

Održivi razvoj kružnog turizma u Dubrovniku

Čagalj, Mislav

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Dubrovnik / Sveučilište u Dubrovniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:155:030433>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-27**



SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
UNIVERSITY OF DUBROVNIK

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Dubrovnik](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU

POMORSKI ODJEL

MISLAV ČAGALJ

**ODRŽIVI RAZVOJ KRUZING TURIZMA U
DUBROVNIKU**

ZAVRŠNI RAD

DUBROVNIK, 2024.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU

POMORSKI ODJEL

PRIJEDIPLOMSKI STUDIJ NAUTIKA

**ODRŽIVI RAZVOJ KRUZING TURIZMA U
DUBROVNIKU**

ZAVRŠNI RAD

Mentor:

doc. dr. sc. Srđan Vujičić

Student:

Mislav Čagalj

Komentor:


doc. dr. sc. Nermin Hasanspahić

DUBROVNIK, 2024.

IZJAVA

S punom odgovornošću izjavljujem da sam završni rad izradio samostalno, služeći se navedenim izvorima podataka i uz stručno vodstvo mentora i komentora.

Mislav Čagalj

A rectangular box containing a handwritten signature in black ink that reads "Mislav Čagalj".

SAŽETAK

Održivi kruzing turizam igra ključnu ulogu u zaštiti osjetljivih morskih ekosustava, obalnih područja i bioraznolikosti. Primjenom energetski učinkovitih tehnologija, praksi gospodarenja otpadom i mjerama očuvanja, krstarenja mogu značajno smanjiti svoj utjecaj na okoliš. Međutim, kruzing turizam ima veliki ekonomski učinak na lokalna gospodarstva. Uz ekonomski učinak koji daje prodaja roba i usluga u lučkim gradovima, kruzing turizam stvara radna mjesta i zapošljava lokalnu radnu snagu. Dakle, treba iznaći način kako da se koreliraju ova dva čimbenika, ekonomski čimbenik koje ima kruzing turizam, ali da uz to bude održiv.

Dubrovnik je jedan od najposjećenijih kruzing destinacija u Hrvatskoj i u Dubrovniku je prisutan problem dolaska velikog broja kruzera i turista koji utječu na održivost Dubrovnika, a kako je tema ovog rada „Održivi razvoj kruzing turizma u Dubrovniku“ u nastavku će biti predstavljeno na koji način će Dubrovnik uspostaviti održivi kruzing turizam.

Ključne riječi: Dubrovnik, kruzing turizam, održivost

ABSTRACT

Sustainable cruise tourism plays a crucial role in protecting sensitive marine ecosystems, coastal areas, and biodiversity. By implementing energy-efficient technologies, waste management practices, and conservation measures, cruises can significantly reduce their environmental impact. However, cruise tourism also has a substantial economic impact on local economies. The sale of goods and services in port cities boosts the economy, and cruise tourism creates jobs and employs local workers. Therefore, it is essential to find a way to balance these two factors—economic benefits and sustainability.

Dubrovnik is one of Croatia's most visited cruise destinations, facing challenges due to the large number of cruise ships and tourists affecting its sustainability. Since the topic of this thesis is "Sustainable Development of Cruise Tourism in Dubrovnik," the following sections will outline how Dubrovnik plans to establish sustainable cruise tourism.

Keywords: Dubrovnik, cruise tourism, sustainability

SADRŽAJ

| | |
|--|-----|
| SAŽETAK..... | ii |
| ABSTRACT | iii |
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. Predmet i cilj rada..... | 2 |
| 1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja | 2 |
| 1.3. Sadržaj i struktura rada | 2 |
| 2. KRUZING TURIZAM U SVIJETU | 3 |
| 2.1. Kruzing turizam na Mediteranu..... | 6 |
| 2.2. Kruzing turizam na Jadranu..... | 10 |
| 3. ODRŽIVOST KRUZING TURIZMA | 14 |
| 4. DUBROVNIK KAO VODEĆA HRVATSKA LUKA ZA KRUZERE | 20 |
| 4.1. Lučka uprava Dubrovnik | 23 |
| 4.2. Kruzing turizam u Luci Dubrovnik | 28 |
| 4.3. Daljnji razvoj kruzing turizma u Dubrovniku | 31 |
| 5. ZAKLJUČAK | 35 |
| LITERATURA..... | 36 |
| POPIS SLIKA | 40 |
| POPIS GRAFIKONA | 41 |
| POPIS TABLICA..... | 42 |

1. UVOD

Kruzing industrija danas brzo raste, s kontinuiranim povećanjem broja putovanja i putnika, osim tijekom pandemijskih godina 2020. i 2021[1]. Ovaj rast pokazuje popularnost kruzinge odmora i otpornost industrije na globalne izazove. Sve veći interes za kruzinge odmorima također odražava napredak u sadržajima na brodovima i raznovrsnim destinacijama[2]. Kako sve više ljudi traži jedinstvena putnička iskustva, kruzinge industrija nastavlja sa inovacijama i prilagođava se kako bi zadovoljila potrebe putnika širom svijeta.

Kao što je turizam sada ključan za ekonomiju mnogih zemalja, isto tako i kruzinge turizam igra važnu ulogu u potpori lokalnih i nacionalnih gospodarstava. Industrija krstarenja stvara radna mjesta i prilike za lokalne zajednice diljem svijeta[3]. U usporedbi sa 2019. godinom, godinom prije pandemije Covid-10, broj ukrcanja putnika je pao za 81%, radna mjesta na kruzerima za 51%, a ukupni ekonomski doprinos pao je za 59% u 2020. godini [4].

To pokazuje dalekosežne učinke pandemije na širu zajednicu kruzera i naglašava važnost turizma na kruzerima gospodarstvima diljem svijeta.

Održivi turizam predstavlja ključan koncept u današnjem svijetu turizma. On ide dalje od jednostavnog zadovoljavanja turističkih potreba, te se fokusira na dugoročne pozitivne utjecaje na okoliš, gospodarstvo i zajednice koje posjećuje. Kada se govori o održivom turizmu, ne govori se samo o zaštiti prirodnih ljepota destinacija koja se posjećuje, već i o njihovom poboljšanju i očuvanju za buduće generacije.

Održivi turizam ne samo da štiti okoliš od negativnih utjecaja turizma, već pruža ekonomske i socijalne koristi lokalnim zajednicama. Kroz promicanje lokalnih proizvoda, zanatskih radionica i tradicionalnih kulturnih doživljaja, održivi turizam potiče ekonomski razvoj i održivost ruralnih područja i manjih zajednica diljem svijeta. Također, održivi turizam potiče kulturnu razmjenu između posjetitelja i domaćina, što pridonosi boljem međusobnom razumijevanju i promicanju međukulturalne tolerancije.

Održivi kruzerski turizam igra ključnu ulogu u zaštiti osjetljivih morskih ekosustava, obalnih područja i bioraznolikosti. Primjenom energetski učinkovitih tehnologija, praksi gospodarenja otpadom i mjerama očuvanja, krstarenja mogu značajno smanjiti svoj utjecaj na okoliš. Održivo krstarenje moglo bi značiti ne preplavlivanje luka s tisućama putnika dnevno, umjesto toga ograničavanje broja putnika koji svraćaju na određeno mjesto odjednom.

Dubrovnik je najposjećenija kruzing destinacija u Hrvatskoj. Osim što brojni kruzери koji dolaze u Dubrovnik utječu na povećanje turističkih prihoda, ogroman broj posjetitelja sa kruzera utječe i na stvaranje prevelikih gužvi u destinaciji, na loš utjecaj na okoliš i sl. Zbog toga se nastoje pronaći načini kako da se zadovolji potreba za većim brojem kruzera i posjetitelja i samim time većim prihodima, ali uz istovremeno očuvanje destinacije. Upravo je navedeno tema ovog rada.

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet rada je kruzing turizam. Cilj rada je analizirati i predstaviti na koji način je planiran i kakav bi trebao biti održivi kruzing turizma u Dubrovniku.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

Podaci koji su se koristili za pripremu završnog rada na temu "Održivi razvoj kruzing turizma u Dubrovniku" dobiveni su iz različitih sekundarnih izvora, kako domaćih tako i stranih. To uključuje stručne članke usko povezane s temom rada, kao i razne publikacije dostupne na internetu.

Tijekom izrade rada primijenjene su znanstvene metode indukcije i dedukcije, kao i metode deskripcije i kompilacije. Induktivnom metodom, analizirajući pojedinačne činjenice, doneseni su općeniti zaključci, dok su se, primjenjujući deduktivnu metodu, iz općih zaključaka izveli pojedinačni zaključci. Metoda deskripcije koristila se za opisivanje činjenica, procesa i predmeta bez dodatnog znanstvenog tumačenja ili objašnjavanja. Prilikom korištenja tuđih opservacija, stavova, zaključaka i saznanja, primijenjena je metoda kompilacije.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Ovaj rad ima pet poglavlja. Prvo poglavlje, uvodno, obuhvaća predstavljanje teme i svrhu rada, izvore podataka i tehnike prikupljanja, kao i strukturu i organizaciju rada. Drugo poglavlje predstavlja kruzing turizam u svijetu s posebnim osvrtom na kruzing turizam na Mediteranu i kruzing turizam na Jadranu. Treće poglavlje predstavlja važnost održivog kruzing turizma. O kruzing luci u Dubrovniku govori se u četvrtom poglavlju. Peto, zaključno poglavlje, sažima temu ovog rada.

2. KRUZING TURIZAM U SVIJETU

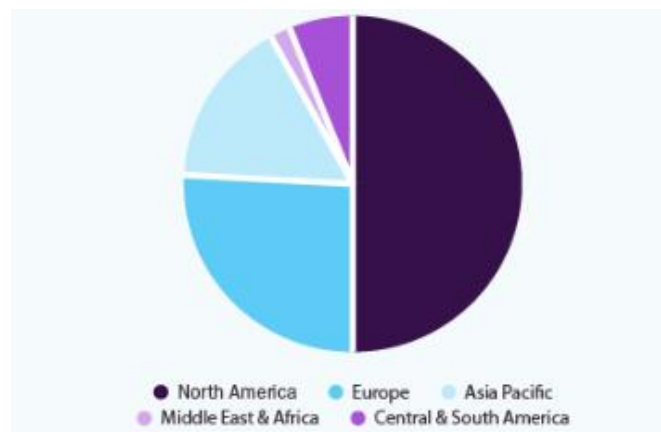
Industrija krstarenja je vitalna za lokalna i nacionalna gospodarstva diljem svijeta, podržavajući 1,17 milijuna radnih mjesta u raznim sektorima, uključujući ugostiteljstvo, zrakoplovstvo, poljoprivredu, maloprodaju, zabavu, proizvodnju, informacijske usluge, zdravstvo, njegu i, naravno, turizam [5]. Kruzing turizam je luksuzna vrsta putovanja koja uključuje *all inclusive* odmor na kruzeru u trajanju od minimalno 48 sati s planiranim itinererom koji uključuje zaustavljanja u raznim lukama ili gradovima. Brodovi za krstarenje među najvećima su na svijetu po unutrašnjem volumenu, veći su od mnogih teretnih brodova i mogu prevesti tisuće putnika na jednom putovanju. Trenutno kruzing turizam uključuje široku paletu sadržaja, značajno poboljšavajući udobnost putnika i užitak putovanja morem. Kruzing turizam je povezan sa morskim ljetovalištima, natječući se s konvencionalno tržišnim destinacijama i nudeći turistima alternativni oblik odmora, čime se povećava tržišni udio industrije kruzing turizma [6].

Krstarenja su ključni segment u sektoru putovanja i turizma u slobodno vrijeme, prisutna u mnogim regijama diljem svijeta, od Sredozemnog mora do Tihog oceana. Prihodi industrije krstarenja diljem svijeta dosegli su gotovo 19 milijardi američkih dolara u 2022. godini, što predstavlja značajan porast u odnosu na prve dvije godine pandemije koronavirusa (Covid-19), ali još uvijek ostaje ispod razina prije pandemije. Sjedinjene Američke Države, s obzirom na svoje duge obale i pristup mnogim lukama u tropskom Karipskom moru, prednjače u svjetskim prihodima od krstarenja. Prihodi industrije krstarenja u SAD-u u 2022. godini bili su otprilike pet puta veći od prihoda Njemačke, koja je drugo vodeće tržište, ali još uvijek nisu dostigli vrhunac prihoda zabilježen prije zdravstvene krize. Iako se sve više usluga rezervacije putovanja seli na online platforme u ovom sektoru, prodaja izvan mreže ostaje dominantan kanal prodaje za globalnu industriju krstarenja, pri čemu gotovo četvrtina prihoda industrije krstarenja dolazi od online transakcija. Trendovi u turističkom ponašanju pokazuju da su potrošači sve više skloni planiranju putovanja i rezervacijama putem interneta, posebno u svijetu pandemije gdje se digitalni kanali komunikacije i trgovine postaju ključni za sigurno putovanje. Unatoč tome, offline prodaja još uvijek zauzima značajan dio tržišta, pogotovo u sektoru krstarenja gdje putnici često preferiraju osobni kontakt i savjetovanje prilikom rezervacije. Ovaj spoj tradicionalnih i modernih prodajnih kanala nastavlja oblikovati pejzaž industrije krstarenja, nudeći raznolike mogućnosti za putnike i pružatelje usluga [7].

Dakle, kao što je već navedeno, Sjeverna Amerika je dominirala tržištem krstarenja u 2022. godini, ostvarivši oko polovice ukupnog prihoda. Ova dominacija regije na globalnoj razini uglavnom proizlazi iz snažne prisutnosti međunarodnih ključnih igrača i visoko razvijene industrije. Faktori poput većeg raspoloživog dohotka, potrošačke potrošnje i napredne turističke infrastrukture doprinose većem tržišnom udjelu prihoda. Očekuje se da će Azija i Pacifik ostvariti najveći rast tijekom predstojećeg razdoblja. Prognoze pokazuju da bi ova regija mogla zabilježiti rast od 12,5 % od 2023. do 2030. godine. Tijekom posljednjih nekoliko godina, industrija krstarenja sve više se seli iz Sjeverne Amerike i Europe u Aziju i Pacifik. To je djelomično rezultat vladinih inicijativa usmjerenih na razvoj turističke industrije radi poticanja ekonomskog rasta.

Primjerice, indijska vlada je 19. kolovoza 2020. najavila značajno smanjenje naknada za veza za čak 70 % s ciljem poticanja razvoja krucizing turizma. Ove inicijative igraju ključnu ulogu u poticanju rasta industrije krstarenja u azijsko-pacifičkom dijelu svijeta [8].

Pored toga, trendovi u krstarenju također ukazuju na potencijalni rast u drugim dijelovima svijeta, poput Latinske Amerike i Afrike. Raznolikost destinacija, kulturno bogatstvo i prirodne ljepote ovih regija privlače sve veći broj putnika, potičući tako rast industrije krstarenja na globalnoj razini. Uz to, očekuje se da će tehnološki napredak i inovacije u sektoru krstarenja dodatno poboljšati iskustvo putnika i potaknuti daljnji razvoj industrije [9]. Globalno tržište krucizing turizma i udio pojedinih regija na globalnom tržištu krucizing turizma u 2022. godini prikazano je Grafikonom 1.



Grafikon 1. Udio pojedinih regija svijeta na globalnom tržištu krucizing turizma u 2022. godini.

Izvor: [9].

Europa je ostvarila drugi najveći prihod u 2022. godini, što je iznosilo otprilike četvrtinu ukupnog prihoda industrije. Predviđa se da će Europa postići značajan rast tijekom sljedećeg

razdoblja, prije svega zahvaljujući porastu interesa za održivim turizmom. Povećana potražnja za održivim putovanjima potiče rast turističkog tržišta u regiji. Zbog rastućeg interesa, lokalne zajednice postaju sve privlačnije turističkim operatorima, posebno malim i srednjim, što dodatno doprinosi ekspanziji tržišta [10].

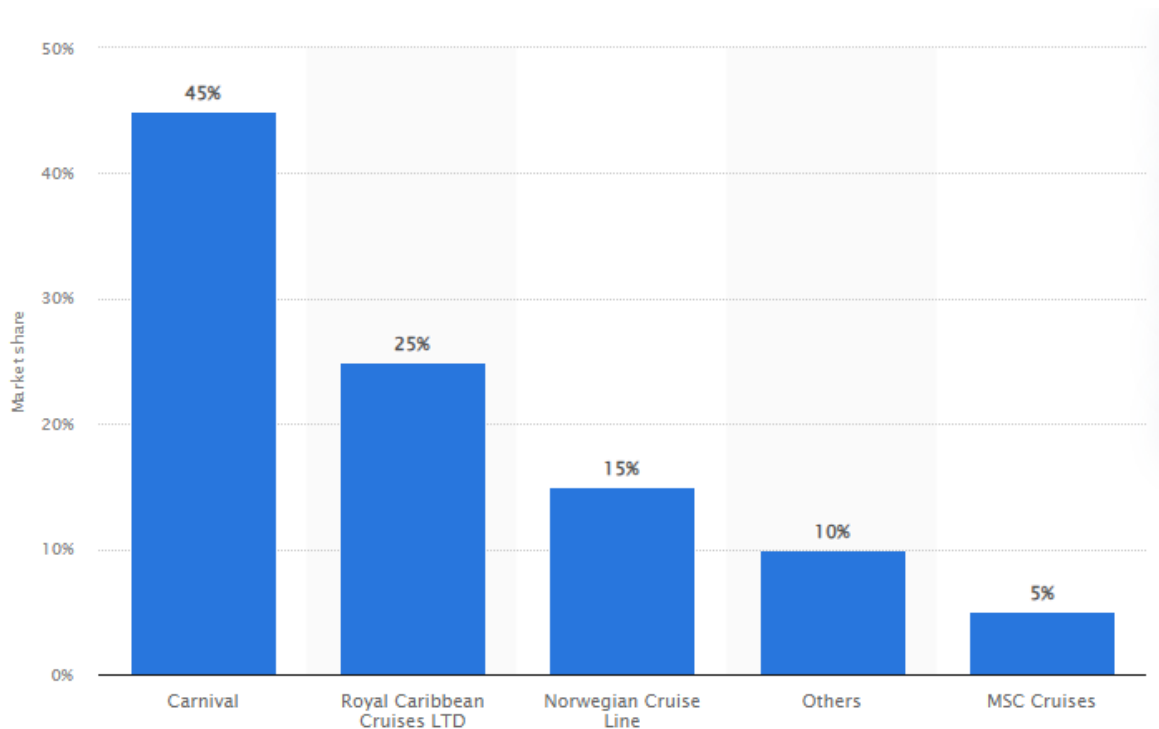
Tablica 1. prikazuje porast međunarodnog sektora krstarenja u razdoblju od 2009. do 2019. godine. Tijekom desetogodišnjeg razdoblja, potražnja za krstarenjem povećala se sa 17,6 milijuna putnika na 29,7 milijuna, što predstavlja ukupno povećanje od 69 %, odnosno prosječno godišnje povećanje od 5,4 % [10].

Tablica 1. Internacionalna potražnja za kružnim putovanjima u razdoblju od 2009. do 2019. godine (u mil. putnika).

| | 2009. | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | 2019. | 10-godišnji rast |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|
| Sjeverna Amerika | 10,40 | 12,21 | 12,20 | 12,49 | 13,12 | 14,34 | 15,51 | 49,2% |
| Europa | 5,04 | 6,39 | 6,58 | 6,79 | 6,94 | 7,17 | 7,71 | 52,9% |
| Ostatak Svijeta | 2,15 | 3,74 | 4,40 | 5,87 | 6,66 | 7,00 | 6,45 | 200,1% |
| Ukupno | 17,59 | 22,34 | 23,18 | 25,15 | 26,72 | 28,52 | 29,67 | 68,7% |

Izvor: [10].

Na globalnom tržištu prisutne su velike, dobro poznate korporacije, kao i manji lokalni akteri. Dvije glavne tvrtke, Carnival Corporation & Plc. i Royal Caribbean Group, dominiraju većinom tržišnog udjela [8]. Ove ključne tvrtke aktivno razvijaju nove strategije kako bi proširile svoju klijentelu, uključujući inicijative poput obiteljskih paketa za višegeneracijska putovanja, tematskih krstarenja za djecu i misterioznih tematskih krstarenja. Osim toga, ovi globalni akteri fokusiraju se na proširenje svog poslovanja na nove regije ili zemlje. Primjerice, u lipnju 2018., Carnival Corporation & Plc objavio je kupoprodajni sporazum za preuzimanje odjela White Pass & Yukon Route od TWC Enterprises Limited, putem svoje podružnice Holland America Princess Alaska Tours. Ova strategija je usvojena kako bi se proširili kapaciteti luka za prihvatanje novih generacija kruzera. Neke od vodećih igrača na globalnom tržištu krstarenja uključuju Carnival Corporation & Plc, Royal Caribbean Group, MSC Cruises S.A., Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., Disney Cruise Line, Genting Hong Kong Limited, Cruiseaway, Luxury Cruise Connections i ostale [10]. Tržišni udio vodećih kruzera kompanija u 2021. godini prikazan je Grafikonom 2.



Grafikon 2. Tržišni udio vodećih kruzing kompanija u 2021. godini.

Izvor: [12].

Najveći tržišni udio, kao što se može vidjeti na Grafikonu 2., ima kompanija Carnival sa 45 %. Nasuprot tome, MSC Cruises je na posljednjem mjestu sa 5 %. Njihova razlika u odnosu na Carnival je 40 % [12].

2.1. Kruzing turizam na Mediteranu

Kruzing tržište na Mediteranu dijeli se na četiri različite geografske regije, od kojih svaka ima svoju vlastitu dinamiku. Ove regije su Zapadno Sredozemlje, Jadran, Istočno Sredozemlje i Crno more [13], kao što je prikazano na Slici 1.



Slika 1. Regije kruzing turizma na Mediteranu.

Izvor: [13].

Kretanja putnika na krstarenjima na Mediteranu u 2022. godini je dosegla su brojku od 18 milijuna. Jadran je bio druga najpopularnija regija u 2022. godini, sa tri milijuna putnika, a zapadni Mediteran ostaje najprometnija regija po udjelu kruzera. U 2022. godini ugostio je 75,51 % ukupnog prometa putnika [13].

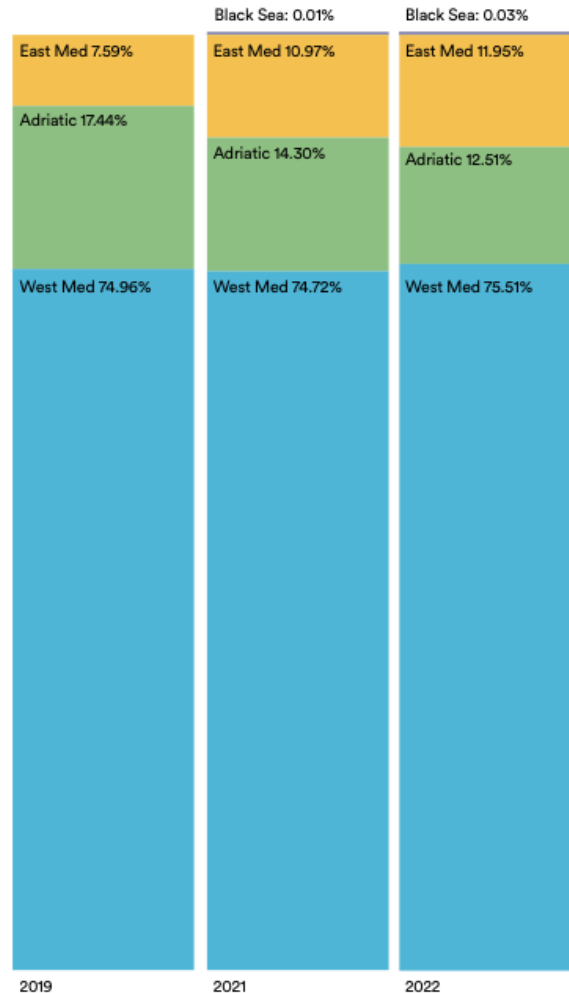
U Tablici 2. prikazana su kretanja putnika na krstarenjima po Mediteranu, koja ujedno pružaju sliku kratkoročnih i srednjoročnih trendova. Istočni Mediteran i Crnomorska regija su jedine regije koje pokazuju rast u 2022. godini u odnosu na 2019. godinu. U odnosu na 2021. godinu, to je predstavljalo ponovni početak aktivnosti na kruzera nakon pandemije, a sve četiri regije Mediterana pokazale su pozitivne rezultate s ukupnim kretanjem putnika na kruzera koji su porasli za više od 300 % [13].

Tablica 2. Kretanje putnika na krstarenjima po regijama Mediterana (2019. do 2022.).

| Regija | 2022. | 2021. | Promjena 2022./2021. | 2019. | Promjena 2022./2019. |
|------------------------------|------------|-----------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Zapadni Mediteran | 18.217.141 | 4.403.046 | 313,74 % | 23.348.849 | -21,98 % |
| Jadran | 3.018.752 | 842.737 | 258,21 % | 5.431.388 | -44,42 % |
| Istočni Mediteran | 2.883.114 | 646.514 | 345,95 % | 2.365.163 | 21,90 % |
| Crno More | 7.213 | 303 | 2.280,53 % | 1.200 | 501,08 % |
| UKUPNO | 24.126.220 | 5.892.600 | 309,43 % | 31.146.600 | -22,54 % |

Izvor: Izrada autora prema [13].

Kretanje strukture putnika na kružnim putovanjima po regijama Mediterana u razdoblju od 2019. do 2022. godine prikazano je na Slici 2.



Slika 2. Kretanje strukture putnika na kružnim putovanjima po regijama Mediterana u razdoblju od 2019. do 2022. godine.

Izvor: [13].

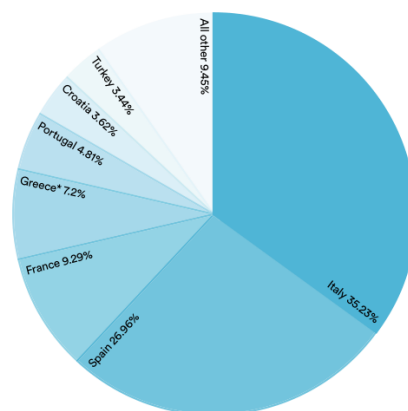
Kao što se može uočiti sa Slike 2., na Mediteranu najveći tržišni udio na tržištu kruzing turizma ima Zapadni Mediteran, čiji se udio povećao u razdoblju od 2019. do 2022. godine. Druga regija po udjelu je Jadranska, međutim, udio Jadranske regije na tržištu kruzing turizma na Mediteranu se u razdoblju od 2019. do 2022. godine smanjio, dok se udio regije Istočni Mediteran u navedenom razdoblju povećao. Glavne luke po regijama Mediterana i ukupna kretanja putnika na krstarenjima u razdoblju od 2019. do 2022. godine prikazani su u Tablici 3.

Tablica 3. Glavne luke po regijama Mediterana i ukupna kretanja putnika na krstarenjima u razdoblju od 2019. do 2022. godine.

| Regija | Luka | 2022. | 2021. | Promjena 2022./2021. | 2019. | Promjena 2022./2019. |
|--------------------------|--|-----------|---------|----------------------|-----------|----------------------|
| Zapadni Mediteran | Barcelona | 2.329.332 | 520.854 | 347,21 % | 3.137.918 | -25,77 % |
| Zapadni Mediteran | Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta | 2.172.438 | 490.344 | 343,04 % | 2.652.403 | -18,10 % |
| Zapadni Mediteran | Balearski Otoci | 1.727.481 | 345.065 | 400,62 % | 2.658.156 | -35,01 % |
| Jadran | Corfu, Paxoi | 527.228 | 234.699 | 124,64 % | 807.197 | -34,68 % |
| Jadran | Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli | 492.133 | 219.705 | 124,00 % | 763.195 | -35,52 % |
| Jadran | Kotor | 418.174 | 9.139 | 4475,71 % | 614.747 | -31,98 % |
| Istočni Mediteran | Piraeus | 632.642 | 303.665 | 108,34 % | 1.098.091 | -42,39 % |
| Istočni Mediteran | Kusadasi, Bodrum | 569.780 | 8.775 | 6.393,22 % | 186.955 | 204,77 % |
| Istočni Mediteran | Haifa | 362.846 | 0 | 100,00 % | 237.284 | 52,92 % |
| Crno More | Trabzon | 5.052 | 0 | 100,00 % | 0 | 100,00 % |
| Crno More | Constanta | 2.161 | 57 | 3.691,23 % | 450 | 380,22 % |

Izvor: [13] .

Struktura kruzing prometa po državama Mediterana u 2022. godini prikazana je Grafikonom 3.



Grafikon 3. Struktura kruzing prometa po državama Mediterana u 2022. godini.

Izvor: [13].

Kao što se može zaključiti iz Grafikona 3., u strukturi kruzing prometa na Mediteranu najveći udio imaju Italija i Španjolska. Pregled kretanja broja osoba na krstarenjima u državama na Mediteranu u razdoblju od 2019. do 2022. godine prikazan je u Tablici 4.

Tablica 4. Pregled kretanja broja osoba na krstarenjima u državama na Mediteranu u razdoblju od 2019. do 2022. godine.

| Država | 2022. | 2021. | Promjena 2022./2021. | 2019. | Promjena 2022./2019. |
|--------------------------|------------|-----------|-------------------------|------------|-------------------------|
| Italija | 8.500.230 | 2.219.919 | 282,91 % | 11.800.317 | -27,97 % |
| Španjolska | 6.504.241 | 1.632.874 | 298,33 % | 8.237.308 | -21,04 % |
| Francuska | 2.241.691 | 473.806 | 373,12 % | 2.866.876 | -21,81 % |
| Grčka | 1.735.967 | 725.809 | 139,18 % | 2.500.758 | -30,58 % |
| Portugal | 1.161.129 | 265.463 | 337,40 % | 1.428.608 | -18,72 % |
| Hrvatska | 873.908 | 225.354 | 287,79 % | 1.408.141 | -37,94 % |
| Turska | 829.508 | 14.552 | 5.600,30 % | 201.093 | 312,50 % |
| Malta | 529.247 | 147.132 | 259,71 % | 902.425 | -41,35 % |
| Izrael | 426.992 | 0 | 100,00 % | 264.747 | -31,98 % |
| Crna Gora | 418.174 | 9.139 | 4.475,71 % | 614.747 | -31,98 % |
| Cipar | 220.634 | 50.927 | 333,24 % | 132.828 | 66,11 % |
| Gibraltar | 213.383 | 22.225 | 860,10 % | 328.057 | -34,96 % |
| Saudijska Arabija | 124.976 | 61.666 | 102,67 % | NP | NP |
| Slovenija | 72.753 | 4.450 | 1.534,90 % | 115.581 | -37,05 % |
| Egipat | 72.505 | 27.788 | 160,92 % | 72.964 | -0,63 % |
| Monako | 65.607 | 0 | 100,00 % | 183.468 | -64,24 % |
| Tunis | 55.598 | 0 | 100,00 % | 648 | 8.479,94 % |
| Cabo Verde | 47.430 | 11.193 | 323,75 % | 49.878 | -4,91 % |
| Maroko | 30.086 | 0 | 100,00 % | 36.986 | -18,66 % |
| Rumunjska | 2.161 | 57 | 3.691,23 % | 450 | 380,22 % |
| Ukrajina | 0 | 59 | -100,00 % | 750 | -10000 % |
| Bugarska | 0 | 187 | -100,00 % | 0 | 0,00 % |
| UKUPNO | 24.126.220 | 5.892.600 | | 31.146.600 | |

Izvor: [13].

Kao što se može zaključiti iz Tablice 4., niti jedna država na Mediteranu nije uspjela dostići promete u kruzing turizmu u 2022. godini kakvi su bili prije pandemije koronavirusa (Covid-19) u 2019. godini. U nastavku će biti predstavljena situacija u regiji Jadran, kojoj pripada i Hrvatska.

2.2. Kruzing turizam na Jadranu

Jadransko more ističe se svojom kulturom i povijesti, osim prirodne ljepote i gospodarske važnosti Jadran je tisućljećima bio kulturno raskrižje, a brojne su civilizacije ostavile trag na

njegovim obalama [14]. Kao i prethodnih godina, infrastrukturna ponuda i ponuda proizvoda u pomorskom turizmu na Jadranu je ostala i u 2023. godini konzistentna. Kao što je prikazano na Slici 3., na Jadranu postoji više od 30 luka za kruzere, više od 40 luka iz kojih polaze i dolaze trajekti, više od 300 marina i više od 80.000 vezova. Na ovom području postoje mnoge tvrtke za krstarenje koje raspoređuju svoje brodove kako bi ponudili međunarodno tražene itinerere i rješenja za odmor sa vrlo različitim karakteristikama [15].



Slika 3. Luke za kruzere na Jadranu.

Izvor: [15].

Prema analizi autora Dorigattija, Perić i Jelić Mrčelić, analiza trendova krizinga u mediteranskim regijama pokazuje da je Jadran najbrže rastuća krizing regija po broju kretanja putnika i pristajanja brodova u lukama među svim regijama, a posebno središnjem i južnom dijelu istočne obale Jadrana. Središnji i južni dio istočne jadranske obale podijeljen je između Hrvatske, Crne Gore i Albanije i predstavlja najvrijednije prirodno bogatstvo ovih zemalja. Zbog svoje jedinstvene ljepote i atraktivnosti, regija je vrlo popularna turistička destinacija. Prirodne ljepote i kulturno-povijesna raznolikost ključni su faktori koji privlače turiste i predstavljaju glavnu prednost u odnosu na konkurente. Gospodarstva Hrvatske i Crne Gore ovise o turizmu jer im je on ključni izvor rasta BDP-a. Turizam čini oko 20 % hrvatskog BDP-

a, i gotovo 25 % crnogorskog. Globalno gledano, industrija krstarenja doživljava veća očekivanja putnika i veće zahtjeve za novim većim brodovima za krstarenje nego ikada prije. Ekspanzija kruzing industrije nije povezana samo sa širenjem tržišta krstarenja već i sa razvojem novih destinacija za krstarenja, a razvoj novih odredišta za kružna putovanja te povećanje broja i kapaciteta brodova za kružna putovanja dovodi u pitanje navigacijske odluke brodova za kružna putovanja u novonastalim regijama za kružna putovanja s visokim prirodnim i kulturnim vrijednostima [16].

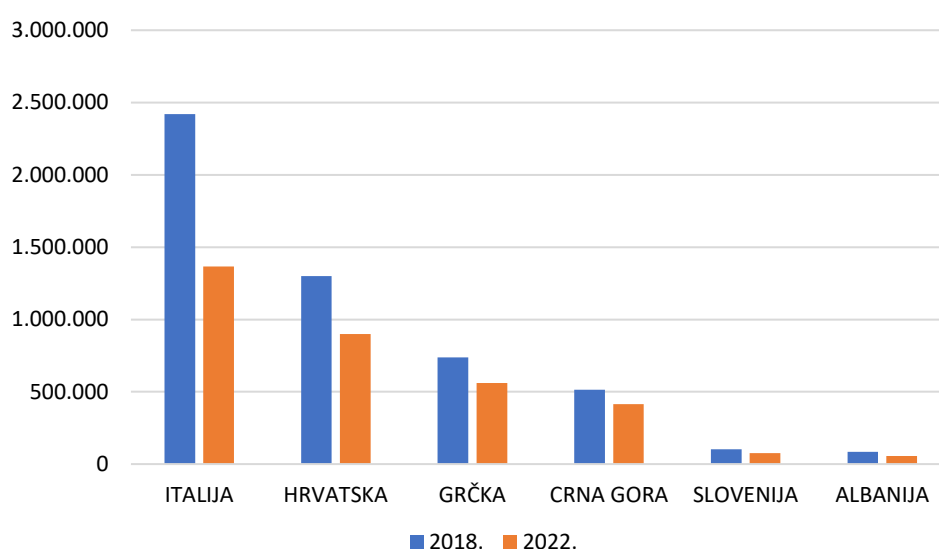
Promet kruzera po državama na Jadranskom moru u 2018. i 2022. prikazan je u Tablici 5.

Tablica 5. Promet kruzera po državama na Jadranskom moru 2018. i 2022. godine

| DRŽAVA | 2018. | 2022. |
|-----------|-----------|-----------|
| Italija | 2.420.333 | 1.367.046 |
| Hrvatska | 1.300.845 | 900.404 |
| Grčka | 737.479 | 560.282 |
| Crna Gora | 514.948 | 415.000 |
| Slovenija | 101.415 | 76.389 |
| Albanija | 84.815 | 56.280 |
| UKUPNO | 5.159.835 | 3.375.402 |

Izvor: Izrada autora prema [15].

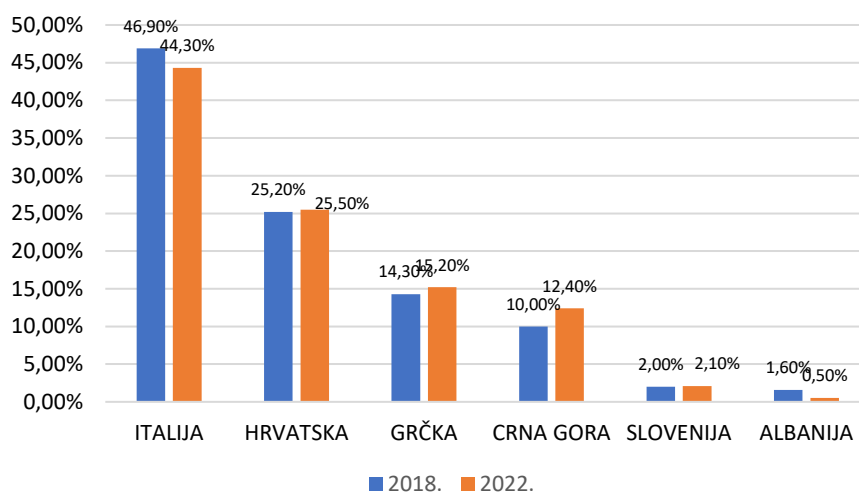
Kao što se može zaključiti iz Tablice 5., promet kruzera na Jadranu u 2022. godini nije dostigao promete koji su bili prije pandemije Covid-19, a što se može vidjeti i iz Grafikona 4.



Grafikon 4. Promet kruzera po državama na Jadranskom moru u 2018. i 2022. godini.

Izvor: Izrada autora prema [15].

U strukturi prometa kruzera po državama na Jadranskom moru u 2018. i 2022. godini najveći udio ima Italija, iako se njen udio u 2022. godini, u odnosu na 2018. godinu smanjio, dok se udio ostalih država na Jadranu povećao, a što se može vidjeti iz Grafikona 5.



Grafikon 5. Udio država na Jadranu u prometu kruzera u 2018. i 2022. godini.

Izvor: Izrada autora

Luke na Jadranskom moru, s najvećim kruzing prometom, prikazane su u Tablici 6.

Tablica 6. Luke na Jadranskom moru s najvećim kruzing prometom u 2022. godini-

| Luka | Kruzing promet u 2022. |
|------------|------------------------|
| Corfu | 558.903 |
| Kotor | 400.000 |
| Trst | 380.000 |
| Dubrovnik | 365.950 |
| Bari | 325.000 |
| Split | 320.000 |
| Venecija | 245.000 |
| Ravena | 150.000 |
| Zadar | 134.000 |
| Brindisi | 122.000 |
| Monfalcone | 80.000 |
| Koper | 75.000 |
| Ancona | 60.000 |
| Sarande | 51.708 |
| Rijeka | 24.215 |
| Šibenik | 22.177 |
| Korčula | 20.000 |

| | |
|----------|--------|
| Bar | 15.000 |
| Rovinj | 11.776 |
| Monopoli | 2.700 |

Izvor: [15] .

Kao što je razvidno iz Tablice 6., Dubrovnik se nalazi na četvrtom mjestu po kruzing prometu na Jadranu u 2022. godini, te je u nastavku rada Dubrovnik predstavljen kao najprometnija kruzing luka u Hrvatskoj.

3. ODRŽIVOST KRUZING TURIZMA

Održivi razvoj je usmjeren na ispunjenje sadašnjih potreba uz osiguranje da to ne ugrozi mogućnost budućih generacija da zadovolje vlastite potrebe. Također, održivi razvoj predstavlja kontinuirani proces poboljšanja kvalitete života ljudi unutar granica nosivih kapaciteta održivih ekosustava [17].

Štetan utjecaj brodova za krstarenje na prirodni okoliš može se uočiti dok plove morima i oceanima, kao i kada su usidreni ili vezani u popularnim turističkim odredištima. Negativni učinci industrije krstarenja na podvodni ekosustav turističkih odredišta mogu se pripisati dvama glavnim čimbenicima: operativnim utjecajima, koji su rezultat djelovanja samog broda za krstarenje, i utjecajima uzrokovanim aktivnosti gostiju i putnika. Ovi štetni utjecaji mogu se primijetiti, kao što je već spomenuto, i kada brodovi za krstarenje plove morima i kada su vezani u lukama, a ogledaju se u sljedećem [18]:

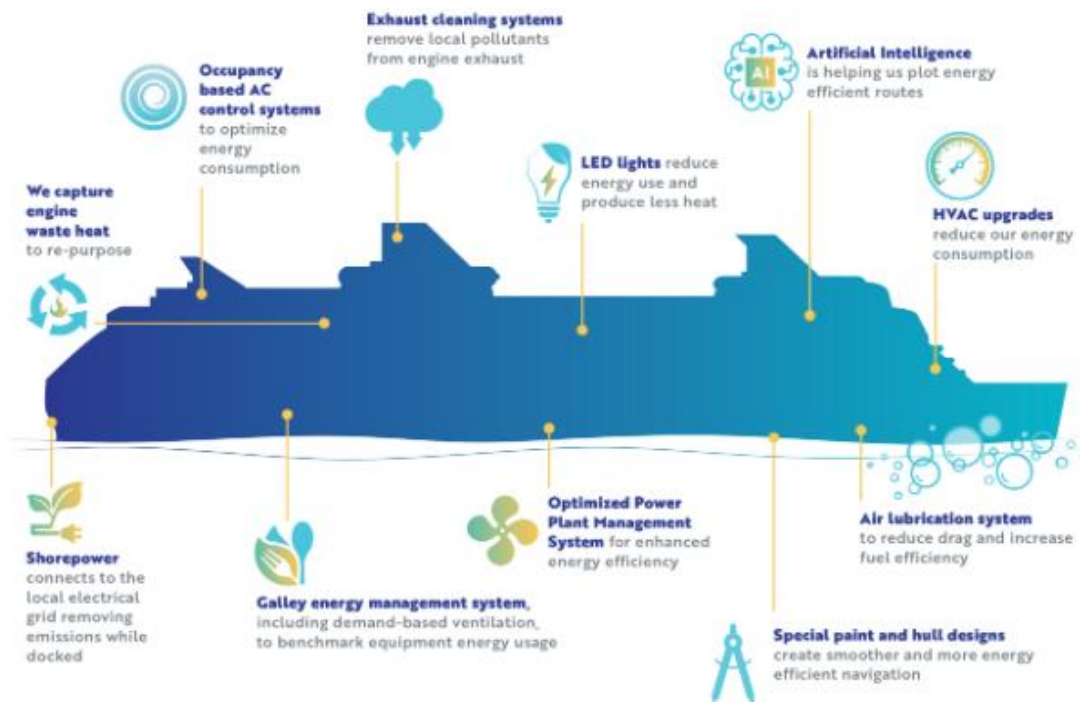
- onečišćenje morskih i oceanskih voda, luka i obalnih područja,
- oštećenje koraljnih grebena prilikom sidrenja (posebno od strane manjih kruzera),
- ispuštanje teških metala koji negativno utječu na kvalitetu mora i zraka,
- izazivanje zdravstvenih problema kod lokalnog stanovništva uslijed interakcije s posjetiteljima/putnicima,
- povećanje pritiska na sanitarnim i komunalnim objektima koji se koriste za odlaganje otpada u turističkim destinacijama zbog povećane količine otpada.

Pariškim sporazumom, koji je ujedno prvi obvezujući međunarodni ekološki za sve države koje su ga ratificirale, ima cilj ograničiti povećanje prosječne globalne temperature ispod 2°C do kraja stoljeća. On obuhvaća niz strategija, planova i rješenja, a fokus je na očuvanju

bioraznolikosti, prijelazu na dekarbonizirano gospodarstvo, korištenje obnovljivih izvora energije i promicanje održivog razvoja [19]. Hrvatska je jedna od država potpisnica sporazuma.

Upotreba goriva na bazi nafte na brodovima ima veliki nedostatak jer navedeno ima značajan negativan utjecaj na okoliš. Međutim, već se događaju velike promjene kako bi se ovaj negativni aspekt smanjio, a u konačnici i potpuno eliminirao. To se može postići uvođenjem drugih izvora energije i više električnih sustava na brodovima [20]. Emisije stakleničkih plinova iz pomorskog prometa uvelike su potaknute rastom prometa. Obujam međunarodne pomorske trgovine se značajno povećao tijekom posljednja tri desetljeća [21]. U 2005. godini, emisije sumpornog dioksida (SO₂), dušikovog dioksida (NO_x) i čestica (PM 2,5) iz međunarodnog pomorskog prometa u morima oko Europe (Baltičko more, Sjeverno more, sjeveroistočni dio Atlantika, Sredozemno more i Crno more) procijenjene su na 1,7 milijuna tona, 2,8 milijuna tona i 195.000 tona godišnje, redom. Primjenom ograničenja prema kojem može biti maksimalno 0,1 % sumpora u gorivu koje koriste brodovi prema MARPOL konvenciji, od početka 2015. godine u područjima kontroliranih emisija sumpora u Sjevernom i Baltičkom moru te La Mancheu, znatno su smanjene emisije sumpora s brodova u tim područjima [22].

Budućnost brodogradnje, time i brodova, obećava stalne inovacije i napredak. Fokus je stavljen na održivost, pri čemu tehnologije s niskim emisijama štetnih plinova i alternativni pogonski sustavi igraju sve važniju ulogu [22]. Tako je Royal Caribbean Group na svojim web stranicama objavio primjer izgradnje najučinkovitijih mogućih brodova, približavajući se postizanju *Destination Net Zero*, njihovoj viziji na nultu emisiju do 2050. godine. Svoje brodove opremaju tehnologijama koje im omogućuju učinkovit rad i daju im fleksibilnost da se prilagode novim rješenjima čim postanu dostupna, a kako će to izgledati prikazuje Slika 4 [23].



Slika 4. Budućnost brodova Royal Caribbean Group.

Izvor: [23].

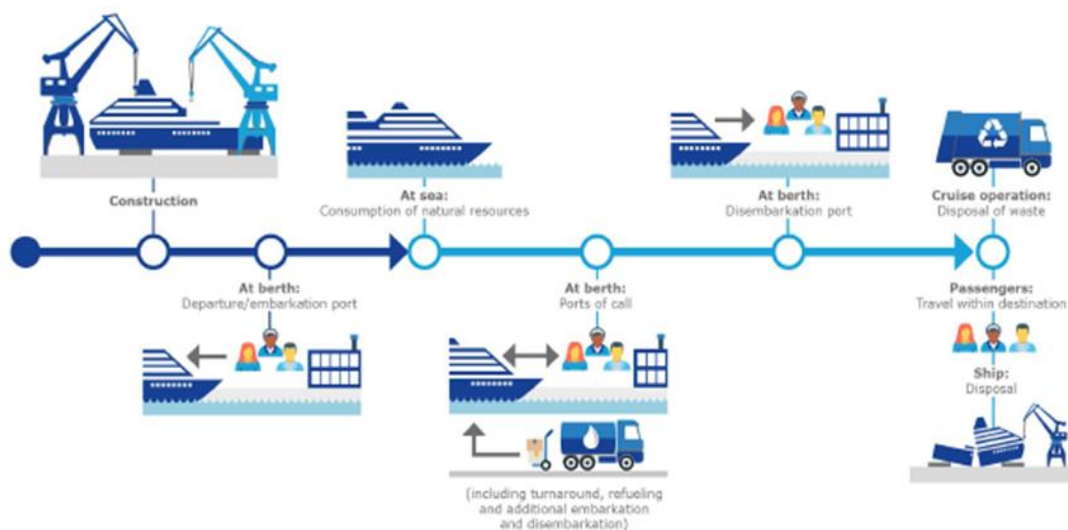
Također, poželjno bi bilo radi održivog razvoja i za buduće generacije da sve luke ulažu u budući razvoj i kontroliranje emisije štetnih plinova i sumpora s brodova, sve u cilju održivog razvoja luke i grada u kojem se luka nalazi. Kako bi se približili tom cilju, ideja je da se ulaskom broda u Gruški prelazi s dizel goriva na alternativu koja najmanje zagađuje, a to je ukapljeni prirodni plin - UPP (engl. *Liquified Natural Gas* – LNG), koji smanjuje emisiju dušikovog oksida za 91 % i emisiju CO₂ za približno 3 %. Ipak, ovo je zahtjevan prijelaz za cijeli pomorsko-turistički sektor, jer zahtjeva ogromne promjene na brodovima, obuci posade, dostupnosti goriva u lukama i samoj infrastrukturi luke [24].

Brodovi za kružna putovanja koji su trenutno u izgradnji neće biti poslani u rezališta prije otprilike 2065. godine, 15 godina nakon datuma određenog za postizanje nulte stope emisije ugljika. Unutar pet godina od njihovog porinuća, tj. do 2030. godine, morat će se prilagoditi puno rigoroznijim standardima ublažavanja klimatskih promjena nego sada. Dakle, industrija kruzera treba poduzeti aktivnosti koje će ih pripremiti za budućnost kako bi se postigli kratkoročni ciljevi i kako bi se osiguralo da su dugoročno na održivom putu. To se ne odnosi samo na kružna putovanja, već na cijeli sustav koji uključuje luke, destinacije i sve njihove

dionike, uključujući operatore lokalnog turizma i lokalne vlasti, odnosno kreatora politika na svim razinama [24].

Industrija kruzing turizma je važna za Europu. Doprinosi gospodarskoj aktivnosti i stvara radna mjesta. Industrija kružnih putovanja možda predstavlja samo mali dio (otprilike 2 %) ukupnog svjetskog turizma, ali Europa je drugo najveće tržište kružnih putovanja nakon Sjeverne Amerike i po broju putnika i kao odredište za kružna putovanja. U 2019. godini 25 % globalnih putnika na kruzerima krstarilo je u europskim vodama, uglavnom u Mediteranu i sjevernom dijelu Europe. To je industrija vrijedna 2 milijarde eura koja se temelji isključivo na ekonomskom učinku kruzera, njihovih putnika i posade [24].

Tradicionalno, industrija kružnih putovanja percipirana je kao prilično jednostavan sustav, koji uključuje organizacije za upravljanje destinacijom i marketing, lučkim nadležnim tijelima i turističkim operaterima koji rade s tvrtkama za krstarenje koje zatim pružaju usluge turistima na kruzerima. Kako se industrija razvija i raste, brodovi za kružna putovanja postaju sve veći, brojniji i opslužuju više odredišta. Neizbježno, ti brodovi i njihova prateća infrastruktura, opskrbni lanci i partneri, troše resurse i proizvode otpad. Bez postojećih tehnologija za ublažavanje, ovi pritisci mogu stvoriti utjecaje na okoliš kao što su prekomjerne emisije štetnih plinova, izlivanje nafte i odlaganje otpada koji štete okolišu i ljudima koji ovise o tome. Na Slici 5. je prikazana shema životnog ciklusa kruzing industrije i njezinog utjecaja, a ovo dodatno naglašava složenost utjecaja na ekosustav [24].



Slika 5. Životni ciklus kruzing turizma.

Izvor: [24].

Posljednjih godina je okolišni utjecaj kruzing turizma pod sve većim nadzorom, ponajviše od strane lokalnih vlasti i ekoloških nevladinih organizacija i to najviše u pogledu kako kruzing kompanije preuzimaju odgovornost za svoj utjecaj na okoliš. Određene vrste ekoloških izazova, poput onečišćenja zraka i ispuštanja otpada, su puno veći kod brodova za kružna putovanja u odnosu na druge brodove, ponajviše zbog velikog broja putnika i posade koje brodovi za kružna putovanja prevoze, te velike količine potrošene energije i proizvedenog otpada. Nadalje, njihovi utjecaji se smatraju posebno štetnim s obzirom na to da industrija kružnih putovanja obično radi u visokocijenjenim i osjetljivim obalnim vodama i morskim ekosustavima, kao i u blizini urbanih područja i velikih naseljenih središta. Usklađivanje interesa svih dionika, uključujući kruzing linije i zabave na obali, ključna je u upravljanju izazovima s kojima se industrija suočava [24].

Priprema za budućnost je hitna jer se dionici već suočavaju s velikim izazovom usklađivanja rasta s upravljanjem destinacijom, ekološkim i društvenim izazovima. Rast znači više i veće brodove, a time i više emisija i više otpada osim ako se ne poduzmu mjere ublažavanja, povećavajući rizik od prekomjernog turizma u nekim odredištima. Taj je rizik već stvarnost u brojnim glavnim odredištima krstarenja, bilo od samog kruzing turizma ili od kombinacije kruzera i drugog turizma. Mnoge destinacije se već bore sa velikim brojem putnika sa krstarenja tijekom vrhunca sezone i bore se pronaći ravnotežu između interesa kruzera i lokalnih tvrtki koji uzrokuju kod lokalnog stanovništva otpor prema buci, zagađenju zraka, povećanju otpada i prenapučenost njihovih gradskih središta. Luke ovdje mogu biti ključni čimbenici za održivost kruzing industrije. U nekim slučajevima pružanje infrastrukture je uvjetovano regulatornim zahtjevima, npr. o korištenju UPP-a ili kopnenih izvora energije. Luke također donose održivost sa poticajima za dobru zelenu praksu kroz smanjenje lučkih pristojbi, ekološki prihvatljiva ulaganja ili prakse koje nadilaze regulatorne zahtjeve i inovacije u kružnom gospodarstvu. Posebno su zastrašujući ekološki izazovi prijelaza na budućnost s nultom emisijom CO₂. Postoji niz pitanja kojima je važno pristupiti kao prioritet na najbolji tehnološki način: emisije, posebno CO₂, SO_x i NO_x iz pogonskog goriva, kao i otpadne vode, posebno crne vode, balastne vode i sive vode, te određenih oblika otpada. Put tehnološke tranzicije nije jednostavan, iako „zelene tehnologije“ za rješavanje tog problema postoje. Međutim, mnoge od njih imaju neke nedostatke, npr. veliki trošak za dionike, tehnološka nezrelost, neprikladnost za brodove za kružna putovanja kojima je potreban prostor na palubi za što bolje iskustvo krstarenja njihovih korisnika.

Ipak, svako rješenje ima i prednosti i nedostatke. Kratkoročno do srednjoročno, korištenje UPP-a s pročišćivačima za uklanjanje opasnih tvari iz emisija je smjer u kojem se industrija trenutačno kreće, ali se još uvijek temelji na fosilnim gorivima i vjerojatno je to samo mjera ublažavanja dok ne budu dostupna alternativna goriva. Spajanje na kopneno napajanje tehnologija je koja je sada dostupna. To smanjuje emisije u luci, ali je istinski energetska učinkovito samo ako je izvor energije obnovljiv. To je također primjer da kruzer i luka moraju ulagati paralelno, jer su investicijski troškovi visoki. Dugoročno, postoje opcije kao što su vodik i biogoriva, uključujući biometanol ili prelazak na baterije, ili crpljenje neke pomoćne energije iz obnovljivih izvora, ali te tehnologije još nisu dovoljno zrele za korištenje na brodovima za kružna putovanja, budući da je isplativost neizvjesna i nije jasno kakve će odluke donijeti regulatori[25].

Slična rješenja postoje za održivo postupanje s otpadom boljim tretiranjem na moru i kopnu, ali su skupi i daleko od univerzalne primjene u ovom trenutku. Oni također najbolje funkcioniraju kada luke i industrijski ekosustavi rade zajednički s brodovima za kružna putovanja. Energetska učinkovitost, kopneno napajanje i mjere optimizacije su mjere koje treba primijeniti, ali industrija se ne može dekarbonizirati samo na temelju tih mjera. Kao polazište industrija treba usvojiti, tamo gdje to još nije učinila, jasne ekološke ciljeve, usvojiti načela kružnog gospodarstva i pojačati suradnju u cijelom ekosustavu. Treba planirati postupno ukidanje sumpora iz goriva i razvoj goriva s niskom emisijom, razviti sposobnosti fleksibilnosti goriva i uvesti nulti prijenos tehnologije. Treba promicati dobru praksu i inovacije u gospodarenju otpadom i ubrzati postavljanje prateće infrastrukture i opskrbnih lanaca [24].

Industrija krstarenja također se suočava s društvenim izazovima na kopnu (od prekomjernog turizma) kao i na brodu. Postoji opsežna regulativa o minimalnim standardima, a iskustva pomoraca se uvelike razlikuju ovisno o njihovim ulogama na brodovima, odredbama ugovora, pravilima krstarenja tvrtke koja ih zapošljava i zakonodavstvu države luke. Postoji razlika između ispunjavanja zakonskih uvjeta i osiguravanja dobrobiti posade, a postoji ponekad značajan jaz između to dvoje [24].

Daljnji izazov za ekosustav kružnih putovanja je držati korak sa razvojem regulatornih zahtjeva i neregulatornih opcija. Većina područja već je regulirana ili od strane međunarodnih konvencija ili od strane EU-a. Međutim, postoje nedostaci u regulativi koja se odnose na otpad od hrane, a što je velika briga za industriju krstarenja s velikim brojem putnika i posade u

odnosu na druge brodove, podvodnu i nadvodnu buku, crne i sive vode i sudare sa morskim sisavcima [24].

Sve to zahtijeva zajedničko planiranje upravljanja destinacijom, a to zahtijeva uzimanje u obzir specifičnosti određene destinacije. Neka odredišta uvelike ovise o turizmu krstarenja, za neke je to važno ali sekundarno u odnosu na druge oblike turizma. Nekima je to sekundarno u odnosu na ukupni volumen brodarske djelatnosti u luci. Svaki poslovni model će biti drugačiji i ne postoji jedinstven za sve. Zajednički problemi ne znače i zajednička rješenja. Ono čemu destinacije teže zajednički je tendencija da se kvaliteta, odnosno održivost stavi ispred količine, odnosno samo profita.

4. DUBROVNIK KAO VODEĆA HRVATSKA LUKA ZA KRUZERE

Lučke uprave u Republici Hrvatskoj dijele se na državne lučke uprave i županijske lučke uprave [26]:

- državne lučke uprave (Slika 6.):
 - Lučka uprava Rijeka,
 - Lučka uprava Zadar,
 - Lučka uprava Šibenik,
 - Lučka uprava Split,
 - Lučka uprava Ploče,
 - Lučka uprava Dubrovnik,
- županijske lučke uprave:
 - Lučka uprava Umag-Novigrad,
 - Lučka uprava Poreč,
 - Lučka uprava Rovinj,
 - Lučka uprava Pula,
 - Lučka uprava Rabac,
 - Županijska lučka uprava Opatija-Lovran-Mošćenička Draga,
 - Županijska lučka uprava Bakar-Kraljevica-Kostrena,
 - Županijska lučka uprava Crikvenica,
 - Županijska lučka uprava Novi Vinodolski,
 - Županijska lučka uprava Krk,
 - Županijska lučka uprava Cres,

- Županijska lučka uprava Mali Lošinj,
- Županijska lučka uprava Rab,
- Lučka uprava Senj,
- Lučka uprava Novalja,
- Županijska lučka uprava Zadar,
- Lučka uprava Šibensko-kninske županije,
- Lučka uprava Splitsko-dalmatinske županije,
- Lučka uprava Dubrovačko-neretvanske županije,
- Županijska lučka uprava Dubrovnik,
- Županijska lučka uprava Korčula,
- Županijska lučka uprava Vela Luka.



Slika 6. Državne lučke uprave u Hrvatskoj.

Izvor: [26].

Lučka uprava Rijeka neprofitna je organizacija koja ima odgovornost za nadzor, napredak i svakodnevne operacije u luci Rijeka. Njezina glavna svrha je unapređenje i proširenje infrastrukture luke, kao i dodjela koncesija privatnim partnerima za aktivnosti unutar lučkih područja Rijeke, Sušaka, Bakarskog zaljeva, Omišaljškog zaljeva na otoku Krku i bazena Raša u Istri. Ovo prostrano lučko područje pod upravom Lučke uprave Rijeka je 1996. godine proglašeno lukom od posebnog međunarodnog ekonomskog značaja za Republiku Hrvatsku, čime je postala ključna nacionalna luka za međunarodni promet. Kroz svoje ovlasti nad tim

područjem, Lučka uprava Rijeka aktivno sudjeluje u svim aspektima upravljanja, strateškog planiranja i razvoja te upotrebe luke Rijeka. Nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, luka Rijeka postaje dio osnovne prometne mreže Europske unije, poznate kao TEN-T mreža. U okviru Mediteranskog koridora, dobiva status ključne luke, dok je njezino uključenje u Baltičko-jadranski koridor u fazi razmatranja. Glavni cilj je unaprijediti luku Rijeka kako bi postala jedna od ključnih tranzitnih luka na sjevernom Jadranu za europska tržišta koja gravitiraju prema toj destinaciji. Lučka uprava Rijeka provodi niz značajnih projekata, uključujući infrastrukturne inicijative za izgradnju i poboljšanje željezničke infrastrukture u luci. Ovim se planira unaprijediti povezanost luke s njezinim zaleđem te ubrzati promet na riječkom prometnom koridoru. Kroz strategijski razvoj, cilja se transformacija luke Rijeka u snažno intermodalno čvorište na sjevernom Jadranu [27].

Lučka uprava Zadar ima nadležnost nad lukama Zadar, Gaženica putnička luka, Gaženica teretna luka te lukom Vela Lamjana. Njezine osnovne aktivnosti uključuju brigu o izgradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje čini lučko područje. To podrazumijeva i izgradnju te održavanje infrastrukture luke, čije troškove snosi osnivač Lučke uprave Zadar. Nadalje, pruža stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja, osigurava kontinuirano i sigurno obavljanje lučkog prometa te osigurava pružanje usluga od općeg interesa ili onih za koje ne postoji komercijalni interes drugih gospodarskih subjekata. Nadalje, koordinira i nadzire rad koncesionara koji obavljaju ekonomske djelatnosti unutar lučkog područja te donosi odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom sukladno propisima koji reguliraju takve zone. Osim toga, obavlja i druge poslove propisane zakonom [28].

Lučka uprava Šibenik osnovana je s ciljem upravljanja, razvoja i korištenja luke Šibenik, koja je otvorena za međunarodni javni promet. Prema svojoj veličini i važnosti, luka Šibenik je proglašena lukom od posebnog međunarodnog ekonomskog interesa za Republiku Hrvatsku. Njezino osnivanje provodi se putem odluke Vlade Republike Hrvatske donesene 2. prosinca 2004. godine [29].

Od svog osnutka, Lučka uprava Split neprekidno ulaže u poboljšanje lučke infrastrukture kako bi pružila vrhunske uvjete i usluge u putničkom prometu, te kako bi unaprijedila konkurentnost teretne luke i teretnog prometa. Zahvaljujući svom prirodnom položaju i veličini, luka Split brzo se razvila i postala je luka od posebnog - međunarodnog ekonomskog interesa za Republiku Hrvatsku. Također, zbog svoje strateške pozicije na Mediteranu, između Venecije i

luka Egejskog mora, luka Split je jedno od ključnih stajališta brodova na kružnim putovanjima u Jadranu. Njena bogata povijest i mnoge znamenitosti privlače tisuće turista [30].

Na sjednici održanoj 13. veljače 1997. godine, Vlada Republike Hrvatske donijela je Odluku o osnivanju Lučke uprave Ploče s ciljem upravljanja, izgradnje i korištenja luke Ploče. Luka Ploče, prema svojoj namjeni, služi kao luka otvorena za međunarodni javni promet te je, prema svojoj veličini i važnosti, proglašena lukom od posebnog međunarodnog ekonomskog interesa za Republiku Hrvatsku. Misija Lučke uprave jest osigurati sve potrebne uvjete za razvoj luke Ploče kao konkurentne lokacije koja će zadovoljiti potrebe korisnika luke u pogledu brzine, kvalitete, pouzdanosti, sigurnosti, ekonomičnosti i produktivnosti pruženih usluga. Posebna pozornost posvećuje se utjecaju, kako direktnom tako i indirektnom, koji lučka usluga ima na gospodarstvo lokalne zajednice i države u cjelini. Cilj Lučke uprave Ploče je preoblikovanje luke iz pretovarne luke u regionalni logistički centar koji će, osim korištenja suvremenih tehnologija pretovara, pružati različite distribucijske i dodatne usluge za robu koja prolazi kroz luku [31].

4.1. Lučka uprava Dubrovnik

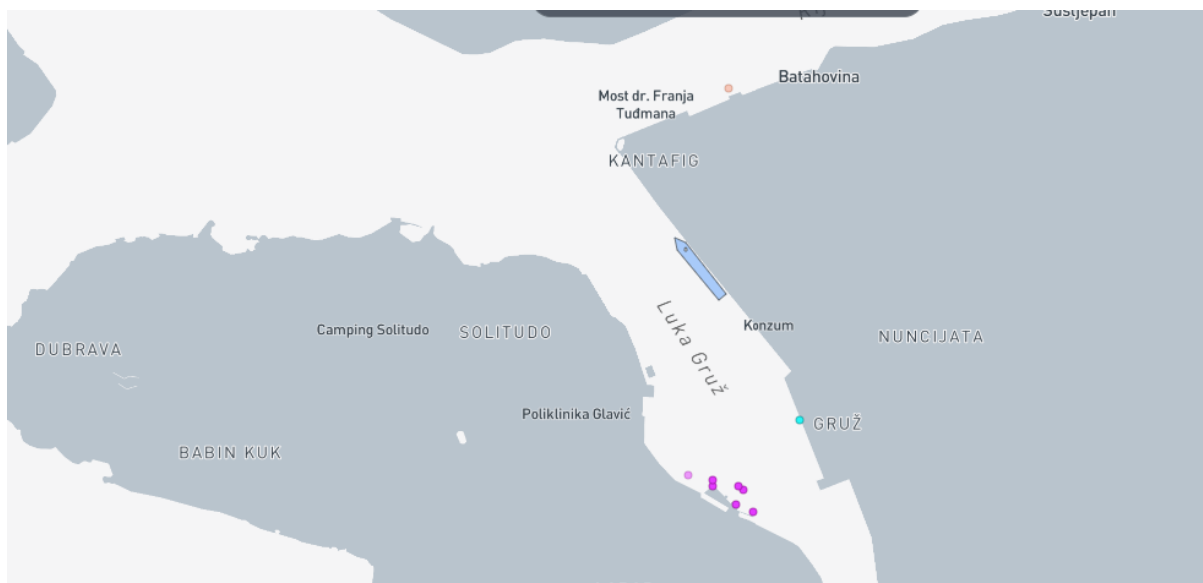
Luka Dubrovnik (Slika 7.) ima ukupno devet vezova, s operativnom obalom duljine 1455 metara i širine od 20 do 70 metara. Maksimalni gaz broda koji može pristati iznosi 11 metara. Pruža niz dodatnih usluga, uključujući peljarenje, dostupnost tegljača, mogućnost manjih popravaka brodova, te usluge odvoza otpada i opskrbe vodom i gorivom. Za putnike s brodova na kružnim putovanjima, luka Dubrovnik nudi različite sadržaje poput javnog parkirališta s kapacitetom do 300 vozila, organizirani prijevoz autobusima do starog grada, informacijski ured, bankomate, restorane, barove i slično. Dubrovnik, koji je najznačajnija destinacija na Jadranu, ističe se kao jedna od najposjećenijih mediteranskih destinacija [32].



Slika 7. Luka Dubrovnik.

Izvor: [32].

Kao luka koja je destinacija za kružna putovanja, Dubrovnik se nalazi na četvrtom mjestu po posjećenosti kružnih putovanja na Mediteranu, što je već naglašeno u radu. Dubrovačka luka (Slika 8.) zauzima iznimno povoljnu stratešku lokaciju na južnom dijelu hrvatske obale Jadranskog mora, predstavljajući ključno čvorište na trasi između istočne i zapadne Europe. Ovo geografsko područje se ističe blagom mediteranskom klimom obilježenom toplim ljetima, blagim zimama, niskom količinom oborina i visokim temperaturama, što ga čini optimalnim za turizam tog tipa. Tijekom osamdesetih godina prošlog stoljeća, Dubrovnik je bio značajna destinacija za turizam kružnim brodovima. Nakon ratnih sukoba koji su privremeno oslabili turističku privlačnost ovog područja, primjećen je porast broja kruzera od početka 1998. godine. Od tada, s izuzetkom 1999. godine (za vrijeme Kosovske krize) i pandemijskih godina od 2020. do 2021., bilježi se stabilan rastući trend [33].



Slika 8. Položaj Luke Dubrovnik.

Izvor: [32].

Početak dvadesetog stoljeća, Luka Dubrovnik je nastala s ciljem teretnog prijevoza, posebno iz Bosne. Nakon Prvog svjetskog rata, doživjela je stagnaciju koja je potrajala sve do sredine dvadesetih godina. Izgradnja željezničke pruge koja prolazi kroz luku dodatno je potaknula njezinu orijentaciju na teretni promet, trend koji je bio prisutan sve do sredine prošlog stoljeća, kada su se pojavile nove teretne luke poput Ploča i Bara, što je ponovno dovelo do stagnacije. S razvojem turizma u Dubrovniku, putnički promet postao je sve važniji, ali njegov rast prekinut je Domovinskim ratom koji je prouzročio značajnu štetu infrastrukturi i nadgrađevini. Danas je Luka Dubrovnik potpuno usmjerena na putnički promet, s naglašenim udjelom međunarodnog prometa. Kao vodeća destinacija za krstarenje na hrvatskom dijelu Jadrana, koja bilježi 68 % svih pristajanja i 80 % putničkog prometa, Luka je prepoznala značaj kruzinga za gospodarstvo te ga smatra ključnim elementom svog razvoja. U skladu s tim, pokrenut je sveobuhvatan projekt izgradnje lučke infrastrukture i nadgrađevine [33].

Lansiranjem inicijative za unaprjeđenje putničke luke Dubrovnik, fokusirane na poboljšanje uvjeta za prihvat kruzera, Lučka uprava Dubrovnik započela je ambiciozan projekt razvoja modernog terminala za putnike s raznovrsnim sadržajima, namijenjenim ne samo putnicima već i posjetiteljima te lokalnom stanovništvu regije.

Glavna svrha ovog projekta je postavljanje Luke Dubrovnik kao jedne od vodećih turističkih luka na Mediteranu, nudeći visokokvalitetni turistički proizvod. Ovo će značajno doprinijeti turističkoj ponudi Dubrovnika u cjelini. Udio Dubrovnika na sve većem tržištu kružnih

putovanja na Jadranu neprestano raste, te postoji potencijal da, slično kao i Venecija, postane nezaobilazno odredište. Ključni korak u ostvarenju ovog cilja je razvoj lučke infrastrukture koja će značajno obogatiti ponudu Luke Dubrovnik, ali i turizma u širem području Dubrovnika [32].

Projekt razvoja putničke luke provodio se u dva stupnja [32]:

1. Prva faza projekta uključuje obnovu i proširenje operativne obale.
2. Druga faza projekta obuhvaća izgradnju lučke infrastrukture.

U prosincu 2009. godine dovršena je velika investicija obnove i proširenja luke, započeta 2005. godine, s otvaranjem novog pristaništa. Luka Dubrovnik sada može istovremeno primiti tri velika broda na kružnim putovanjima. U prvoj fazi, projekt Batahovina I i II uključen je u investiciju. Izgradnja operativne obale nazvana Batahovina I dovršena je u studenom 2011. godine, uključujući novu operativnu obalu duljine 220 metara kako bi se taj dio luke prilagodio potrebama trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa. Dio luke, posebno vezovi 10 - 13, prenamijenjeni su isključivo za prihvat brodova na kružnim putovanjima. Projekti uključuju (Slika 9.) [32]:

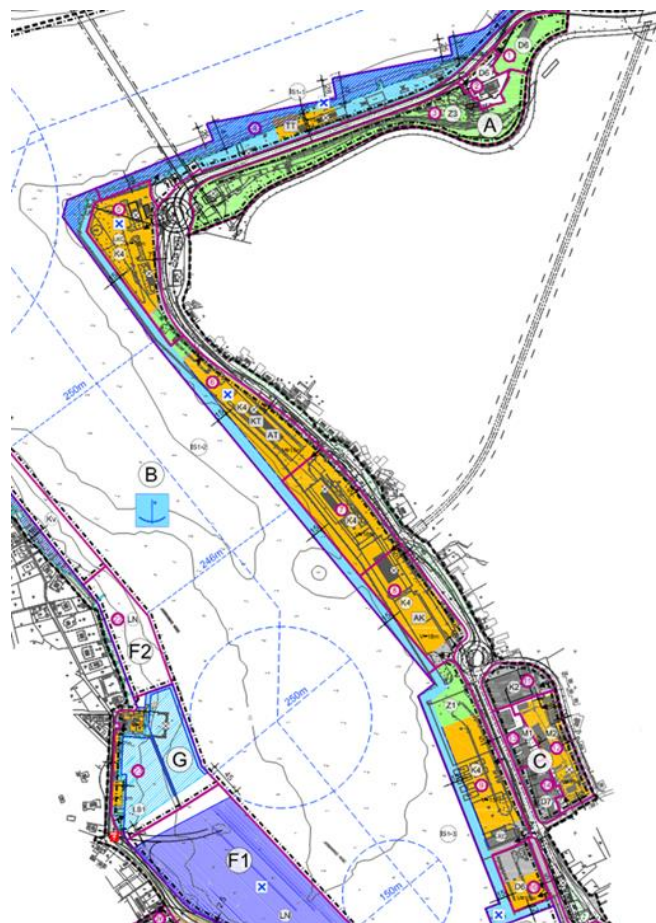
- Rekonstrukciju operativne obale - završeno 2009. godine - dodatnih 810 metara operativne obale.
- Projekt Batahovina I - završeno 2011. godine - novih 220 metara operativne obale.
- Projekt Batahovina II - u planu - dodatnih 400 metara operativne obale.



Slika 9. Razvoj Luke Dubrovnik.

Izvor: [32].

Druga faza projekta obuhvaćala je razvoj lučke infrastrukture, što uključuje raznolike sadržaje za prihvat putnika i osiguranje optimalnih uvjeta za rukovanje očekivanim porastom broja putnika. Ti sadržaji mogu se podijeliti na osnovne, ključne za operativnost luke, kao što su putnički i autobusni terminali, te dodatne sadržaje kao što su hotelski kapaciteti, trgovački centri, zabavni sadržaji, javne garaže i multifunkcionalni poslovni prostori. Ovi dodatni sadržaji imaju cilj obogatiti i poboljšati turističku ponudu cijelog područja Dubrovnika. Područje luke Dubrovnik, posebno vezovi od 4 do 12, namijenjeno je isključivo za prihvat različitih vrsta turističkih brodova, dok će područje Batahovine biti posvećeno lokalnom, obalnom i međunarodnom trajektnom prometu. Ključni infrastrukturni objekti uključuju putnički terminal za kružna putovanja s kompletnim sadržajima prilagođenim komercijalnim potrebama, putnički terminal za lokalni, obalni i međunarodni linjski promet, autobusni terminal za agencijske autobuse, komercijalno-garažne prostore te brojne turističke, agencijske i ugostiteljske sadržaje koji služe potrebama lučkog prometa, kao i turista i lokalnog stanovništva grada Dubrovnika. [32]. Slika 10. prikazuje urbanistički plan gruškog akvatorija.



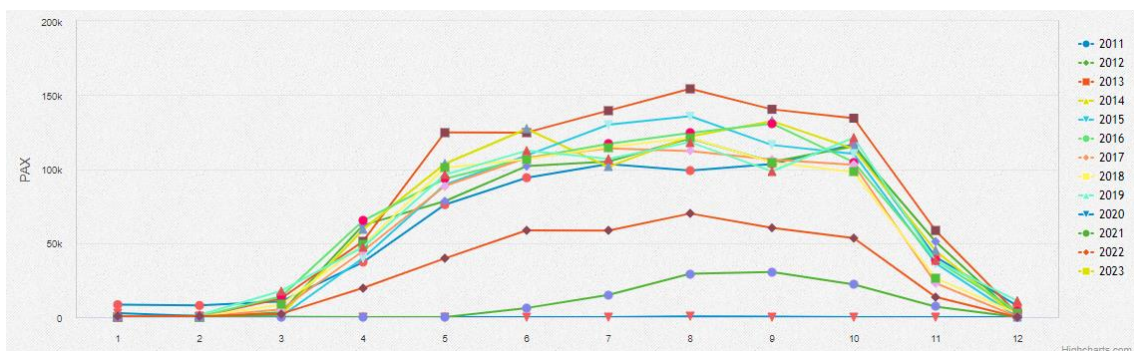
Slika 10. Urbanistički plan gruškog akvatorija.

Izvor: [32].

Terminal za brodove na kružnim putovanjima predviđen je u zoni 6, a specifični sadržaji na terminalu za putničke brodove uključuju akvarij, poslovne i javne sadržaje, zabavne sadržaje, autobusni terminal za brodove kružnih putovanja i slobodnu carinsku zonu[34].

4.2. Kruzing turizam u Luci Dubrovnik

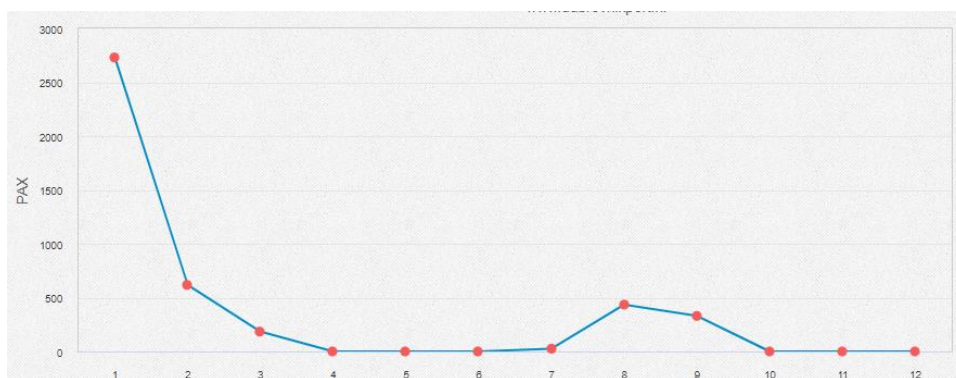
Kretanje kružnih putovanja u dubrovačkoj luci u razdoblju od 2011. do 2023. godine prikazano je na Grafikonu 6.



Grafikon 6. Kružna putovanja u Luci Dubrovnik.

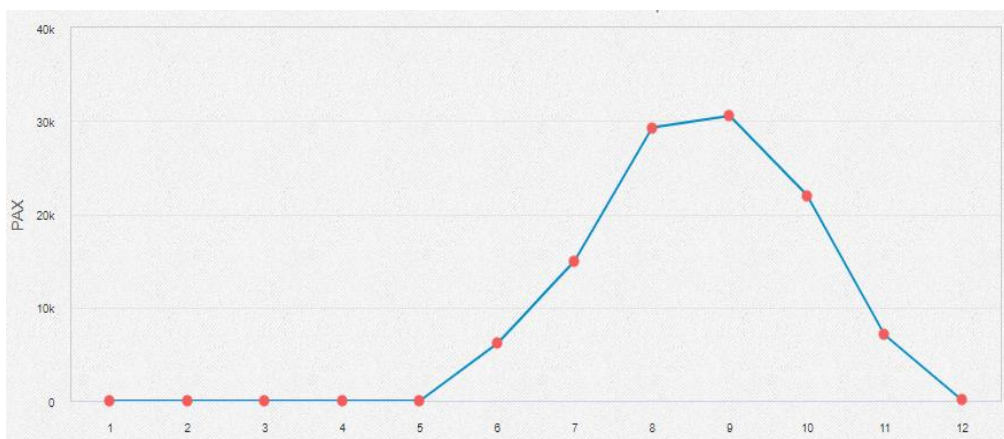
Izvor: [35].

Kao što se može vidjeti iz Grafikona 6., najuspješnija godina po kružnim putovanjima u Luci Dubrovnik bila je 2013. godina. Globalna pandemija gotovo je potpuno prekinula i obustavila kružna putovanja u 2020. i 2021. godini, a što se može vidjeti iz Grafikona 7. i 8.



Grafikon 7. Kružna putovanja u Luci Dubrovnik u 2020. godini.

Izvor: [35].



Grafikon 8. Kružna putovanja u Luci Dubrovnik u 2021. godini.

Izvor: [35].

Institut za turizam je u 2018. godini, od kolovoza do studenog, proveo istraživanje na uzorku od 430 ispitanika, a vezano za stavove i potrošnju posjetitelja s međunarodnih brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku u 2018. godini. Prema zemlji porijekla, najviše posjetitelja s kruzera dolazi iz Velike Britanije (22 %), Sjedinjenih Američkih Država (18 %), Italije (15 %), Španjolske (13 %), Njemačke (9 %), Francuske (8 %), ostalih europskih država (6 %), te ostalih izvaneuropskih država (10 %) (Tablica 7.) [36].

Tablica 7. Posjetitelji s kruzera u Dubrovniku.

| Zemlja porijekla | Putnici (%) | Posada (%) |
|----------------------|-------------|------------|
| Velika Britanija | 22 | 8 |
| SAD | 18 | - |
| Italija | 15 | 15 |
| Španjolska | 13 | 7 |
| Njemačka | 9 | - |
| Francuska | 8 | 1 |
| Ostale europske | 6 | 8 |
| Filipini | - | 36 |
| Ostale izvaneuropske | 10 | 26 |
| UKUPNO | 100 | 100 |

Izvor: [36].

83 % putnika su u prvom posjetu Hrvatskoj, a čak 91 % putnika su u prvom posjetu Dubrovniku. U Dubrovniku borave u prosjeku 5,1 sat. Najviše putnika samostalno razgledava grad (77 %),

konzumiraju pića u ugostiteljskim objektima (73 %), konzumiraju hranu u ugostiteljskim objektima (40 %), obavljaju kupovinu (64 %), koriste usluge javnog prijevoza (45 %), posjećuju muzeje, izložbe (24 %) i sl. Putnici sa kruzera su zadovoljni većinom elemenata ponude Dubrovnika kao što su uređenost, ukupan doživljaj destinacije, osobna sigurnost, gostoljubivost lokalnih stanovnika, organiziranim izletima u okolici, organizacijom razgleda grada, atmosferom/ugodajem, gastronomskom ponudom, ljubaznošću osoblja u ugostiteljskim objektima, trgovinama, stručnošću i znanjem jezika turističkih vodiča, međutim ne i dostupnošću turističkih brošura, suvenirima i kvalitetom turističke signalizacije, a nezadovoljstvo su izrazili mogućnošću za kupovinu (engl. *shopping*) i prometom u gradu (Tablica 8.) [36].

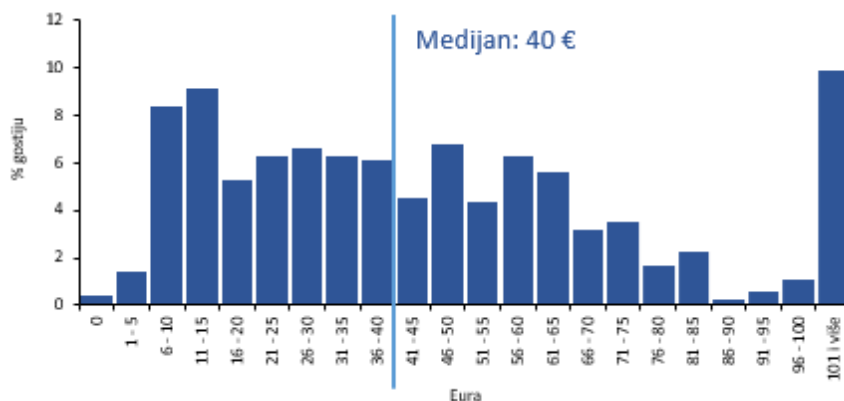
Tablica 8. Zadovoljstvo turista s kruzera boravkom u Dubrovniku.

| Elementi ponude | Putnici | Posada |
|---|---------|--------|
| Uređenost (čistoća, zelene i javne površine) | 😊 | 😊 |
| Ukupan doživljaj destinacije | 😊 | 😊 |
| Osobna sigurnost | 😊 | 😊 |
| Gostoljubivost lokalnih stanovnika | 😊 | 😊 |
| Organizirani izleti u okolici | 😊 | - |
| Organizacija razgleda grada | 😊 | 😊 |
| Atmosfera/ugodaj | 😊 | 😊 |
| Gastronomska ponuda | 😊 | 😊 |
| Ljubaznost osoblja u ug. objektima, trgovinama, TIC-u | 😊 | 😊 |
| Stručnost i znanje jezika turističkih vodiča | 😊 | 😊 |
| Dostupnost turističkih brošura | 😞 | 😊 |
| Suveniri | 😞 | 😊 |
| Kvaliteta turističke signalizacije | 😞 | 😊 |
| Mogućnosti za kupnju ('shopping') | 😞 | 😊 |
| Promet u gradu | 😞 | 😞 |

Izvor: [36].

Kao veliko nezadovoljstvo boravkom u Dubrovniku, putnici navode gužvu na javnim površinama, gužvu u prometu u destinaciji, neprimjereno odloženim smećem, neugodnim mirisima (iz kontejnera i kanti) i nemogućnošću razdvajanja otpada [36].

Posjetitelji s kruzera, kada izađu u Dubrovnik, u prosjeku troše po 58 eura, a potrošnja putnika prikazana je na Grafikonu 9.



Grafikon 9. Izdaci posjetitelja s kruzera u Dubrovniku.

Izvor: [36].

Posjetitelji s kruzera najviše u Dubrovniku kupuju suvenire i razglednice (Grafikon 10.).

| Kupljeni artikli | Ukupno (%) | Putnici (%) | Posada (%) |
|---|------------|-------------|------------|
| Suvenir | 65 | 76 | 31 |
| Razglednice | 30 | 36 | 11 |
| Odjevni predmet | 13 | 16 | 5 |
| Bocu hrvatskog pića (vino, rakija i slično) | 9 | 10 | 3 |
| Umjetničku keramiku, kristal, sliku | 8 | 10 | 1 |
| Autohtoni prehrambeni proizvod | 10 | 9 | 13 |
| Knjigu | 3 | 4 | 1 |
| Kozmetiku | 9 | 3 | 28 |
| Plan grada, turistički vodič | 3 | 3 | 2 |
| Nešto drugo | 9 | 3 | 29 |
| Ništa | 9 | 9 | 9 |

Grafikon 10. Artikli koje posjetitelji s kruzera najviše kupuju u Dubrovniku.

Izvor: [36].

Može se zaključiti da su posjetitelji s kruzera u Dubrovniku gosti više platežne moći, da su zadovoljni većinom elemenata ponude Dubrovnika, a promet Dubrovnika i mogućnost za kupovinu u Dubrovniku su najlošije ocijenjeni [36].

4.3. Daljnji razvoj krusing turizma u Dubrovniku

Dubrovnik je najvažnija i najveća destinacija za krusing u Hrvatskoj. Iako su mnogi zabrinuti zbog gužve koju kruzери stvaraju u destinaciji, njihov dolazak ima značajan ekonomski utjecaj

na Dubrovnik. Kada jedan kruzer pristane u Dubrovnik, potrebno je oko 40 specijaliziranih struka koje rade isključivo za taj brod. Osim toga, postoji niz drugih povezanih aktivnosti koje se odvijaju ili mogu odvijati u Dubrovniku, te generiraju značajne prihode samo od jednog pristanka kruzera [37].

Iako je globalna pandemija smanjila, te u određenim razdobljima i potpuno prekinula odvijanje kruzing turizma, u 2023. godini je nastavljeno povećanje broja ticanja i porast broja putnika na kružnim putovanjima sukladno oporavku kruzing turizma. Tijekom prvih osam mjeseci 2023. godine u Luci Dubrovnik–Gruž ostvareno je 247 ticanja brodova na kružnim putovanjima koji su doveli 340.015 putnika, što predstavlja 37 dolazaka ili 17,62 % više dolazaka i 90.255 putnika ili 36,14 % više putnika na kružnim putovanjima u odnosu na isto razdoblje prošle godine.

Prema prognozama, do kraja 2023. godine u Luci Dubrovnik - Gruž očekuje se ukupno 357 pristajanja brodova i oko 503.000 putnika na kružnim putovanjima, što predstavlja povećanje od 13 % u broju pristajanja i 33 % u broju putnika u usporedbi s 2022. godinom. Ovi rezultati potpuno su u skladu s planovima održivog razvoja kruzing turizma u destinaciji. Postignuta su značajna poboljšanja putem različitih inicijativa i aktivnosti projekta "Respect the City", kao i temeljitog planiranja dolazaka i odlazaka brodova na razini dnevnih, tjednih, mjesečnih i godišnjih ciklusa. Povećanje broja pristajanja i putnika na kružnim putovanjima, uz održavanje ravnoteže u dolascima brodova vodećih kruzing kompanija, uglavnom se može pripisati poboljšanom rasporedu dolazaka brodova uz istodobno poštovanje ograničenja u istovremenom pristajanju, te boljoj regulaciji protoka putnika iz luke Gruž prema povijesnoj jezgri [38].

Iz planiranog rasporeda pristajanja za 2023. godinu jasno se vidi da je Dubrovnik jedna od ključnih destinacija na Mediteranu (Slika 11.). Ovo je potvrđeno i time što su pristajanja raspoređena tijekom cijele godine, s prosječno 40 pristajanja mjesečno. Budući da postoji visoka dnevna koncentracija putnika na ograničenom gradskom prostoru, uspostavljena je poboljšana i preciznija komunikacija te koordinacija s brodskim kompanijama čiji brodovi pristaju u Luku Dubrovnik. Organizacija na terenu postala je učinkovitija, rezultirajući ravnomjernijim rasporedom pristajanja brodova i kontroliranim protokom turista u gradu. S obzirom na oporavak turizma, promet u Luci Dubrovnik - Gruž rastao je u ovoj sezoni u svim kategorijama putnika, a očekuje se sličan trend prema najavama i u 2024. godini. Maksimalni broj putnika s brodova na kružnim putovanjima u Dubrovniku tijekom cijele 2023. godine

ostaje na razini od četiri tisuće putnika istovremeno, što u prosjeku znači manje od dva broda na vezu [38].



Slika 11. Kruzeri u Dubrovniku

Izvor: [38].

Lučka uprava Dubrovnik kontinuirano provodi različite aktivnosti kako bi produžila sezonu dolazaka brodova na kružnim putovanjima i osigurala održivost kruzining turizma, posebno unaprjeđujući usluge i provodeći promidžbene aktivnosti na međunarodnom tržištu. Nakon pandemije, mnoge kompanije ponovno se vraćaju u Dubrovnik, uključujući Carnival Cruise Lines s brodom Carnival Pride, te je zabilježen i inauguralni dolazak broda Resilient Lady iz kompanije Virgin Voyages, kao i prvi dolazak broda Evrima iz kompanije The Ritz-Carlton YC. Tijekom 2023. godine, u Luci Dubrovnik je zabilježeno ukupno 17 dolazaka brodova koji prvi put posjećuju Dubrovnik, od kojih je 11 potpuno novih brodova, uključujući Resilient Lady, Celebrity Beyond, Ocean Odyssey, Evrima, Emerald Sakara, Norwegian Viva, Seven Seas Grandeur, Sea Cloud II, Vista, Viking Saturn i World Navigator. U listopadu i studenom 2023. godine očekuje se i prvi dolazak brodova Carnival Pride, Norwegian Dawn, Seven Seas Grandeur i Renaissance [38].

Kruzeri nisu jedini koji imaju negativan utjecaj na održivi razvoj. 17 % godišnjih dolazaka u Dubrovniku su dolasci zračnim putem, tu su i dnevni posjetitelji koji dolaze autobusima, autima itd. No, kruzeri pridonose prenapučenosti velikim brojem gostiju koji se iskrcavaju, a posebno ukrcavaju u kratkom vremenskom razdoblju od oko tri sata u prosjeku [38].

Turizam predstavlja ključni sektor koji pridonosi ekonomskom napretku i održivosti područja. Iako je sezonskog karaktera, turizam ima dugotrajan utjecaj na urbani pejzaž, demografiju, životne obrasce, kulturnu baštinu, arhitekturu i identitet zajednice tijekom cijele godine. Turizam mijenja životne uvjete unutar i izvan starih gradskih jezgri na različite načine, donoseći i pozitivne i negativne posljedice: broj stalnih stanovnika u starim gradskim jezgrama opao je s 5000 u 1991. na manje od 1000 u 2018. godini. Turisti i lokalno stanovništvo često osjećaju smanjenje kvalitete života zbog prevelike koncentracije turističkih objekata, nedostatka autentičnosti, kulturno relevantnih sadržaja te usluga. Kulturna baština je također ugrožena. Dubrovnik dijeli slične izazove s mnogim drugim destinacijama diljem svijeta [38].

Zbog toga je vizija Dubrovnika da zaštita i poštivanje baštine počinje od njih, političkih i poslovnih lidera, mještana, a zatim turističke industrije i putnika jer samo na taj način može ostati temelj za održivu dobrobit i inspiracija za sve. Ciljevi Dubrovnika su [38]:

- Održiva valorizacija kulturnih i prirodnih resursa.
- Održivi, odgovorni turizam, odnosno održivi razvoj.
- Visoka kvaliteta života za lokalno stanovništvo u Dubrovniku i okolici.
- Visoka kvaliteta iskustva za sve posjetitelje, uključujući one s kruzera.
- Stabilna dobit za gospodarstvo i turizam, uključujući krstarenja.
- Osnaživanje autentičnosti ljudi, poduzeća i društva.

Plan i način na koji to planiraju ostvariti je integriranim upravljanjem destinacijom, javno-privatnim i javno-građanskim partnerstvom, komunikacijom, koordinacijom i suradnjom, zajedničkim stvaranjem rješenja, inovacijom, optimizacijom, distribucijom i diversifikacijom [32]. Naglasak se mora staviti na važnost inicijative za strateško upravljanje destinacijom poznatom kao "Respect the City" i dugoročnu suradnju Lučke uprave Dubrovnik s Gradom Dubrovnikom i udruženjem Cruise Lines International Association (CLIA). Ova suradnja rezultirala je boljim rasporedom dolazaka brodova, produženim boravkom u destinaciji te nizom drugih pozitivnih promjena u Dubrovniku, uključujući upravljanje turizmom i uspostavu održivih praksi. To uključuje dnevne limite za broj istovremenih dolazaka brodova, uvođenje kruzera taksi te poboljšanje kvalitete usluga za putnike na kružnim putovanjima i druge posjetitelje. Danas, brodovi na kružnim putovanjima ostaju u luci Gruž minimalno osam sati, često i duže. Poslovna strategija Lučke uprave Dubrovnik usmjerena je na ravnomjerni raspored dolazaka brodova tijekom dana, tjedna i godine, te na razvoj Dubrovnika kao domaćinske destinacije za kruzinge [38].

5. ZAKLJUČAK

Kruzing turizam, kao ključni sektor nautičkog turizma, doživio je značajnu evoluciju u posljednjih nekoliko godina, postajući nezaobilazna ekonomska grana u okviru globalne turističke industrije. Ova globalna korporativna aktivnost generira značajne prihode na svim kontinentima, s Amerikom i Europom kao vodećim regijama. Čitav niz sektora, uključujući ugostiteljstvo, zrakoplovstvo, poljoprivredu, maloprodaju, zabavu, proizvodnju, informacijske usluge, zdravstvo, njegu i turizam, profitira od industrije krstarenja, podržavajući više od 1,17 milijuna radnih mjesta širom svijeta. Dok prihodi od krstarenja neprekidno rastu, izuzev u pandemijskim godinama, Sjedinjene Američke Države se izdvajaju kao predvodnik po prihodima od krstarenja.

Analizom kruzing tržišta Mediterana uočava se njegovu podjelu na četiri glavne geografske regije: Zapadno Sredozemlje, Jadran, Istočno Sredozemlje i Crno more. Zapadni Mediteran zauzima najveći dio tržišta, s Italijom i Španjolskom kao vodećim zemljama po pojedinačnom udjelu u kruzing turizmu. U kontekstu Republike Hrvatske, Dubrovnik se ističe kao primarna i najveća kruzing destinacija. Iako dolazak kruzera često rezultira gužvama u destinaciji, njihov prisutak značajno doprinosi gospodarstvu Dubrovnika. Potrebno je angažirati oko 40 specijaliziranih profesija u luci kako bi se omogućio pristanak kruzera, što stvara brojne poslovne prilike unutar samog grada.

Iako kruzeri imaju negativan utjecaj na održivost Dubrovnika, važno je napomenuti da nisu jedini izazov s kojim se susreće ova destinacija. Pokretanje projekta strateškog upravljanja destinacijom i suradnja Lučke uprave Dubrovnik s Gradom Dubrovnikom i udruženjem Cruise Lines International Association (CLIA) doprinose poboljšanju situacije. Kroz bolji raspored dolazaka kruzera, produljenje boravka u destinaciji te implementaciju drugih pozitivnih promjena, ova suradnja pruža značajan doprinos održivom razvoju kruzing turizma u Dubrovniku.

Stoga, uspostava i provedba suradničkih inicijativa izuzetno su važne za očuvanje ravnoteže između ekonomske koristi koju donosi kruzing turizam i očuvanja okoliša i održivosti destinacije poput Dubrovnika. Održavanje ovakve ravnoteže ključno je za dugoročno blagostanje i prosperitet destinacije, osiguravajući njezinu održivost za buduće generacije.

LITERATURA

- [1] STATE OF THE CRUISE INDUSTRY dostupno na : https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/clia_state-of-the-cruise-industry-report-sept-2023-update-live.ashx#:~:text=URL%3A%20https%3A%2F%2Fcruising.org%2F
- [2] BEST CRUISE SHIP AMENITIES dostupno na:
<https://www.cruisecritic.com/articles/best-cruise-ship-amenities>
- [3] CRUISE INDUSTRY 2022. OUTLOOK REPORT dostupno na:
<https://cruising.org/en-gb/news-and-research/press-room/2022/january/cruise-industry-2022-outlook-report-quantifies-value-of-cruise-tourism>
- [4] THE IMPORTANCE OF CRUISE TO THE ECONOMY dostupno na:
<https://europe.cruising.org/the-importance-of-cruise-to-the-economy/>
- [5] Clia: Economic impact, dostupno na: https://cruising.org/-/media/Facts-and-Resources/CLIA_Economic-Impact-Factsheet_June-2020_Global (15.10.2023.)
- [6] Datam Intelligence: Cruise Tourism Market Size, Share, Industry, Forecast and Outlook (2023-2030), dostupno na: <https://www.datamintelligence.com/research-report/cruise-tourism-market> (15.10.2023.)
- [7] Statista Research Department: Cruise industry worldwide – statistics & facts, dostupno na:
<https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/#topicOverview> (15.10.2023.)
- [8] Cruise market size share & trends, dostupno na:
<https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/cruise-market-report>
- [9] Grand View Research: Cruise Market Size, Share & Trends Analysis Report By Type (Ocean Cruises, River Cruises), By Region, And Segment Forecasts, 2023 – 2030, dostupno na: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/cruise-market-report> (15.10.2023.)
- [10] Business Research & Economic Advisors: The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019, CLIN, 2020., dostupno na:

<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx> (18.10.2023.)

- [11] Insights on the Cruise Global Market dostupno na: <https://www.businesswire.com/news/home/20221026005823/en/Insights-on-the-Cruise-Global-Market-to-2028---Rising-Popularity-of-Theme-Cruises-are-Substantially-Driving-Growth---ResearchAndMarkets.com>
- [12] Statista Research Department: Worldwide market share of leading cruise companies in 2021, dostupno na: <https://www.statista.com/forecasts/1258067/market-share-cruises-worldwide> (18.10.2023.)
- [13] Guerrero, N., Valls, S., Lohrum, A.: MedCruise Statistics 2022., MedCruise, 2023.
- [14] Master Charter: 5 Important Facts About The Adriatic Sea You Didn't Know, dostupno na: <https://www.mastercharter.com/mass-media/5-important-facts-about-the-adriatic-sea-you-didnt-know/> (20.10.2023.)
- [15] Risposte Turismo:Adriatic Sea Tourism Report 2023., dostupno na: https://www.risposteturismo.it/wp-content/uploads/2019/09/AdriaticSeaTourismReport2023_ExecutiveSummary.pdf (25.10.2023.)
- [16] Dorigatti, J., Perić, T., Jelić Mrčelić, G.: Cruise Industry Trends and Cruise Ships' Navigational Practices in the Central and South Part of the Adriatic East Coast Affecting Navigational Safety and Sustainable Development, MDPI, 2022., dostupno na: <https://www.mdpi.com/2076-3417/12/14/6884> (25.10.2023.)
- [17] Rončević, N., Rafajac, B. (2012): Održivi razvoj – izazov za sveučilište, Filozofski fakultet, Rijeka, raspoloživo na: http://euroac.ffri.hr/wp-content/uploads/2012/05/ORIZS_monografija_web_odabrana-poglavlja.pdf (21.05.2024.)
- [18] Radić, A.: Održivost krizing destinacije, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2011.
- [19] REC: Sporazum u Parizu – ekologija ovdje i sada, dostupno na: <https://rec.org.ba/sporazum-u-parizu-ekologija-ovdje-i-sada/> (21.05.2024.)
- [20] Fachot, M.: Environmental concerns to drive cleaner shipping, e-tech, 2021., dostupno na: <https://etech.iec.ch/issue/2021-02/environmental-concerns-to-drive-cleaner-shipping> (21.05.2024.)

- [21] European Parliament: Emissions from planes and ships: facts and figures, 2022., dostupno na: <https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20191129STO67756/emissions-from-planes-and-ships-facts-and-figures-infographic> (21.05.2024.)
- [22] T & E: Air pollution, dostupno na: <https://www.transportenvironment.org/topics/ships/air-pollution> (21.05.2024.)
- [23] Royal Caribbean Group: Sea the future, dostupno na: <https://www.royalcaribbeangroup.com/sustainability/> (21.05.2024.)
- [24] Deloitte Consulting B.V. and Partners: Good Practices for Sustainable Cruise Tourism, European Commission, 2022., dostupno na: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/664f158c-909c-11ed-b508-01aa75ed71a1> (02.06.2024.)
- [25] STRATEGIJA ENERGETSKOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE DO 2030. S POGLEDOM NA 2050. GODINU dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/2020_03_25_602.html
- [26] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: Lučke uprave, dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/more-86/lucke-uprave-107/107> (29.10.2023.)
- [27] Lučka uprava Rijeka O ustanovi, dostupno na: <https://www.portauthority.hr/o-ustanovi/> (30.10.2023.)
- [28] Lučka uprava Zadar: O nama, dostupno na: <https://www.port-authority-zadar.hr/lucka-uprava-zadar/o-nama/> (30.10.2023.)
- [29] Lučka uprava Šibenik: O nama, dostupno na: <https://portauthority-sibenik.hr/o-nama/> (30.10.2023.)
- [30] Lučka uprava Split: O nama, dostupno na: <https://portsplit.hr/> (30.10.2023.)
- [31] Lučka uprava Ploče: O ustanovi, dostupno na: <https://www.ppa.hr/hr/o-ustanovi/> (30.10.2023.)
- [32] Lučka uprava Dubrovnik, dostupno na: <https://www.portdubrovnik.hr/karakteristike-luke> (05.11.2023.)
- [33] Đurković, V.: Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing-turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, Naše more 54(1-2)/2007., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/20165 (05.11.2023.)

- [34] Lučka uprava Dubrovnik: Statistika, dostupno na: <https://www.portdubrovnik.hr/statistika/?idKat=2&godina=2022> (10.11.2023.)
- [35] Marušić, Z., Horak, S.: Tomas Dubrovnik Kruzing 2018., Stavovi i potrošnja posjetitelja s međunarodnih brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku u 2018. godini, Institut za turizam, 2018.
- [36] Jerković, N.: Neven Jerković o kruzerima u Dubrovniku, Pomorac.net, dostupno na: <http://pomorac.net/2017/05/23/neven-jerkovic-o-kruzerima-u-dubrovniku/> (10.11.2023.)
- [37] DuList: Lučka uprava Dubrovnik, Održivi razvoj kruzing turizma u Dubrovniku, 2023., dostupno na: <https://dulist.hr/lucka-uprava-dubrovnik-odrzivi-razvoj-kruzing-turizma-u-dubrovniku/849567/> (10.11.2023.)
- [38] Miljanić, M.: Dubrovnik, Destination Response to Cruise Development Challenges, Department for Tourism, Economy & the Sea, 2018.

POPIS SLIKA

| | |
|--|----|
| Slika 1. Regije kruzing turizma na Mediteranu..... | 7 |
| Slika 2. Kretanje strukture putnika na kružnim putovanjima po regijama Mediterana u razdoblju od 2019. do 2022. godine. | 8 |
| Slika 3. Luke za kruzere na Jadranu..... | 11 |
| Slika 4. Budućnost brodova Royal Caribbean Group. | 16 |
| Slika 5. Životni ciklus kruzing turizma. | 17 |
| Slika 6. Državne lučke uprave u Hrvatskoj..... | 21 |
| Slika 7. Luka Dubrovnik. | 24 |
| Slika 8. Položaj Luke Dubrovnik. | 25 |
| Slika 9. Razvoj Luke Dubrovnik..... | 26 |
| Slika 10. Urbanistički plan gruškog akvatorija. | 27 |
| Slika 11. Kruzeri u Dubrovniku | 33 |

POPIS GRAFIKONA

| | |
|---|----|
| Grafikon 1. Udio pojedinih regija svijeta na globalnom tržištu kruzing turizma u 2022. godini. | 4 |
| Grafikon 2. Tržišni udio vodećih kruzing kompanija u 2021. godini. | 6 |
| Grafikon 3. Struktura kruzing prometa po državama Mediterana u 2022. godini. | 9 |
| Grafikon 4. Promet kruzera po državama na Jadranskom moru u 2018. i 2022. godini. | 12 |
| Grafikon 5. Udio država na Jadranu u prometu kruzera u 2018. i 2022. godini. | 13 |
| Grafikon 6. Kružna putovanja u Luci Dubrovnik. | 28 |
| Grafikon 7. Kružna putovanja u Luci Dubrovnik u 2020. godini. | 28 |
| Grafikon 8. Kružna putovanja u Luci Dubrovnik u 2021. godini. | 29 |
| Grafikon 9. Izdaci posjetitelja s kruzera u Dubrovniku. | 31 |
| Grafikon 10. Artikli koje posjetitelji s kruzera najviše kupuju u Dubrovniku. | 31 |

POPIS TABLICA

| | |
|---|----|
| Tablica 1. Internacionalna potražnja za kružnim putovanjima u razdoblju od 2009. do 2019. godine (u mil. putnika)..... | 5 |
| Tablica 2. Kretanje putnika na krstarenjima po regijama Mediterana (2019. do 2022.)..... | 7 |
| Tablica 3. Glavne luke po regijama Mediterana i ukupna kretanja putnika na krstarenjima u razdoblju od 2019. do 2022. godine..... | 9 |
| Tablica 4. Pregled kretanja broja osoba na krstarenjima u državama na Mediteranu u razdoblju od 2019. do 2022. godine..... | 10 |
| Tablica 5. Promet kruzera po državama na Jadranskom moru 2018. i 2022. godine..... | 12 |
| Tablica 6. Luke na Jadranskom moru s najvećim kruzing prometom u 2022. godini- | 13 |
| Tablica 7. Posjetitelji s kruzera u Dubrovniku..... | 29 |
| Tablica 8. Zadovoljstvo turista s kruzera boravkom u Dubrovniku..... | 30 |