj brodova koji su obnovljeni te sada služe samo u svrhu turizma. Najtraženiji aranžmani su oni u srcu sezone i tada dosežu najviše cijene. Cijene krstarenja su visoke ali riječni turizam je luksuzni oblik turizma. Bitno je naglasiti da u cijenu nikada nije uključen prijevoz iz domicile putnika do destinacije, to je dodatan trošak. Ono što je uključeno u cijenu su svi obroci na brodu, sadržaj broda je dostupan svima i turisti na svakom koraku prati stručna osoba specijalizirana na tu destinaciju, poput egiptologa. U cijenu aranžmana riječnog krstarenja ulaznice svim atrakcijama ponekad budu uključene. Iako se cijene ovakvih aranžmana čine visoke to je sasvim normalno za ovaj oblik turizma.

6.6. Usporedba prema osobnoj preferenciji turista

Kod samog odabira aranžmana turist će uvijek izabrati onaj aranžman koji najbolje odgovara njegovim željama i ukusu, osobnim preferencijama. Riječna krstarenja su oblik turizma čiji potrošači su u starijoj dobnoj skupini, bez djece i veće platežne moći. Turizam je veoma kompleksan sustav i mora se prilagođavati željama potrošača koje se konstantno mijenjau. Kako se mijenjala ostala ponuda na tržištu tako su i krstarenja evoluirala i proširala svoju ponudu za ostale skupine potrošača poput obitelji i mladih i turista niže platežne moći. Krstarenja rijekom Mekong fokusirana su na mlađu publiku sa avanturističkim duhom i obitelji sa starijom djecom. Zbog slabo razvijene infrastrukture i zahtjevnijeg i izazovnog terena do određenih lokacija ture Mekongom nisu namjenjene za stariju populaciju ili obitelji s malom djecom. Kako bi došli do odredišta turisti će morati ići biciklima ili tradicionalnim vijetnamskim brodovima sampan, što je za stariju populaciju izazovnije. Ciljana skupina za ovaj tip krstarenja su mladi ljudi, koji vole avanture, žele naučiti o lokalnoj kultri, upoznati se s mještanima i obogatiti se novim iskustvima. Također se nude krstarenja za odrasle ljude

koji žele odmor za tijelo i dušu te bijeg od realnosti, fokus takvih krstarenja je na wellnesu i jogi. Krstarenja Nilom su potpuna suprotnost. Osmišljena su za stariju populaciju koja u zimske mjesece želi otputovati u toplije krajeve opustiti se i obići drevne znamenitosti i naučiti nešto o staroegipatskoj kulturi. Dolazak do hramova i ostalih atrakcija nije nimalo izazovan jer postoje dobro izgrađene ceste i egipatska vlada već dugi niz godina ulaže u infrastrukturu. Dostupni su aranžmani sa dodatnim sadržajem na brodu sa obiteljima sa malom djecom, gdje se organiziraju dnevni vrtići i radionice kako bi roditelji mogli neko vrijeme provesti bez njih. Svaki aranžman ima svoju ciljanu skupinu tako i riječna krstarenja. Kreatori ovih aranžmana moraju dobro analizirati tržišta prije plasiranja aranžmana te dobro promisliti na koje lokacije postaviti određene brodove.

7. ZAKLJUČAK

Riječna krstarenja tijekom 21. stoljeća postaju jedna od najbržih rastućih grana u turizmu. Kako bi se u nekoj destinaciji uopće mogao razviti riječni turizam i sa njim riječna krstarenja sama destinacija mora ispuniti niz uvjeta. Države Vijetnam i Kambodža u kojima se nalaze analizirane destinacije i rijeka, primjer su država koje tek u 21. stoljeću otkrivaju potencijal rijeke Mekong kao svog resursa za turizam. Nasuprot tome je država Egipat koja je taj turistički potencijal otkrila ostvarila još u davnom 19. stoljeću. Rijeka Nil prva je rijeka na svijetu gdje se razvio riječni turizam i sa njim je započela nova grana turizma, riječni turizam. Krstarenje rijekom Nil kraćeg je trajanja od 3-4 dana i većinom je dio turističkog aranžman koji se nakon krstarenja nastavlja na drugoj destinaciji u Egiptu poput Hurgade ili Sharm El Sheikh. Krstarenje rijekom Mekong se prodaje kao aranžman sam za sebe, prolazi se kroz dvije države kojima teče ova rijeka i posjećuju se veliki broj mjesta. Aranžmani traju od 7-10 dana. Krstarenja Nilom jeftinija su od onih po Mekongu. Nilom već dugi niz godina plove najpopularnije riječne kompanije i veliki broj brodova iz njihovih flota je na toj rijeci dok na Mekong tek u zadnjih nekoliko godina počinju pristizati takva plovila. Po rijeci Mekong većinom se plovi u brdovima koji su prenamjenjeni za svrhu riječnog krstarenja. Ciljana skupina posjetitelja za Mekong su mlađa populacija ljudi koji su zainteresirani za avanturu, upoznavanje novih kultura i mjesta sa izazovnijim terenom i itinerarom. Aranžmani krstarenja Nilom su kraći i prilagođeni za sve dobne skupine. Tereni su pristupačni, lokacije koja se posjećuju nisu izazovne te su brodovi moderni i opremljeni sa najnovijom tehnologijom i brojnim luksuzima poput spa centra, tertana, vrhunske kuhinje i brojni drugi. Infrastruktura oko rijeke Nil i luke na obali kao i prihvatista za turiste u potpunosti su izgrađena. Krstarenja po Nilu svjetski su poznata i već stoljećima privlače turiste. S druge strane je rijeka Mekong u koju se tek počinje ulagati i riječni turizam se počeo razvijati zadnjih deset godina. Osnovani su brojni savezi koji planiraju razne strategije kako poboljšati plovību po rijeci, infrastrukturu i luke kako bi se riječni turizam na Mekongu podigao na novi nivo. Rijeka Mekong ima veliki potencijal za postati najbolja destinacija na svijetu za riječna krstarenja. Razvoj riječnog turizma sa sobom nosi veliki broj izazova. Riječni turizam može uzrokovati ekološke probleme i prouzrokovati nepovratne posljedice na riječne ekosisteme, te treba oprezno postupati sa gradnjom luka na obalama rijeka i poboljšanjem plovnosti istih. I jedna i druga rijeka moraju se suočiti sa velikim brojem izazova kako bi se turizam na njima nastavio i razvijao u pozitivnom smjeru.

LITERATURA

1. Adam, A. (2008). Mekong Tourism . Social Research Institute, Chiang Mai University.
2. Ban, I. (1998), Krstarenje rijekama, Stručni članak. Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku.
3. Cooper, M., Prideaux, B. (2009), River Tourism, CAB International
4. Čavlek, N. (1998) Turoperator i svjetski turizam. Zagreb: Golden marketing
5. Čavlek, N., Bartoluci, M., Prebežac, D., Kesar, O. (2011) Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav. Zagreb: Školska knjiga
6. Deiminiat, A. i Shojaee, H. i Eslamian, S. (2014). Tourism and River Environment. Taylor & Francis Group, LLC.
7. Folgado-Fernández, J.A. i ,Di-Clemente, E. i Hernández-Mogollón, J.M. i Campón-Cerro, A. M.(2018). Water Tourism: A New Strategy for the Sustainable Management of Water-Based Ecosystems and Landscapes in Extremadura (Spain). Stručni rad. Cáceres, Španjolska: Fakultet za posao, financije i turizam, Sveučilište u Extremaduri.
8. Gray M, (2006). Economic reform, privatization and tourism in Egypt, Middle Eastern Studies
9. Harris, R. i Williams, P. i Griffin, T.(2002). Sustainable tourism.
10. Hunter, R. F.(2006) „Tourism and Empire: The Thomas Cook & Son Enterprise on the Nile, 1868 – 1914“,Middle Eastern Studies, Routledge
11. Ian C. Campbell,(2009), The Mekong, Biophysical Environment of an International River Basin, A volume in Aquatic Ecology
12. Kesar, O. (2018/2019), Nautički turizam, Specifični oblici turizma. Stručni dokumenti sa predavanja.
13. Kuzman B., (2019), Riječni turizam. Završni rad. Šibenik: Veleučilište u Šibeniku.
14. Luković, T. (2007), Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje. Stručni rad.
15. Mark, J.J. (2009). Nile. Stručni članak. Ancient history encyclopedia.
16. Mark, J.J. (2009). Nile. Stručni članak. Ancient history encyclopedia.
17. Nermin, M.M. Farag and Ayman M.H. El-Alf (2013), The Role of Nile Islands in Tourist Attraction Development
18. Ostojić M., (2000), Mreža plovnih rijeka Europe i transkontinentalnih plovni put Rajna-Majna-Dunav. Stručni članak. Naše more 47(1-2)/2000.

19. Pro-poor Ethnic Tourism in the Mekong: A Study of Three Approaches in Northern Thailand
20. Said, R. (1993), The River Nile: Geology, Hydrology and Utilization. Oxford. Pergamon Press
21. Vojvodić, K. (2008), Razvoj tržišta riječnih krstarenja. Naše More 55 (1-2) / 2008.
22. World Tourism Organization (UNWTO), (2016), Mekong River-based Tourism Product Development. 1.izd. Madrid

INTERNET IZVORI

1. Ahmed A. Shetawy, PhD. The Nile River: River Tourism, Waterfront Development and Cultural Ecosystems 2017. Dostupno na : https://jur.journals.ekb.eg/article_88076_eaefee5ec0a3e4bfa91e53b73b05da4a.pdf
2. AirMundo (2020). Egypt airports. Dostupno na: <https://airmundo.com/en/countries/egypt/>
3. Asian Times (2019). Mekong Delta pollution crisis, river turns black. Dostupno na : <https://asiatimes.com/2019/05/mekong-delta-pollution-crisis-river-turns-black/> (01.05.2019)
4. The economist (2020). South-East Asia's biggest river is drying up. Dostupno na: <https://www.economist.com/asia/2020/05/14/south-east-asias-biggest-river-is-drying-up> (16.05.2020.)
5. Bryant, S. (2020). Is it safe to cruise the Nile river?. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/ab/agents/variation-a/articles.cfm?ID=3939> (17.03.2020.)
6. Buff A. M. i Reaves E. (2020). Egypt & Nile River Cruises (online only) Dostupno na: <https://wwwnc.cdc.gov/travel/yellowbook/2020/popular-itineraries/egypt-and-nile-river-cruises>
7. CLIA (2019). Ocean and river cruise review 2018. Dostupno na: <https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/CLIA-Cruise-Review-2018-Published-2019>
8. El-Kammash, i Magdi, M. , Gordon, C. i Harold Edwin, H.(2020). Nile River. Encyclopedia Britannica Dostupno na: <https://www.britannica.com/place/Nile-River>. Accessed 8 February 2021. (09.11.2020.)

9. Future cruise. Dostupno na: https://future-cruise.nridigital.com/future_cruise_may19/the_rise_of_the_river_cruise_market
10. Grizzle, R. (2012). River cruise advisor. The Emergence of Modern River Cruising: An Austrian Entrepreneur. Dostupno na: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2012/05/the-emergence-of-modern-river-cruising-an-austrian-entrepreneur/> (04.05.2012)
11. Grizzle, R. (2015). River cruise advisor. River Cruise Companies & Vessels. Dostupno na: <https://www.rivercruiseadvisor.com/cruise-companies/>
12. Jeffrey W., Owen, Lewis i White, Gilbert F .(2019). Rijeka Mekong. Enciklopedija Britannica. Dostupno na: <https://www.britannica.com/place/Mekong-River> (08.02.2021.)
13. Kennedy S., (2020). CLIA (ONLINE) 2019 CRUISE TRENDS & INDUSTRY OUTLOOK. Dostupno na: <https://cruising.org/news-and-research/-/media/CLIA/Research/CLIA-2019-State-of-the-Industry.pdf>
14. Kramer, G. (2019). Cruise critic. Lower Mekong River Cruise Tips. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=1716> (28.12.2019.)
15. Lonely Planet (2020),, Egypt in detail (online). Dostupno na: <https://www.lonelyplanet.com/a/nar/ef380930-e8e0-4818-ab46-149c142791a4/355224>
16. MacKinnon K., F.. (2019). Cruise critic. Mekong river cruise map. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=4088> (10.10.2019.)
17. Mekong Eyes (2019). Exclusive River Cruises in Southern Vietnam and Cambodia. Dostupno na: <https://www.mekongeyes.com/assets/files/infopak/en/Brochure%20Mekong%20Eyes.pdf>
18. Mekong River Commission For Sustainable Development (2021). Navigation. Dostupno na: <https://www.mrcmekong.org/our-work/topics/navigation/>
19. Moebes. A.M. i McCarthy, D. i Israel, B. i Intreglia. L, i Gollan. D, (2019). Travel Market Report's Outlook on River Cruises Based on the Voice of the Travel Advisor 2019. Dostupno na: https://www.travelmarketreport.com/library/tmr/TMR_River_Cruise_Outlook_2019.pdf (25.11.2019)
20. Payen E. (2018). Nile river cruise tips. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/ab/agents/variation-a/articles.cfm?ID=1285> (21.08.2018)

21. Peters G., (2018). CLIA (online). River cruise passengers up by more than 10 per cent, CLIA report. Dostupno na: <https://www.cruisetradenews.com/river-cruise-passengers-clia-report/>
22. Riviera Travel, (2020) (online). Top 10 Attractions on a Nile River Cruise. Dostupno na: <https://www.rivieratravel.co.uk/blog/2020/01/30/nile-river-cruise-best-places-visit-egypt-2020/> (30.01.2020.)
23. Saltzman, D. i Bair, D.i Wright, P.(2020). Cruise critic. Pictures From a Mekong River Cruise. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=4088> (07.04.2020.)
24. Saunders, A. (2012). River cruise advisor. The Emergence of Modern River Cruising: The Viking Age. Dostupno na: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2012/04/the-emergence-of-modern-river-cruising/> (16.04.2012.)
25. Saunders, A. (2015). River cruise advisor. Our Guide To Long River Cruises in Europe. Dostupno na: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2015/11/our-guide-to-long-river-cruises-in-europe/> (09.09.2015)
26. Saunders, A. (2019). River cruise advisor. Cruising the Mekong (Update 2019). Dostupno na: <https://www.rivercruiseadvisor.com/2019/04/cruising-mekong-2019/> (02.04.2019.)
27. Sloan, G. (2020). The points guy. The 7 most exciting new river cruise ships of 2020. Dostupno na: <https://thepointsguy.com/guide/best-new-river-cruise-ships/> (28.01.2020.)
28. Spencer Brown, C. i Williamson J. (2018). Cruise critic. River cruise tips. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=18> (23.10.2018.)
29. Statista Research Department, (2020). Size of the river cruise ship market worldwide 2018-2027. Dostupno na: <https://www.statista.com/statistics/1119639/size-of-the-river-cruise-ship-market-worldwide/> (1. prosinca 2020.)
30. TIMEA., (2001). The Nile Cruise, 1847-1897(online). Institute of Museum and Library Services, CITI, and Rice University. Dostupno na: <http://timea.rice.edu/NileCruise.html>
31. Trading Economics., Egypt Tourism Revenues 2010-2019 Data | 2020-2021 Forecast | Historical | Chart. Dostupno na: <https://tradingeconomics.com/egypt/tourism-revenues>
32. Universty of Hull (2018) River of plastic. Dostupno na: <https://www.hull.ac.uk/work-with-us/research/institutes/energy-and-environment-institute/our-work/river-of-plastic>
33. Williamson J., (2019). Cruise trend news (online). The latest river cruise trends. Dostupno na: <https://www.cruisetradenews.com/river-cruise-trend-report/>

34. Wise Guy Consultants Pvt. Ltd., (2019). EIN Presswire (online). River Cruise Market - Global Industry Analysis, Size, Share, Growth, Trends and Forecast 2019 – 2024. Dostupno na: <https://www.einpresswire.com/article/504459346/river-cruise-market-global-industry-analysis-size-share-growth-trends-and-forecast-2019-2024> (10. prosinca 2019.)

POPIS ILUSTRACIJA

- Slika 1.- Karta rute riječnog krstarenja po rijeci Nil (Izvor, MacKinnon K., F.. (2019) Cruise critic. Nile river cruise map. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=3939> (10.10.2019.).....30
- Slika 2.- Karta rute riječnog krstarenja Mekongom (Izvor, MacKinnon K., F.. (2019) Cruise critic. Mekong river cruise map. Dostupno na: <https://www.cruisecritic.com/articles.cfm?ID=4088> (10.10.2019.).....47

POPIS TABLICA

- Tablica 1.- usporedba podataka koji pokazuju ostvareni broj putnika na riječnim krstarenjima po regiji destinaciji u 2018. godinu naspram 2017.godine (Izvor, CLIA (2019). Ocean and river cruise review 2018. Dostupno na: <https://cruising.org/-/media/eu-resources/pdfs/CLIA-Cruise-Review-2018-Published-2019>.....13
- Tablica 2- Potencijalne buduće rute krstarenja na kojima radi GMS (Izvor, World Tourism Organization (UNWTO), (2016), Mekong River-based Tourism Product Development. 1.izd. Madrid.....44