

# Razvoj kruzing turizma u Republici Hrvatskoj

---

**Rajš, Marijana**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2019**

*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:155:024933>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-23**



**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  
ODJEL ZA EKONOMIJU I POSLOVNU EKONOMIJU

MARIJANA RAJŠ

RAZVOJ KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

ZAVRŠNI RAD

Dubrovnik, rujan 2019.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU  
ODJEL ZA EKONOMIJU I POSLOVNU EKONOMIJU

RAZVOJ KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ  
ZAVRŠNI RAD

Predmet: Nautički turizam

Studij: Poslovna ekonomija

Studijski smjer: Turizam

Mentor: izv. prof. dr. sc. Katija Vojvodić

Student: Marijana Rajš

Indeks: 0275052845

Stupanj studija: Preddiplomski studij

Dubrovnik, rujan 2019.

## SADRŽAJ:

SAŽETAK

SUMMARY

<b>1.UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Definicija rada .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Svrha i ciljevi rada .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Metodologija rada .....</b>	<b>4</b>
<b>1.4. Struktura rada.....</b>	<b>4</b>
<b>2. POJAM KRUZING TURIZMA .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. Pojmovno definiranje i temeljne značajke kruzing turizma.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Povijesni razvoj kruzing turizma.....</b>	<b>8</b>
<b>3. KRUZING TURIZAM U HRVATSKOJ.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Obilježja kruzera u Hrvatskoj.....</b>	<b>16</b>
<b>3.2. Ponuda i potražnja kruzing turizma u Hrvatskoj.....</b>	<b>16</b>
<b>3.3. Dubrovnik kao kruzing destinacija.....</b>	<b>21</b>
<b>3.4. Split kao kruzing destinacija.....</b>	<b>26</b>
<b>4. STRATEGIJA RAZVOJA KRUZING TURIZMA U HRVATSKOJ DO 2020-2025.....</b>	<b>32</b>
<b>5.ZAKLJUČAK.....</b>	<b>34</b>
<b>LITERATURA.....</b>	<b>37</b>
<b>POPIS POPIS SLIKA.....</b>	<b>38</b>
<b>POPIS TABLICA.....</b>	<b>39</b>

## **SAŽETAK**

Krstarenje predstavlja kružno putovanje brodom koje obuhvaća obilazak nekoliko destinacija. Brod služi kao prijevozno sredstvo i kao hotel. Danas krstarenja predstavljaju jedan od najpopularnijih oblika turizma sa rastućim trendom popularnosti.

Kruzing turizam je jedan novi, selektivni oblik turizma koji je procvao u dvadesetom stoljeću, a doživio vrhunac zadnje desetljeće prošlog stoljeća. Kruzing je ponajviše razvijen u zemljama bogatim vodama (mora, rijeke, jezera). Kruzing turizam zahtjeva velika sredstva kod ulaganja i zato nije uvijek isplativ, no uz prava ulaganja i pravi smjer razvoja osigurava veliki profit kroz budućnost. To podrazumijeva velike luke, prateće sadržaje u lukama i destinacije koje imaju nosive kapacitete za nagli priljev velikog broja turista. U svijetu je kruzing turizam najrazvijeniji na Karibima, no postoji i na drugim kontinentima, dok je u Hrvatskoj Dubrovnik vodeći predstavnik i jedan od vodećih na Mediteranu.

Ključne riječi: kruzing turizam, kruzeri, turizam, razvoj

## **SUMMARY**

Cruise is a round trip by boat that includes a tour of several destinations. The ship serves as a means of transport and as a hotel. Today cruises are one of the most popular forms of tourism with a growing trend of popularity.

Cruise tourism is a new, selective form of tourism that grew in the twentieth century, and has the peak in the last decade of last century. Cruising is mostly developed in countries rich in water (sea, rivers, lakes). Cruise tourism requires large investment funds and is therefore not always worthwhile with real investment and the right development direction ensures great profit through the future. This implies large ports, accompanying facilities in ports and destinations that have a carrying capacity for a high inflow of large numbers of tourists. In the world, cruising tourism is the most developed in the Caribbean, but there are other continents as well. In Croatia, Dubrovnik is a leading representative of Croatia and one of the leaders in the Mediterranean.

Keywords: cruising tourism, cruise ships, tourism, development

# 1. UVOD

## 1.1. Definicija rada

Pojam kruzinga definira se kao jedrenje za zabavu, razonodu odnosno jedriti od mjesta do mjesta, na jedrilici, brodu ili motornoj jahti za zadovoljstvo, obično morem (češće), ali i jezerima i rijekama. Cilj odlaska na kruzing za putnika/turista je zadovoljavanje potrebe za odmorom, bijegom od svakodnevnice, za iskustvom, učenjem, doživljajem i zabavom. Kruzing turizam je jedan od osnovnih tipova nautičkog turizma, koji je tijekom posljednjih godina prerastao u financijski moćnu turističku industriju.

Turizam je u proteklih nekoliko desetljeća u većini svjetskih zemalja postao jednim od najvažnijih izvora zarade i novih radnih mjesta uključenih u turizam direktno i indirektno. U doba turističke sezone predstavlja važan izvor deviznih sredstava te na taj način stabilizira nacionalnu valutu i smanjuje deficit platne bilance. Činjenica da u doba globalnih ekonomskih, političkih i inih kriza turizam ne prekida trend rasta, već se prilagođava i preusmjerava u sigurnija područja, dodatno govori o otpornosti i važnosti te industrije za ekonomiju konkretne turističke destinacije. Međutim, turizam je pogrešno promatrati samo s gospodarskog aspekta. Njegovi učinci, kako pozitivni tako i negativni, daleko su mnogobrojniji i zadiru u sve sfere ljudskog života. Riječ je primarno o ekološkim i sociopsihološkim utjecajima.

Obzirom da su luke nautičkog turizma nepokretni objekti, ne mogu se za prevladavanje negativnih efekata sezonskog poslovanja koristiti metodom poslovnog prelociranja, što bi bilo poželjno, obzirom na gustoću prometa tijekom glavne turističke sezone. Veće kruzere se jednostavno uputi na druga mora, ali premještanje manjih, lokalnih kruzera nije uvijek ekonomski opravdano.

Mali, lokalni kruzari posluju sezonski, dok veliki zbog tehničkih karakteristika mogu ploviti tijekom čitave godine. Razvoj svjetskog kruzinga prati i razvoj standardizacije i kvalitete. Tom činjenicom dobro se koristi američko tržište i ono oblikuje sve složenije razvojne mega strategije što uključuje sve intenzivniju suradnju s lukama za prihvat velikih kruzera te s regionalnim i lokalnim vlastima.

## **1.2. Svrha i ciljevi rada**

Predmet ovog završnog rada je analiziranje turističkih aktivnosti u lukama, dok je cilj rada definirati što je kruzing turizam te što bi se trebalo poboljšati da bi se uravnoteženo razvijao bez negativnih posljedica za destinaciju i lokalno stanovništvo. Zadnjih godina, osim Dubrovnika, i ostali hrvatski gradovi kao kruzing destinacije sve više dobivaju na značaju na kruzing karti svijeta. Istražen je dosadašnji razvoj, ali dana je i procjena unapređenja te promocije kruzing turizma u Hrvatskoj.

## **1.3. Metodologija rada**

Sekundarni podatci za izradu završnog rada prikupljeni su iz znanstvene i stručne literature te s internetskih stranica, a istraživanjem su prikupljeni primarni podaci. Od znanstvenih metoda korištene su metode analize i sinteze, povijesna metoda, metoda komparacije, metoda klasifikacije, statistička metoda te metoda ispitivanja.

## **1.4. Struktura rada**

Završni rad podijeljen je u pet tematskih cijelina.

U prvom poglavlju objasniti će se definicija rada, svrha i ciljevi rada, metodologija i struktura rada. Kroz drugo poglavlje istaknut će se pojmovno definiranje kruzing turizma kao i općenito o kruzing turizmu te njegov povijesni razvoj.

U trećem poglavlju su cjeline vezane za ponudu i potražnju kruzera u Republici Hrvatskoj te istraživanje stavova domicilnog stanovništva u gradovima Dubrovnik i Split.

Četvrto poglavlje analizira strategiju kruzing turizma u Hrvatskoj 2020-2025.

Peto poglavlje je zaključak, iza zaključka se nalazi literatura, popis tablica, popis grafova te popis slika.

## 2. POJAM KRUZING TURIZMA

Kruzeri su putnički brodovi koji nemaju namjenu koju nose sve druge vrste brodova, a to je putovanje od luke do luke do konačnog pristaništa. Cilj kruzera jest uživanje na moru, oceanu ili rijeci u luksuznom okruženju, kao u hotelima. Tijekom krstarenja, brod će pristati u nekoliko zanimljivih turističkih destinacija. Kruzeri se dijele prema veličini, poslovnom modelu i uobičajenom načinu prijevoza gostiju. Sama struktura gostiju, njihovi interesi i financijske mogućnosti određuju hoće li brod biti namijenjen za luksuzni ugođaj, avanture, obrazovanje, kulturu, zabavu, sportske aktivnosti wellness ili rekreaciju. Cilj odlaska na kruzning za putnika/turista je zadovoljavanje potrebe za odmorom, bijegom od svakodnevnice, za iskustvom, učenjem, doživljajem i zabavom.<sup>1</sup>

Pomorska krstarenja odnosno kruzning turizam godišnje generira približno 18 mlrd. USD u troškovima putnika i predstavlja najbrže rastući sektor turističkih putovanja u posljednjih 20 godina.<sup>2</sup>

Ako se promatra utjecaj na gospodarstvo destinacije onda se govori o izravnim, neizravnim i indiciranim prihodima koji generiraju u destinaciji:

1. Izravni prihodi se vezuju uz prodavatelje usluga i dobara izravno brodovima na pomorskim krstarenjima, putnicima i posadi. Prihodi od brodova vezuju se uz lučke troškove, pristojbe i naknade, gorivo, vodu, održavanje i različite druge usluge. Putnici ukupnom prihodu pridonose kroz potrošnju u prijevozu, taksi usluge, kupnju suvenira, kupnju nakita, izlete, hranu i piće. Potrošnja posade je slična onoj putnika iako obično u različitom omjeru uz naglasak na usluge prijevoza, kupnju elektronike i roba različite potrošnje, hranu i piće.

---

<sup>1</sup>Vukonić, B., Čavlek., N. (2001.), Rječnik turizma, Masmedia, Zagreb, str. 183.

<sup>2</sup>BREA, Economic contribution of cruise tourism to the destinations economies, Prepared for Florida Caribbean Cruise Association, 2009., dostupno na: <http://www.fcga.com>, str. 22. – 24.



2. Neizravni prihodi za gospodarstvo se vezuju uz potrošnju dobara i usluga lokalnog biznisa (turoperatora, agencija, dobavljača) koji pružaju usluge. Primjer su putničke agencije koje iznajmljuju autobuse za prijevoz putnika, kupuju gorivo, koriste usluge čišćenja, osiguravaju zaposlenike u njihovim uredima, plaćaju struju i vodu u uredima i slično.

3. Inducirani prihodi su u određenom odnosu proporcionalni ostvarenju izravnih i neizravnih prihoda. Svi prihodi i učinci pomorskih krstarenja na gospodarstvo destinacije se promatraju kroz različite ekonomske podatke te kroz njihov utjecaj na BDP, zaposlenost / nezaposlenost, povećanje plaća, te statistiku populacije i radne snage. Troškovi brodova, putnika i posade imaju izravni utjecaj na zapošljavanje i plaće u sektoru koji pruža ta dobra i usluge. Iako je ekonomski učinak stepenast s tokom prema različitim društvenim razinama on ima veliki utjecaj na zapošljavanje i na plaće. Izravni poslovi generiraju trošenje i prihode u drugim sektorima dobara i usluga. To stvara nove poslove i nova radna mjesta. Cilj je smanjiti uvoz dobara i usluga za potrebe brodova na pomorskim krstarenjima u domaćoj destinaciji. Vezano za ovo je i problematika viznog režima za posadu brodova koji dolaze u hrvatske luke, a koji moraju plaćati 17 eura za ulaz u zemlju, čime se gubi dio prihoda kojeg bi mogli ostaviti u Hrvatskoj.<sup>3</sup>

## **2.1. Definiranje i temeljne značajke kruzing turizma**

Kruzing (krstarenje) predstavlja jedan od značajnijih segmenata turističke ponude koji spada pod nautički turizam. Početak razvoja ove vrste ponude bilježi se izgradnjom prvog kruzera pod imenom „Oceanic“ 1965., dok se šezdesete godine uzimaju kao pravi moderni početak kruzinga kao proizvoda za masovno tržište. Devedesetih godina ovaj se trend širi i Europom, a zatim i na istočne dijelove zemlje.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Benić, I. (2011.), Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna izvrsnost, god. V, br. 2, str. 49.-50.

<sup>4</sup> Vojvodić, K. (2005.), Tržišne niše krstarenjima morem, Naše more, vol.3-4, br. 52, str. 156.-162.

Kruzing se može definirati kao turističko putovanje na velikom brodu u trajanju od nekoliko dana prema određenom itineraru, odnosno razrađenom planu putovanja kružnog tipa. Brod, u ovom slučaju, ne predstavlja samo prijevozno sredstvo nego i plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo, odnosno od luke do luke. U širem smislu kod velikih brodova, zbog raznolike ponude na brodu, ima i karakteristike pokretnog odredišta. Kruzing, dakle, podrazumijeva putovanje putnika posebnim putničkim brodovima za krstarenje morem, rijekama i jezerima radi zabave, odmora i razonode uz uobičajeno pristajanje broda u nekoliko luka i najčešće povratak u početnu luku.<sup>5</sup> Poslovanje kruzinga odvija se kroz

(1) poslovanje plovilima za krstarenje, kruzerima

(2) poslovanje specijaliziranih luka za kruzing turizam. U svezi navedenog, vidljivo je da je moguće razlikovati dvojaku orijentiranost ponude, koja se temelji ili na zabavi i samim sadržajima što se nude putnicima na brodu ili se prednost daje pristajanjima u lukama, razgledavanju kulturnih i povijesnih znamenitosti te uživanju u krajolicima.<sup>6</sup>

O izboru geografskog područja ploidbe i kruzing destinacija koje će biti uključene u itinerar kružnog putovanja odlučuje brodar. Kriteriji za donošenje tih odluka su mnogobrojni i složeni, a u najvećoj mjeri ovise o zahtjevima tržišta i procjeni brodara o mogućoj dobiti od takvih putovanja. Za izbor luke ticanja najvažnija je turistička atraktivnost kruzing destinacije, uz pretpostavku njezinog odgovarajućeg geografskog položaja.

Za izbor polazne luke u prvi plan dolazi prometna dostupnost i opremljenost luke dok je turistička atraktivnost destinacije manje važna. Turističke atrakcije u turističkom mjestu su, u pravilu, zaštićena kulturno-povijesna baština, kultura života i rada, znamenite osobe i povijesni događaji, manifestacije te kulturne i vjerske ustanove. Navedene atrakcije čine atrakcijsku osnovu turističkog mjesta u kruzing destinaciji na temelju koje se kreiraju najčešće kraći obilasci putnika na kružnom putovanju brodom.

---

<sup>5</sup>Research centre for coastal tourism, (2012) Cruise Tourism from a broad perspective, No.4, Vol. 4, str. 3.

<sup>6</sup> Vojvodić, K., op. cit., str. 156.-162.

Posebno mjesto u atraktivnosti kruzing destinacije imaju izdvojene turističke atrakcije, koje šire granice njenog područja. Okolni turistički funkcionalni prostor može biti vrlo prostran, a njegova veličina je ograničena na najviše oko 2 sata vožnje autobusom u jednom smjeru, ili izletničkim brodom, od luke pristajanja. Izdvojene turističke atrakcije mogu biti različitih vrsta, a zbog duljeg putovanja do tih atrakcija, one čine atrakcijsku osnovu kruzing destinacije na temelju koje se kreiraju poludnevni ili dnevni izleti za posjetitelje s kruzera.<sup>7</sup>

Već je spomenuto kako se kod analiziranja kruzinga pojavljuje osnovna podjela na luke za prihvatanje kruzera i kruzere. Unutar te osnovne podjele razlikuju se i njegove daljnje podvrste podređene osnovnom razvrstavanju. U praksi se susreće i razvrstavanje prema:

a) Veličini (veliki, sednji i mali kruzeri pri čemu se kruzeri s manje od 10 kabina isključuju iz razvrstavanja - slika 1.)



Slika 1. Najluksuzniji kruzer na svijetu; Seven Seas Explorer

Izvor:<http://www.saznajvise.com/najluksuzniji-kruzer-na-svijetu-56-000-tona-cistog-plutajuceg-bogastva-i-zadovoljstva/>(datum pristupa: 15.06.2019.)

b) Namjeni (ekspedicijski kruzeri s edukacijom putnika koji sudjeluju u ekspediciji “around the world cruises” koji razvijaju ponudu putovanja oko svijeta; egzotična putovanja koja animiraju turiste za egzotiku neke destinacije)

c) Mjestu obavljanja kruzinga (riječni i morski)

---

<sup>7</sup> Horak S. (2007.), Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Intitut za turizam, Zagreb, str. 16.-17.

d) Kvaliteti i veličini- The Big 7 Cruise Lines (Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Costa Cruises, Holland America Line, Norwegian Cruise Line, Princess Cruises, Royal Caribbean - slika 2.).<sup>8</sup>



Slika 2. Carnival Valor brod za kružna putovanja

Izvor: <https://www.carnival.com/cruise-ships/carnival-valor.aspx>(datum pristupa: 15.06.2019.)

Rast koji se bilježi u ovom segmentu nautičkog turizma je impresivan. Glavna područja na kojima se u svijetu odvija kruzing turizam su Sjeverna i Centralna Amerika (57% udjela od ostvarenih noćenja kruzing turizma), nakon kojih slijedi Europa sa udjelom od 24% od ukupnog broja noćenja kruzing turizma, a Sredozemlje zauzima udio od 18%. Promatrajući suvremeni turistički promet može se zamjetiti kako kruzing putovanja zauzimaju 7% do 8% od ukupnog turističkog prometa.

Prekooceanska krstarenja i plovidbe duž obale Sjeverne i Južne Amerike postaju prestižni programi za potrošače više platežne moći, s obzirom kako ova vrsta ponude zadovoljava u svim segmentima potražnje.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Luković, T. (2006.), Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog cruisinga, Naše more, vol. 5-6, br. 55., str. 233-248.

<sup>9</sup> Ibidem

## 2.2. Povijesni razvoj kruzing turizma

Pomorska kruzing putovanja mogu se podijeliti u četiri razdoblja. Prvo je razdoblje od sredine 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata, drugo između dva svjetska rata, treće je od završetka Drugog svjetskog rata do 70-tih godina 20. stoljeća, a moderni oblik kruzinga počinje od 80-tih godina 20. stoljeća. Počeci kruzinga mogu se naći u putničkom preookeanskom prometu koji se razvio nakon otkrića parobroda, kad plovidba preko oceana nije više ovisila o vremenskim prilikama i snazi vjetra. Prvi parobrod „Sirius“ preko Atlanskog oceana zaplovio je 1838. godine te je s 40 putnika stigao iz Irske u New York za 40 dana.<sup>10</sup> Prvo kruzing putovanje na sjevernoameričkom tržištu zbililo se najvjerojatnije 1867. godine parobrodom „Quaker city“. Organizator i poduzetnik Charles D. Duncan, promovirao je to putovanje kao „Izlet u Svetu zemlju, Egipat, Grčku i ostala zanimljiva mjesta“. Putovanje je organizirano za oko 150 putnika i trajalo je 6 mjeseci s ukrcajem u New Yorku. Na to putovanje odlučio se i poznati Mark Twain, koji je iskustvo s kruzinga opisao u knjizi „The Innocent Abroad“. Tadašnja najveća američka kompanija „Cunard Line“ porinula je 1906. godine kruzer „Mauretania“. Kruzer je bio brz, a prostori na kruzeru su bili prostrani i atraktivno uređeni.<sup>11</sup>

Britanski konkurent White Star Line, gradio je sporije, ali veće i raskošnije kruzere, kao što je bio „Olympic“ porinut 1911., te „Titanik“ porinut 1912.<sup>12</sup>

Kruzери su postajali sve luksuzniji pa je tako kompanija Hamburg America Line angažirala poznatog arhitekta koji je dizajnirao Hotel Ritz u Parizu i Londonu. Ista kompanija počela je ploviti Karipskim otočjem.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Dickinson, B. Vladimir, A. (1997.), *Selling the sea: An inside look at the Cruise Industry*, John Wiley & Sons Inc., New York, str. 10.

<sup>11</sup> Ibidem, str. 12.

<sup>12</sup> Ibidem, str. 12-14.

<sup>13</sup> Peručić, D. (2013.), *Cruising-turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji*, Sveučilište u Dubrovniku, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta, str. 8.

Polako su kompanije počele uvoditi i izlete, no u to vrijeme je prvenstvena namjena kruzera bila prijevoz putnika. Kruzing je u to vrijeme bilo namijenjeno višoj klasi. Nakon 1920. potražnja za kruzing putovanjima se povećala nakon što je vlada u Americi uvela prohibiciju. Kompanije su kruzere registrirale pod drugim zastavama.

Nakon Drugog svjetskog rata kruzing se opet počinje buditi. Prvi kruzer izgrađen samo za kruzing putovanja „Oceanic“ 1965., za kompaniju „Home lines“, što se može smatrati početkom modernog kruzinga. 1965. godine je osnovana kompanija Peninsular Steam Navigation Company, poznatija kao P&O čiji su kruzeri plovili od Velike Britanije do Španjolske i Portugala, Malezije i Kine. Nakon nekoliko godina osnovana je American Royal Mail Steam Packet Company čiji je kruzer „Britannia“ prevozila putnike na redovitoj liniji od Liverpoola do Halifaxa preko sjevernog Atlantika. Danas su obje kompanije u sustavu vodeće grupacije na tržištu pomorskih kružnih putovanja, grupacije Carnival.<sup>14</sup> Jedan od bitnih razloga popularizacije kruzera je pad cijena zračnog prometa. Osim toga, 1990-tih i 2000-tih počinje izgradnja mega kruzera od više od 70.000 GT i kapaciteta preko 2000 putnika, kao zabavno-odmorišni turistički proizvod.<sup>15</sup>



Slika 3. Prvi kruzer za kruzing putovanja, „Oceanic“ 1965.

Izvor:<https://www.shippingtandy.com/issues/september-2015/s1509-14-oceanic-1965/>  
(datum pristupa: 20.06.2019.)

---

<sup>14</sup>Peručić, D., op.cit., str.15.

<sup>15</sup>Mancini, M. (2000.), Cruising: A guide to the Cruise Line Industry, Delmar Thomson Learning, New York, str. 8.

### 3. KRUZING TURIZAM U HRVATSKOJ

S rastom broja kružnih putovanja i broja putnika na kružnim putovanjima u svijetu i na Mediteranu, i Hrvatska bilježi značajan rast broja kruzera koji uplovljavaju u hrvatske luke. Hrvatska obala je vrlo atraktivna za plovidbu zbog mnogobrojnih otoka i obalnih mjesta/gradova s bogatom poviješću, znamenitostima i drugim atrakcijama koje privlače turiste. Brodovi za kružna putovanja ponajviše pristaju u gradove koji su opremljeni za njihov prihvat ali su i atraktivni za posjetitelje - Dubrovnik, Split (slika 4.) i Zadar. Najveći brodovi obično pristaju u Dubrovnik, ali mnogi drugi manji brodovi za kružna putovanja pristaju i u druge hrvatske luke.<sup>16</sup>

U Hrvatskoj se međunarodni turizam kružnih putovanja odvija na moru i na rijeci Dunav, a čak dvadesetak hrvatskih luka, od kojih su najznačajnije dvije dubrovačke luke (Luka Gruž i Gradska luka Dubrovnik), zatim slijedi Split, Zadar, Korčula i ostale, danas sudjeluju u međunarodnim kružnim putovanjima na moru. Što se tiče luka za prihvat kruzera s tisuću i više putnika, bitno je spomenuti Pulu, Rijeku, Zadar, Split i Dubrovnik, dok za prihvat manjih kruzera govorimo o lukama u Rovinju, Šibeniku, Poreču, Krku, Cresu, Rabu, Malom Lošinju, Pagu, Visu, Hvaru, Pločama i Korčuli.



Slika 4. Trajektna luka Split

Izvor: <http://www.trajektnalukasplit.hr/>, (datum pristupa 20.07.2019.)

---

<sup>16</sup>Pavlič, I. (2013.), Cruise tourism demand forecasting - the case of Dubrovnik, *Tourism and Hospitality Management*, Vol.19. No.1., str. 130.

Sve hrvatske luke danas su isključivo luke ticanja, uz izuzetak Luke Gruž u kojoj je zadnjih godina omogućen i ukrcaj i iskrcaj putnika na pojedinim itinererima koji počinju i završavaju u Veneciji.<sup>17</sup> Neke od hrvatskih luka znatno su unaprijedile ponudu za prihvat brodova na međunarodnim kružnim putovanjima, a prvenstveno infrastrukturu za prihvat brodova (npr. luka Gruž - slika 5).<sup>18</sup>



Slika 5. Luka Gruž (Dubrovnik),

Izvor: <https://www.portdubrovnik.hr/> (datum pristupa 20.06.2019.)

---

<sup>17</sup> Institut za turizam (2011) Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, Izvještaj 3. Hrvatski turizam i konkurentsko okruženje, Zagreb, str. 111.

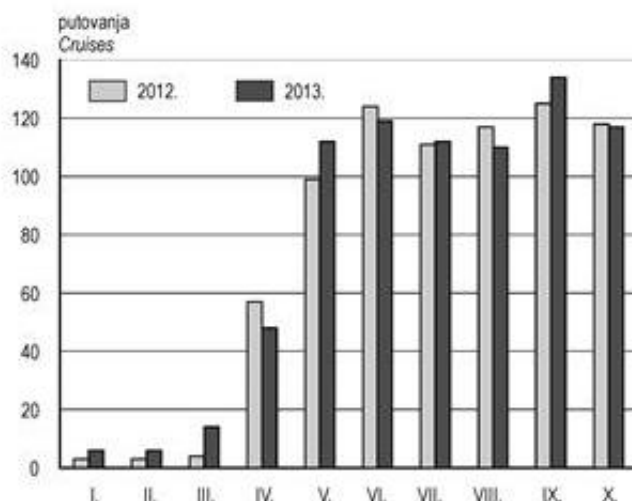
<sup>18</sup> Ibidem



Prema podacima Hrvatskog zavoda za statistiku, u razdoblju, u razdoblju od siječnja do listopada 2013. ostvareno je 778 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj (grafikon 1). Na tim brodovima bilo je 1 166 110 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 533 dana, što je u prosjeku dva dana. Najviše stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u Dubrovačko-neretvanskoj (70,9%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (17,6%), što je ukupno 88,5%. Ostalih 11,5% stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u ostale četiri županije: Šibensko-kninskoj, Istarskoj, Zadarskoj i Primorsko-goranskoj.

U odnosu na isto razdoblje 2012., broj putovanja veći je za 2,2%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku veći je za 10,4%. Ukupan broj dana boravka tih putnika u istom razdoblju veći je za 6,4%.<sup>19</sup>

Grafikon 1. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2013. godinu

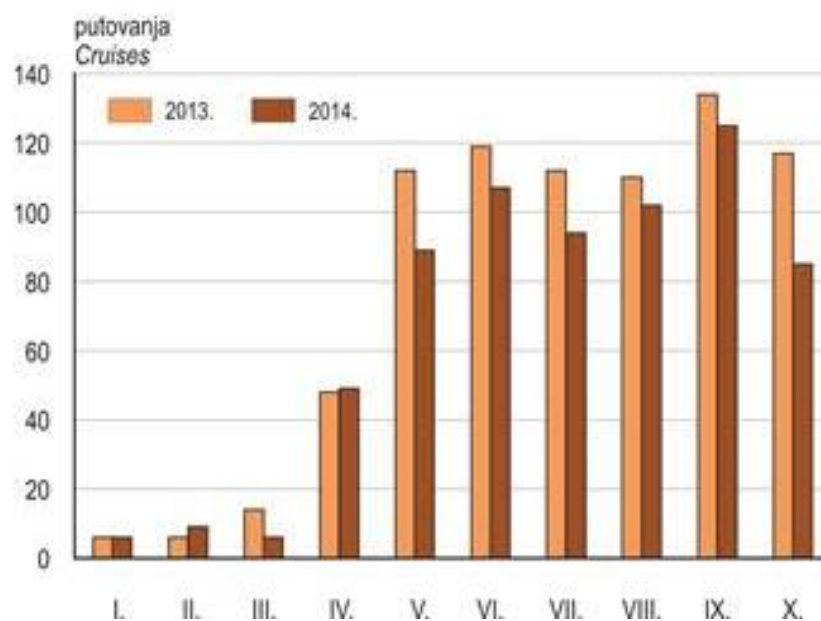


Izvor: DZS, [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-05\\_08\\_2013.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_08_2013.htm)

<sup>19</sup>DZS, priopćenje, Kružna putovanja brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do listopada 2013., broj 4.3.6/6

Nadalje, u razdoblju za 2014. godinu do listopada su ostvarena 672 kružna putovanja stranih brodova. Sveukupno na tim brodovima bila su 971 992 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 454 dana, što je u prosjeku 2 dana. Najviše stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj (66,7%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (20,2%), što je ukupno 86,9%. Ostalih 13,1% stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u ostale četiri županije: Zadarskoj, Istarskoj, Šibensko-kninskoj i Primorsko-goranskoj. Broj putovanja je manji za 14%, a broj putnika za 17%.<sup>20</sup> (grafikon 2.)

Grafikon 2. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2014. godinu

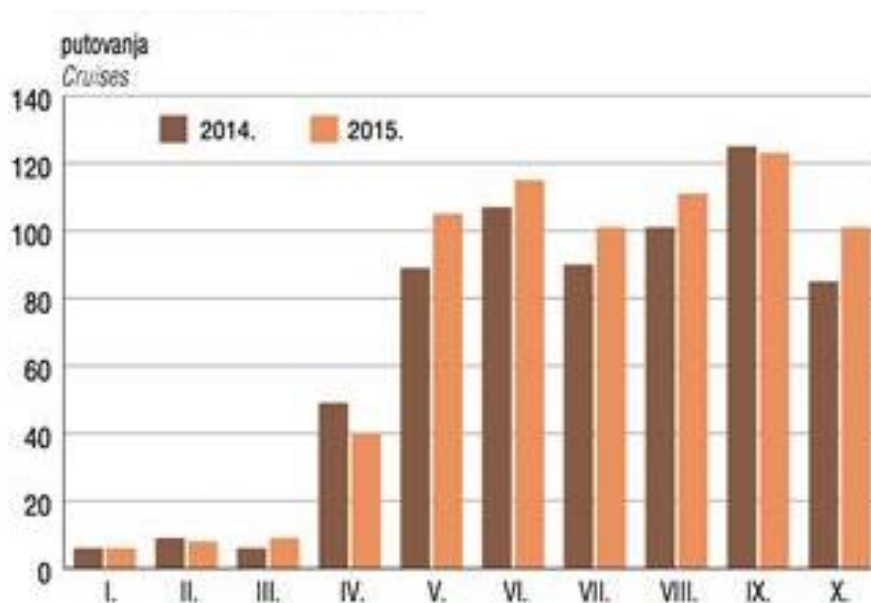


Izvor: DZS, [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-05\\_08\\_2014.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_08_2014.htm)

<sup>20</sup>DZS, priopćenje, Kružna putovanja brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do listopada 2014., 2014., broj 4.3.5/6

U odnosu na 2014., u 2015. godini uslijedio je porast kružnih putovanja na stranim brodovima od 8%, a broj putnika bio je veći za 2%. U razdoblju od siječnja do listopada 2015. ostvareno je 719 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 985 532 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 452 dana, što je u prosjeku 2 dana. Dubrovačko-neretvanska županija je i dalje najposjećenija, a slijedi Splitsko-dalmatinska županija.<sup>21</sup> (grafikon 3.)

Grafikon 3. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2015. godinu



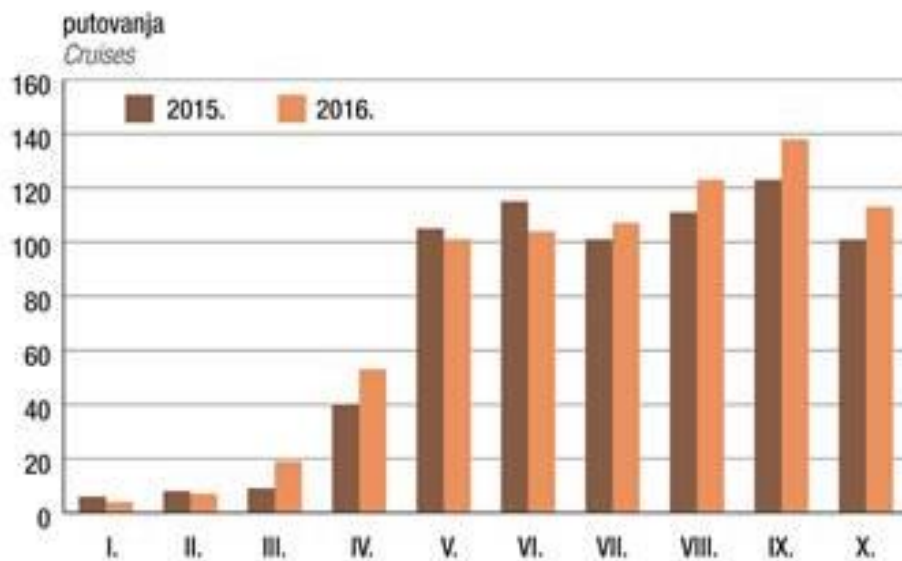
Izvor: DZS, [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-05\\_08\\_2015.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_08_2015.htm)

<sup>21</sup>DZS, priopćenje, Kružna putovanja brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do listopada 2015., 2015., broj 4.3.5/6

U odnosu na 2015., u 2016. godini zabilježen je porast kružnih putovanja na stranim brodovima za 7%, a broj putnika bio je veći za 4%. Ovaj podatak pokazuje rast kako u dolasku stranih brodova u Republiku Hrvatsaku, tako i u broju putnika na brodovima čak za 50% u odnosu na prethodnu godinu. U razdoblju od siječnja do listopada 2016. ostvareno je 769 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj (grafikon 4.).

Na tim brodovima bilo je 1 021 860 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 656 dana, što je u prosjeku 2 dana.<sup>22</sup>

Grafikon 4. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2016. godinu

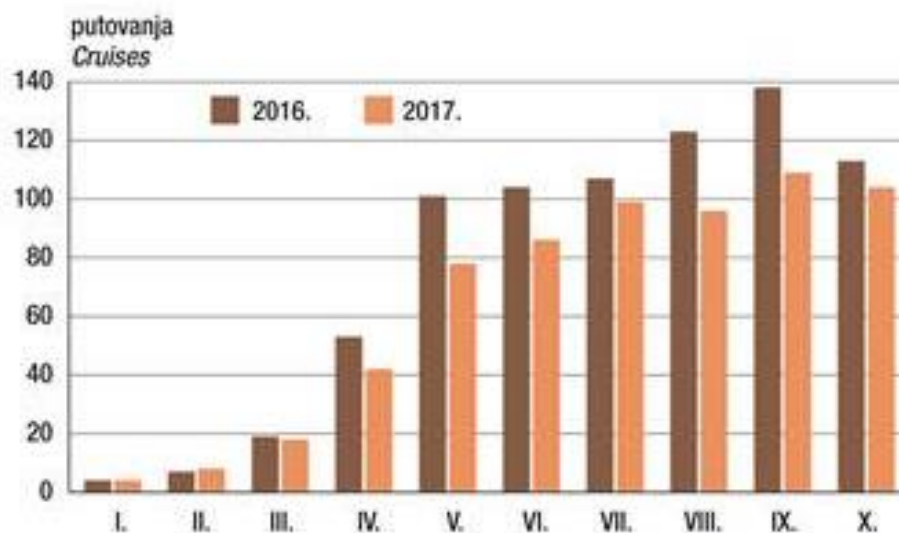


Izvor: DZS, [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-05\\_08\\_2018.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_08_2018.htm)

<sup>22</sup>DZS, priopćenje, Kružna putovanja brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do listopada 2016., 2016, broj/4.3.5/6

U razdoblju od siječnja do listopada 2017. u hrvatske morske luke uplovilo je 77 stranih brodova za kružna putovanja, koji su ostvarili 644 kružna putovanja. Na tim brodovima bilo je 892 tisuće putnika, koji su u Hrvatskoj boravili 1 359 dana. Najveći broj putovanja ostvarili su brodovi pod zastavom Bahama (161 putovanje) i Malte (147 putovanja), dok je najveći broj putnika pristigao brodovima pod zastavom Italije (221 tisuća putnika), Bahama (192 tisuće putnika) i Paname (180 tisuća putnika). 2017. je godina koja bilježi pad, dakle u razdoblju od siječnja do listopada 2017. broj putovanja stranih brodova za kružna putovanja manji je za 16,3%, a broj putnika na tim brodovima manji je za 12,7% u odnosu na isto razdoblje 2016. Ukupan broj dana boravka brodova u istom razdoblju manji je za 17,9%.<sup>23</sup> (grafikon 5.)

Grafikon 5. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2017. godinu



Izvor: DZS, [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-05\\_08\\_2017.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_08_2017.htm)

<sup>23</sup>DZS, priopćenje, Kružna putovanja brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do listopada 2017., 2017, broj/4.3.5/6

Podatci za prošlu godinu, za razdoblje od siječnja do prosinca 2018., pokazuju da je u hrvatske morske luke uplovilo 75 stranih brodova za kružna putovanja, s ostvarena 693 kružna putovanja. Na tim brodovima bilo je više od 1,0 milijun putnika, koji su u Hrvatskoj boravili 1 421 dan. Najveći broj putovanja ostvarili su brodovi pod zastavama Bahama (174 putovanja) i Malte (165 putovanja), dok je najveći broj putnika pristigao brodovima pod zastavom Paname (259 tisuća putnika) i Italije (227 tisuća putnika). Luka Dubrovnik je vodeća luka za kružna putovanja za strane brodove. Od ukupno 693 kružna putovanja, najviše putovanja ostvareno je u Dubrovačko-neretvanskoj (55,4%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (25,4%), što je ukupno 80,8%.

Ostalih 19,2% putovanja ostvareno je u sljedećim županijama: Zadarskoj (6,2%), Istarskoj (6,1%), Šibensko-kninskoj (4,9%) i Primorsko-goranskoj (2,0%). Broj stranih brodova za kružna putovanja u hrvatskim morskim lukama u 2018. manji je za 8,5%, a ostvarili su blagi porast broja putovanja za 0,3% u odnosu na isto razdoblje 2017. U razdoblju od siječnja do prosinca 2018. broj putnika na tim brodovima veći je za 9,1%, dok je ukupan broj dana boravka brodova manji za 5,6% u odnosu na isto razdoblje 2017.<sup>24</sup> (grafikon 6.)

Grafikon 6. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2018. godinu



Izvor: DZS, [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2018/04-03-05\\_08\\_2018.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/04-03-05_08_2018.htm)

<sup>24</sup> DZS, priopćenje, Kružna putovanja na stranim brodovima u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2018., 2018., str.1, broj 4.3.5/6

### 3.1. Obilježja kruzera u Republici Hrvatskoj

U Hrvatskoj se u posljednjih nekoliko godina razvija poseban segment malih krstaša, koji se razlikuje od tržišta međunarodnih krstarenja, gdje glavnu riječ vode krstaši kapaciteta od nekoliko stotina do više tisuća turista. Uzduž hrvatske obale nudi se mogućnost jedinstvenog višednevnog kružnog putovanja na manjim turističkim brodovima, često jedrenjacima. Na jednom plovilu smješteno je prosječno 25 gostiju jer je ovaj turistički proizvod prvenstveno baziran na nemasovnom turizmu. Strani gosti koji nastoje u što manjim i individualnijim grupama uživati u miru i odmoru koriste usluge tuzemnih malih krstaša. Takva vrsta ponude nastoji zadovoljiti sve zahtjevnije potrebe samih turista i kroz druge oblike ponude, osim standardnog mora, sunca i kupanja. Tako se nude mogućnosti posjeta gradovima/mjestima, obilasci biciklima i pješaćenje u određenim destinacijama, uz plovidbu i uživanje u moru. Mnoge luke starih manjih gradova kojima hrvatska obala Jadrana obiluje, te sidrišta i privezišta kao posebne luke nautičkog turizma, važne su za razvoj domaćih kružnih putovanja tradicionalnim old timerima.

Tržište domaćih kružnih putovanja ograničeno je samo na hrvatske old timere i druga nova plovila manjeg kapaciteta. Hrvatski old timeri organizirani su u dvije udruge – sjeverni Jadran i srednji i južni Jadran.<sup>25</sup> Treba istaknuti da turističku potražnju obilježava izražena sezonalnost (grafikon 7.).

Grafikon 7. Sezonalnost turističke potražnje u Hrvatskoj u 2013. godini



Izvor: Institut za turizam (2015): Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Zagreb, str. 51.

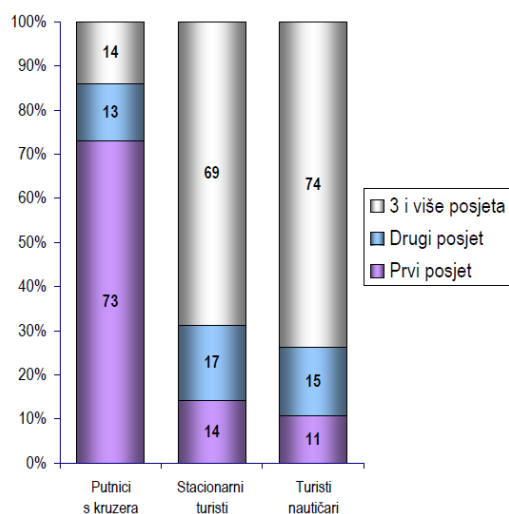
<sup>25</sup>Luković, T. (2008.), Analiza razvoja svjetskoga i hrvatskog cruisinga, Naše more; Vol.55 No.5-6, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, str. 246 .

### 3.2. Ponuda i potražnja kruzing turizma u Hrvatskoj

Prema podacima Instituta za turizam iz istraživanja “Studija održivog turizma u Republici Hrvatskoj” najveći broj turista čine Talijani sa 28%. Slijede gosti iz SAD-a, Španjolske i Velike Britanije. Čak 74% turista posjećuje Hrvatsku po prvi puta.

Talijani su i među posadom najzastupljenija pojedinačna nacija (26%), nakon izvaneuropskih zemalja iz kojih dolazi oko 32% članova posade. Učestalost dolaska u Hrvatsku je obilježje po kojem se putnici s kruzera izrazito razlikuju od ostalih segmenata potražnje. Čak 74% putnika na brodskim kružnim putovanjima je posjetilo Hrvatsku po prvi puta (grafikon 8.). Gosti u prosjeku borave u destinaciji, izvan broda, oko 5 sati. Oko trećine gostiju u destinaciji boravi do tri sata, a nešto više od tri četvrtine (77%) svih gostiju boravi u destinaciji do šest sati.<sup>26</sup>

Grafikon 8. Učestalost dolaska u Hrvatsku stacioniranih turista nautičara i putnika sa kruzera



Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Republici Hrvatskoj, Insitut za turizam, Zagreb, 2007., str. 8.

<sup>26</sup>Studija održivog razvoja kruzing turizma u Republici Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, str. 6-7.



Za vrijeme boravka u destinaciji najčešće aktivnosti putnika su konzumacija pića u ugostiteljskim objektima (81%), odlazak u kupovinu (82%) i samostalni razgled grada (69%). Nešto manje od polovice putnika (48%) konzumira hranu u ugostiteljskim objektima, a 45% putnika odlazi na organizirani izlet u okolicu i/ili organizirani razgled grada. U organizaciji agencije značajno se češće odlazi u razgled grada (42%), a manje u okolicu (na poludnevnom izletu u okolicu bilo je oko 9% gostiju, a na cjelodnevnom manje od 1%).

U odnosu na stacionarne goste naših obalnih destinacija i goste nautičare, gosti na brodskim kružnim putovanjima iskazali su značajno veće zadovoljstvo većinom elemenata turističke ponude, i to ne samo ljepotom i očuvanošću prirode i osobnom sigurnošću, elementima kojima su zadovoljni gotovo svi naši gosti i koji najčešće predstavljaju i jedine elemente s kojima su gosti izrazito zadovoljni, već i skupom elemenata koji se odnose na ponudu destinacije, a u koje se ubraja organizacija izleta i razgleda grada, gastronomska ponuda, ponuda suvenira, mogućnosti za kupnju i drugi.

Ponudu u međunarodnom krizingu sa stajališta brodara čine, prije svega luke za prihvata brodova (maritimne i infrastrukturne karakteristike luke, cijene usluga, odnosno lučke pristojbe i naknade te procedure prihvata i otpreme brodova), turistička mjesta/gradovi uz koji se luke nalaze (njihova atraktivnost i turistička ponuda te mogućnost organiziranog obilaska) te izdvojene turističke atrakcije ako su dostupne organiziranim načinom posjete (izletima).

U međunarodni krizing u Hrvatskoj uključeno je dvadesetak luka otvorenih za javni promet s različitim intenzitetom posjećivanja i to kako onih najvećih od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa, kao što su, na primjer, Split, Rijeka, Dubrovnik i druge, preko luka županijskog značaja, kao što su Pula, Korčula, Mali Lošinj i druge, do malih, lokalnih luka, kao što su one na Lopudu, Mljetu, Šipanu i sl. U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe i naknade.

### 3.3. Dubrovnik kao kruzing destinacija

Dubrovnik se svijetu predstavlja kao kulturna destinacija, koju uz spomeničko blago krase i niz izvrsnih festivala, prestižnih likovnih događanja, koncertno-zabavnih mega projekata na otvorenome, iznimni umjetnici, vrhunski vaterpolisti i plivači. Kulturna ponuda grada stalno se obogaćuje, jer gosti Dubrovnika tragaju za visokokvalitetnim doživljajima, velik je broj turista na dolazak u Dubrovnik motiviran upravo odabirom kulturnih manifestacija i neponovljivih doživljaja u večerima kad puni mjesec prospe svoj trag na mirnoj pučini, a iz atrija dubrovačkih palača dopiru božanstveni zvuci glazbenih virtuoza.

Dubrovnik je i destinacija za uživanje u odmoru, zračnim linijama izuzetno dobro povezana sa svim većim centrima Europe. Dubrovnik je grad koji očarava, u kojeg se zaljubite i uvijek iznova dolazite, tragajući za njegovim bezbrojnim pričama, otkrivajući u njemu jedinstvene doživljaje.<sup>27</sup>

Utjecaj kruzing turizma na destinaciju ticanja u velikoj mjeri određuje odnos destinacije prema razvoju te gospodarske aktivnosti. Taj utjecaj se najčešće dijeli na: utjecaj na društvo, utjecaj na gospodarstvo te utjecaj na okoliš. Utjecaj na društvo odnosi se prije svega na utjecaj kruzinga na lokalno stanovništvo i na stacionarne goste destinacija, a proizlazi iz prisutnosti kruzera u vizurama destinacije te istovremene prisutnosti velikog broja posjetitelja s kruzera u destinaciji. Analiza društvenog utjecaja se velikim dijelom temelji na Dubrovniku, u kojem je kruzing turizam najrazvijeniji i gdje su njegovi učinci na destinaciju najvidljiviji.

Za potrebe završnog rada provodilo se istraživanje kružnih putovanja u gradu Dubrovniku te utjecaj na okoliš i domicilno stanovništvo kao i njihovi stavovi. Ispitanici su osobe starije od 18 godina, točnije između 18 i 65 godina, žene i muškarci. Istraživanje se provodilo kroz 10 pitanja sa jednostrukim ili višestrukim odabirom. U istraživanju je sudjelovalo 70 ispitanika.

---

<sup>27</sup> Službena stranica TZ grada Dubrovnika, raspoloživo na: <http://www.tzdubrovnik.hr/>

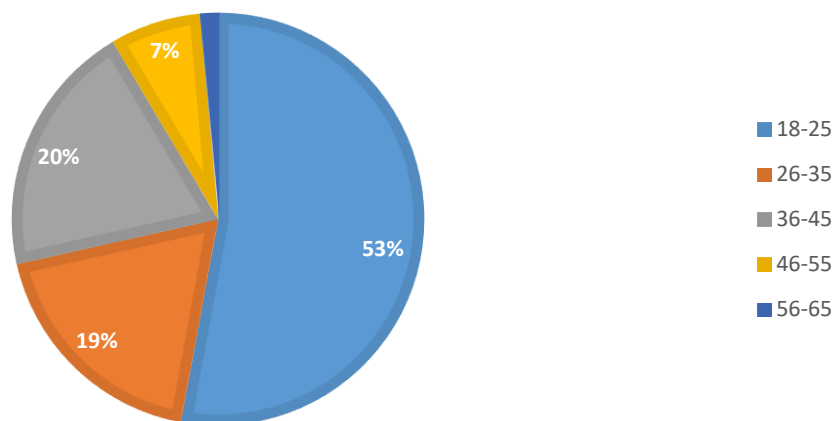
**Tablica 1. Spol ispitanika**

SPOL	BROJ ISPITANIKA
MUŠKI	<b>19</b>
ŽENSKI	<b>51</b>
TOTAL	<b>70</b>

Izvor: Istraživanje autorice

Tablica 1. prikazuje spol ispitanika. U istraživanju je sudjelovalo 72,9% odnosno 51 ispitanik ženskog spola, dok je ispitanika muškog spola bilo manje od pola, odnosno 27,1% točnije 19 ispitanika (tablica 1.).

**DOB ISPITANIKA**



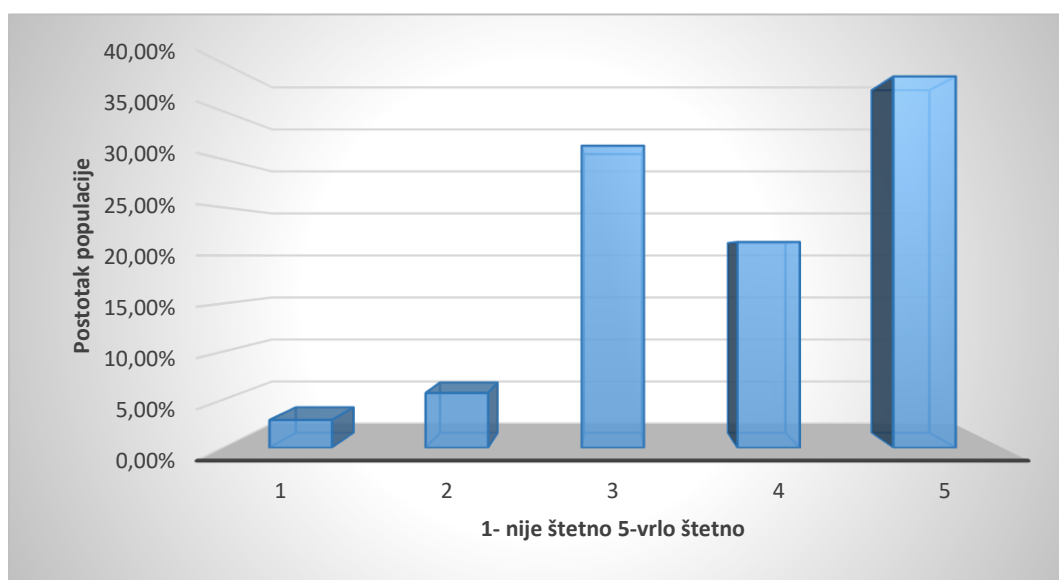
Grafikon 9. Dob ispitanika

Izvor: Istraživanje autorice

Grafikon 9. prikazuje dob ispitanika. Njih 53% je između 18-25 godina, 20% ispitanika ima između 36-45 godina, 19% ispitanika ima 26-35 godina, 7% ispitanika je između 46-55 i 1% ispitanika je između 56 i 65 godina.

S obzirom na mjesto stanovanja, 55,7% ispitanika živi u blizi luke Gruž, dok ostatak njih 44,3% ne živi. Ispitanicima koji žive u blizini luke Gruž, kao i ispitanicima koji ne žive u blizni luke Gruž smetaju gužve u prometu posebno u ljetnim mjesecima. 54,3% ispitanika smatra da su gužve uzrokovane dolascima kruzera u grad Dubrovnik, dok čak njih 35,7% nisu sigurni, a njih 10% smatra da kruzери nisu uzrok gužvi tokom ljeta. Većina ispitanika smatra da je potrebno ograničiti broj kruzera, točnije njih 51,4% smatra da bi to trebala biti 1-3 kruzera po danu, dok 47% smatra da bi to trebala biti 0-1 kruzera po danu.

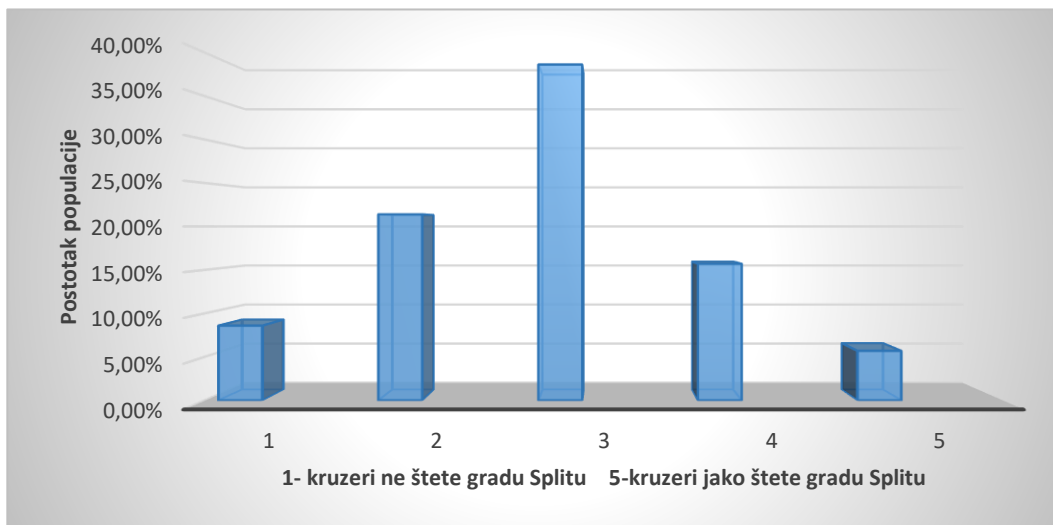
Na iduća dva grafikona su prikazani postotci koliko kruzeri štete gradu Dubrovniku i okolišu.



Grafikon 10. Kruzери uvelike štete okolišu grada Dubrovnika

Izvor: Istraživanje autorice

Najveći broj ispitanika, 40% smatra da kruzери uvelike štete okolišu, dok 5% ispitanika smatra da kruzери ne štete okolišu u gradu Dubrovniku. 36% ispitanika nije sigurno je li ova tvrdnja u potpunosti točna ili nije.



Grafikon 11. Kruzeri donose više koristi nego štete gradu Dubrovniku

Izvor: Istraživanje autorice

Na grafičkom prikazu 11 postotno su prikazani odgovori ispitanika vezani za tvrdnju da kruzeri donose više štete nego koristi gradu. Najveći broj ispitanika njih 27 nije sigurno, dok se 15 ispitanika ne slaže s tvrdnjom, a 15 ispitanika se slaže ili u potpunosti slaže.

Shema 1. SWOT analiza učinka kruzing turizma u gradu Dubrovniku

<p style="text-align: center;"><b>Snage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-geografski položaj grada Dubrovnika</li> <li>-lučka infrastruktura (postojeći lučki kapaciteti i proširenje kapaciteta)</li> <li>-sigurnost (sigurnost plovidbe, pogodni maritimni uvjeti, sigurnost boravka broda u luci)</li> <li>-smještajni objekti, turistička ponuda, uslužne djelatnosti</li> <li>-postojeća legislativa i pomorska tradicija</li> <li>-lokalno stanovništvo i nositelji razvoja podržavaju razvoj kruzing turizma</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Slabosti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-lučke pristojbe</li> <li>-sukobi sa drugim vrstama turizma</li> <li>-prekapacitiranost stare gradske jezgre dolaskom kruzera i ostalih turista</li> <li>-više od jednog kruzera po danu</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Prilike</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-poboljšanje infrastrukture financiranjem iz EU fondova poboljšanje organizacije</li> <li>-porast kvalitete turističke ponude</li> <li>-donošenje nove/ bolje razvojne strategije u gradu</li> <li>-trendovi u turizmu (rast potražnje u kruzing turizmu, povoljan položaj na svjetskom tržištu)</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Prijetnje</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-zagađenje okoliša</li> <li>- nezadovoljstvo lokalnog stanovništva – gužvama uzorkovanih dolaskom kruzera</li> <li>- nedovoljno educiranog kadra</li> <li>-razvoj ponude drugih destinacija</li> </ul>

Izvor: Izrada autorice

Na shematskom prikazu je SWOT analiza kruzing turizma u gradu Dubrovniku. Prikazane su snage, slabosti, prilike i prijetnje.

### 3.4. Split kao kruzing destinacija

Split je najveći grad u Dalmaciji, a drugi po veličini grad u Hrvatskoj. Prema posljednjem popisu stanovništva iz 2011. godine, Split ima skoro 180 tisuća stanovnika<sup>28</sup>. Smješten je na jadranskoj obali, u srednjoj Dalmaciji, na Splitskom (Marjanskom) poluotoku, a okružuju ga otoci Brač, Hvar, Šolta i Čiovo. Split ima sredozemnu klimu zahvaljujući kojoj su zime relativno blage. 2 700 sunčanih sati godišnje, dobar dio zime može se uživati u svim blagodatima koje Split pruža, od razgledavanja Dioklecijanove palače sve do kušanja ukusnih delicija u brojnim restoranima te na Božićnom sajmu na Rivi, koji traje kroz cijeli prosinac. Iako ljeto, koje se proteže od lipnja do rujna, obilježavaju visoke temperature, turisti osvježanje mogu pronaći u prekrasnom Jadranskom moru, bilo na splitskim plažama ili obližnjim otocima.<sup>29</sup>

Split je jedinstven po tome što je u samo nekoliko godina udvostručio broj noćenja bez gradnje novih hotelskih kapaciteta. Umjesto toga, znatno je porastao broj kvalitetnih malih obiteljskih hotela u široj povijesnoj gradskoj jezgri, ali se dogodio i nekontrolirani rast apartmana i stanova namijenjenih za turističko iznajmljivanje u sezoni. Osim s porastom broja noćenja, stoljetna paradigma o Splitu mijenja se i pod utjecajem sve većeg broja dolazaka kruzera. U skladu s time, Split se iz starog tranzitnog centra i polazišta prema otočnim destinacijama pretvorio u atraktivno turističko odredište<sup>30</sup>.

Sa Dioklecijanovom palačom u neposrednoj blizini luke, antičkom Salonom na svega nekoliko kilometara od centra grada te srednjovjekovnim gradom Trogirom na svega 20 kilometara udaljenom od Splita, putnici sa brodova mogu u jednom danu vidjeti gradove Split i Trogir, dva zaštićena UNESCO-va spomenika, oba uvrštena u sami vrh svjetske kulturno povijesne baštine<sup>31</sup>.

Za potrebe završnog rada provodilo se samostalno istraživanje kružnih putovanja u gradu Splitu, te utjecaj na okoliš i domicilno stanovništvo kao i njihovi stavovi. Ispitanici su osobe starije od 18 godina, točnije između 18 i 65 godina, žene i muškarci. Istraživanje se provodilo kroz 10 pitanja sa jednostrukim ili višestrukim odabirom. U istraživanju je sudjelovalo 50 ispitanika.

Tablica 2. Spol ispitanika

SPOL	BROJ ISPITANIKA
MUŠKI	20
ŽENSKI	30
TOTAL	50

Izvor: Istraživanje autorice

Tablica 2. prikazuje spol ispitanika. U istraživanju je sudjelovalo 70 % odnosno 30 ispitanika ženskog spola, dok je ispitanika muškog spola bilo manje od pola, odnosno 30 % točnije 20 ispitanika.

---

<sup>28</sup> Turistička zajednica grada Splita: O Splitu, raspoloživo na: <http://www.visitsplit.com/hr/1232/polozaj>

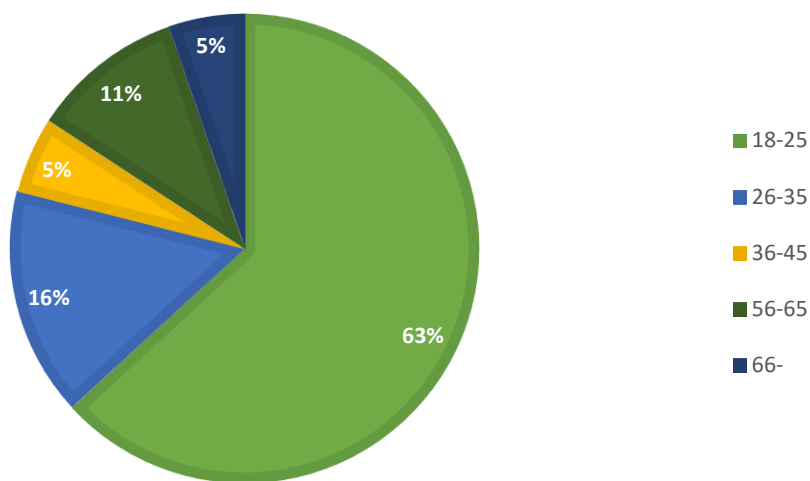
<sup>29</sup> Ibidem

<sup>30</sup> Nadilo, B. (2015.), Vanjski vezovi u splitskoj luci – Rješenje za prihvatanje najvećih putničkih brodova, Građevinar, 67 (5), str. 487.

<sup>31</sup> Lučka uprava Split (2017.), Kružna putovanja, raspoloživo na: <http://portsplit.com/kruzna-putovanja/>



## DOB ISPITANIKA

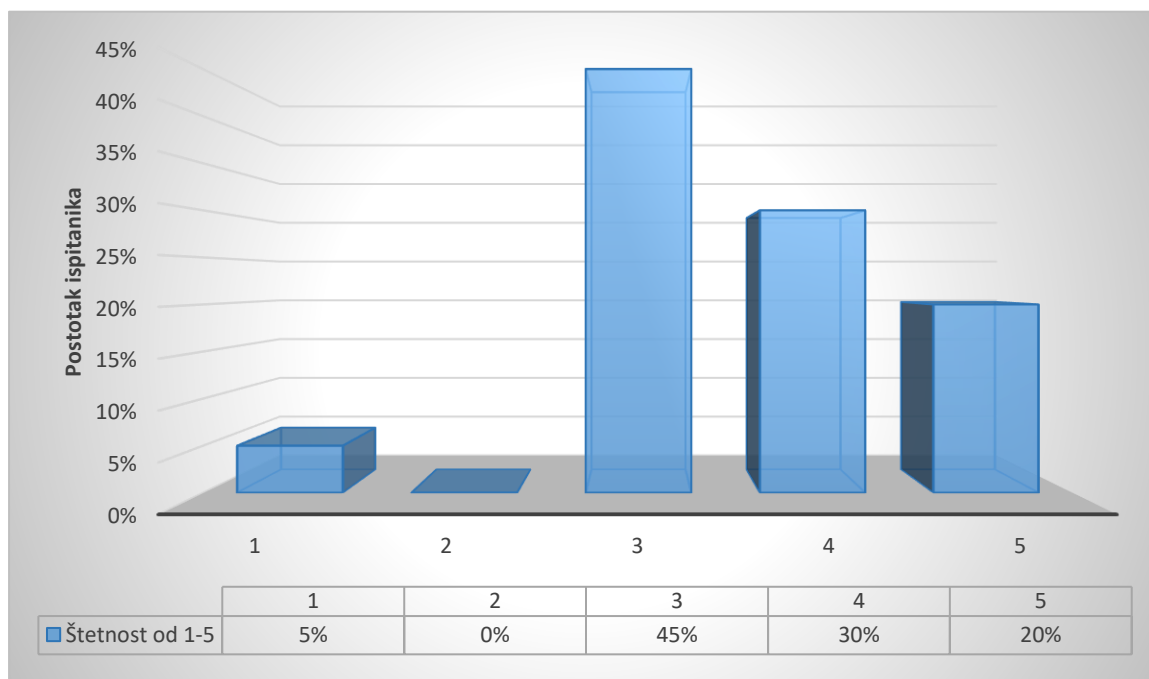


Grafikon 12. Dob ispitanika  
Izvor: Istraživanje autorice

Grafikon 10. prikazuje dob ispitanika. Njih 63% je između 18-25 godina, 16% ispitanika ima 26-35 godina, 5% ispitanika ima između 36-45 godina, 11% ispitanika je između 56 i 65 godina, 5% ispitanika ima 66 godina i više, niti jedan ispitanik nije imao od 46 do 55 godina. Prema grafikonu i broju te stavovima ispitanika možemo vidjeti da kruzere kao glavni problem u gradu Dubrovniku smatra većinom mlađa populacija dok u gradu Splitu određeno loše mišljenje o kruzerima imaju ispitanici i mlađe i starije dobi. U gradu Dubrovniku niti jedan ispitanik od 66 godina nije sudjelovao u istraživanju, dok je taj segment ispitanika u gradu Splitu sudjelovao u anketi.

Za razliku od Dubrovnika, gdje je većina ispitanika odgovorila kako živi blizu luke, u Splitu samo 30% ispitanika živi u blizini dok njih 70% ne živi u blizini trajektne luke Split. Unatoč tome što ne žive luke Split, većina ispitanika je istaknula kako im gužve koje se stvaraju u gradu i luci Split otežavaju odlazak na posao, fakultet ili nesmetno kretanje po gradu. U gradu Splitu 40% ispitanika smatra da su gužve uzrokovane dolaskom kruzera, a 35% smatra da to nije točno dok ostatak ispitanika nije siguran ili se izjasnio odgovorom “možda”. Također, njih 60% ipak smatra da se treba ograničiti broj kruzera kako zbog prometne realizacije tako i zbog okoliša i zaštite mora.

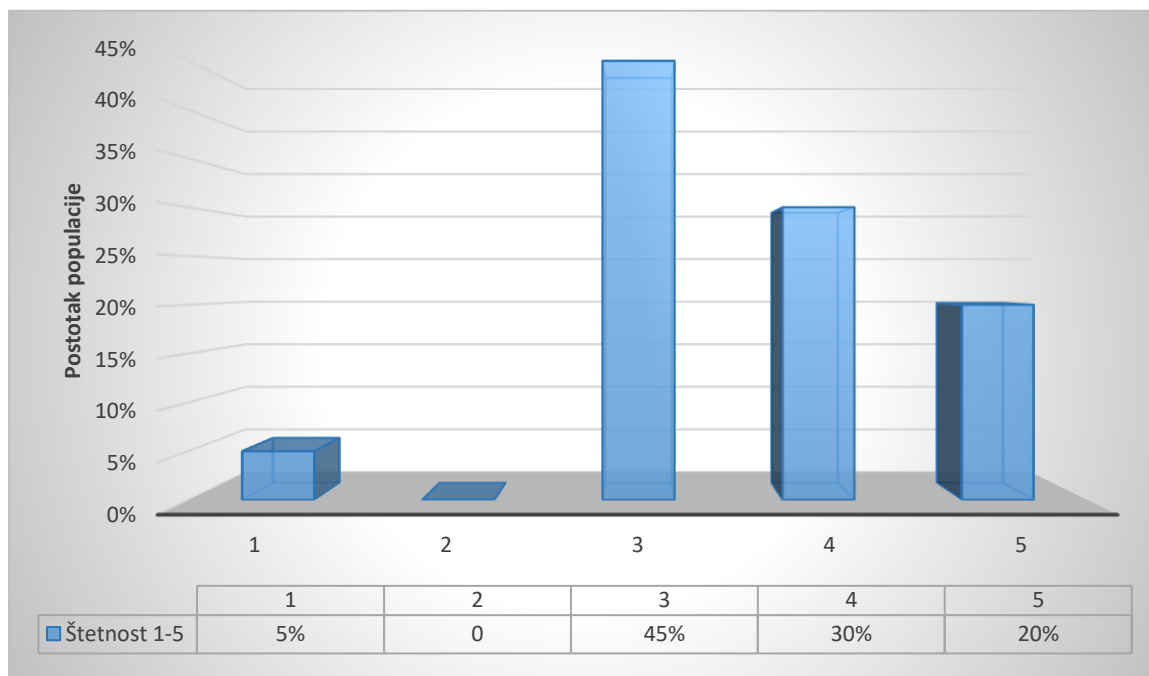
Slijedeća dva grafikona prikazuju štetnost kruzina turizma kao takvog za grad prema mišljenju domicilnog stanovništva.



Grafikon 13. Kruzeri uvelike štete okolišu grada Splita

Izvor: Istraživanje autorice

Najveći broj ispitanika, 45% smatra da kruzeri jednako štete okolišu i ne štete okolišu grada Splita, dok 5% ispitanika smatra da kruzeri ne štete okolišu u gradu Splitu. 20% ispitanika smatra da uvelike štete okolišu.



Grafikon 14. Kruzeri donose više koristi nego štete gradu Splitu  
Izvor: Istraživanje autorice

Shema 2. SWOT analiza učinka kruzing turizma u gradu Splitu

<p style="text-align: center;"><b>Snage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geoklimatska, lokacijska i prirodna obilježja</li> <li>- Prometna dostupnost</li> <li>- Iznimna atrakcijska dostupnost za razvoj turizma</li> <li>- Plaže kao gospodarski resurs</li> <li>- Iznimna atrakcijska osnovica za razvoj turizma</li> <li>- Tradicija razvoja turizma</li> <li>- Luka kao gospodarski resurs</li> <li>- Tradicionalna tržnica (pazar), ribarnica (peškarija)</li> <li>- Relativno visoka zastupljenost malog gospodarstva kao nositelja zapošljavanja i gospodarskog rasta</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Slabosti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stagnacija/ pad broja poslovnih subjekata i njihova neusklađenost</li> <li>- Nedostatna/ neadekvatna interpretacija turističkih sadržaja</li> <li>- Nedostatna informacijska osnova</li> <li>- Neučinkovito korištenje gradskih resursa</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Prilike</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Novi trendovi turističke potražnje, prije svega za proizvodima urbanog turizma i općenito rast potražnje za turističkim uslugama u Dalmaciji</li> <li>- Proširenje luke Split</li> <li>- Novi akcijski plan za regulaciju prometa</li> <li>- EU fondovi</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Prijetnje</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zagađenje okoliša</li> <li>- Nezadovoljstvo lokalnog stanovništva</li> <li>- Nedovoljno educiranog kadra</li> </ul>

Izvor: Izrada autorice

Na shematskom prikazu je SWOT analiza kruzing turizma u gradu Splitu. Prikazane su snage, slabosti, prilike i prijetnje.

#### **4. STRATEGIJA RAZVOJA KRUIZING TURIZMA U HRVATSKOJ DO 2020-2025.**

Na temelju provedene SWOT analize, može se zaključiti da Hrvatska ima veliki potencijal biti jedna od vodećih i najboljih kruzing destinacija na području Sredozemlja, naravno uzmemo li u obzir financijske mogućnosti i resurse kojima zemlja raspolaže. Razvoj luka Hrvatske je itekako moguć uz dostatan plan provedbe takvih programa. Predlaže se stvaranje organizacijskog okvira međunarodnog kruzing turizma koji bi obuhvatio nacionalnu razinu i lokalnu razinu.<sup>32</sup>

Hrvatska nacionalna udruga za međunarodni kruzing turizam trebala bi predstavljati oblik dobrovoljnog udruživanja subjekata zainteresiranih za razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj čiji bi se glavni ciljevi i zadaci mogli svesti na sljedeće: promocija Hrvatske kao poželjne kruzing destinacije, usklađivanje tarifne politike luka, stalna razmjena relevantnih informacija, ustanovljavanje jedinstvene metodologije praćenja kruzing prometa, predlaganje poboljšanja u zakonskoj regulativi, poticanje stručnog rada i izrade studijske dokumentacije te kontaktiranje s drugim asocijacijama povezanim s kruzingom. Promocija jedan od najbitnijih elemenata razvoja općenito, pa tako i kruzing turizma.

U Hrvatskoj postoji promocija Hrvatske kao kruzing destinacije, promocija određenih hrvatskih luka kao polaznih luka i interna promocija usmjerena na određene interesne skupine u hrvatskim destinacijama. Hrvatska se želi prikazati kao destinacija čija raznolika odredišta mogu biti izuzetno atraktivna za različite tipove kruzing putovanja. Zaštita okoliša od negativnog utjecaja kruzera je također jedan od gorućih problema većeg broja turističkih luka.

Kako bi se Hrvatska nosila s tim, potrebna je reciklaža otpada, spajanje na izvor „kopnene“ električne energije dok su kruzери u luci, zabrana svih vrsta ispuštanja, odnosno odlaganja u more otpada, pepela, sivih i crnih voda, opasnih tvari, omogućiti brzo i učinkovito sankcioniranje prekršitelja zakona i međunarodnih konvencija, kvalitetniji nadzor kretanja kruzera. Bitno je i poboljšati ponudu destinacija u cilju ostvarenja veće prosječne potrošnje posjetitelja s kruzera na kopnu, poboljšati ponudu izleta i

---

<sup>32</sup> Istraživanje autorice

mogućnosti za potrošnju tijekom izleta i razgleda grada, omogućiti dobivanje svih bitnih i relevantnih informacija.

Strateško opredjeljenje razvoja turizma na području Dubrovnika temelji se na načelima održivog razvoja koji podrazumijeva sklad okolišnih, ekonomskih i socijalnih elemenata, na očuvanju prostornih vrijednosti i kulturno-povijesne baštine, na visokoj kvaliteti turističkog proizvoda i usluga, bogatoj, raznovrsnoj i autentičnoj ponudi za sve segmente potražnje, autentičnom turističkom doživljaju i ravnomjernom razvoju turizma na cijelom području/pojedinim klasterima. Misija i vizija razvoja turizma grada Dubrovnika definirana je u skladu s utjecajem brojnih makro-trendova u turističkoj potražnji, na temelju analize stanja, ispitivanja stavova lokalnih dionika o stanju i perspektivama razvoja turizma u Dubrovniku koji izravno ili neizravno sudjeluju u kreiranju turističkog proizvoda i turističke politike Grada. Vizija turističkog razvoja Grada Dubrovnika predstavlja strateško opredjeljenje turističkog razvoja Grada u planskom razdoblju do 2025. To je ideja vodilja za sve izravne i neizravne dionike razvoja turizma koji je iznimno složena pojava/sustav. Da bi taj složeni sustav funkcionirao, neophodna je suradnja javnog i privatnog sektora i bespriječna organizacija, potpuno upravljanje procesima u turizmu.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Vrtiprah, V. i sur. (2017.), Strategija razvoja turizma i odredbe u krizing turizmu na području grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, str. 117.

## 5. ZAKLJUČAK

Na temelju navedenih teorijskih spoznaja može se zaključiti kako je međunarodni kruzing turizam u konstatnom porastu. Povećanje prometa brodova za krstarenja pozitivno utječe na ekonomiju konkretne destinacije, a time i na socijalno zadovoljstvo lokalnih stanovnika. Međutim, s porastom prometa kruzera intenziviraju se i njihovi negativni utjecaji, a prije svega ekološki i socio-psihološki. Tako su se u zemljama koje imaju masovno razvijen ovakav oblik turizma s vremenom iskristalizirali brojni problemi povezani s kruzingom – od problema onečišćenja do problema sociološke prirode – socijalnih konflikata između lokalnog stanovništva i kruzerskih posjetitelja te između različitih kategorija turista, narušavanja kvalitete života lokalnog stanovništva itd.

Kruzing na Mediteranu također je u porastu pa tako i onaj koji dotiče hrvatske luke. To se posebno odnosi na Split i Dubrovnik kao sigurne i klimatski povoljne turističke destinacije koje su se stoga sve više uvrštavale u itinerare brojnih inozemnih kruzing kompanija. S porastom prometa kruzera svi navedeni učinci će se intenzivirati. Upravo zbog toga, u sklopu ovog završnog rada, provedeno je istraživanje stavova lokalnog stanovništva o utjecajima kruzing turizma u Dubrovniku i Splitu. Stavovi ispitanika, koji su uz pomoć anketnih upitnika dobiveni u sklopu ovog istraživanja, ukazuju na to da se u postojećem stanju kruzinga na području Dubrovnika i Splita prepoznaju neki pozitivni utjecaji na ekonomiju, ali i neki negativni utjecaji, a posebice na okoliš te kvalitetu boravka stacionarnih gostiju. Lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam na području Dubrovnika i Splita utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda. Posebno jasno izražene stavove ispitanici su imali o utjecajima kruzing turizma na okoliš koji se stoga najnegativnije percipiraju. Tako i ispitanici smatraju da će kruzing turizam negativno utjecati na očuvanje prirode i krajolika. Dodatno, ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost te da će takav prinos gostiju i brodova imati negativan utjecaj na okoliš. Tome u prilog idu stavovi prema kojima lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam pogoršati distribuciju turista u gradskim jezgrama Dubrovnika i Splita.

S obzirom da je potražnja za Dubrovnikom kao kruzing destinacijom u porastu više nego potražnja za gradom Splitom, očito je da ne bi bilo dobro istim načinom pristupati daljnjem razvoju kruzinga i u budućnosti. U skladu s time, kako bi se maksimizirali pozitivni, a minimizirali negativni učinci potrebno je konkretno definirati kakav se razvoj želi postići i to kroz definiranje željene vizije razvoja međunarodnog kruzinga u Dubrovniku.

Drugim riječima, razvoj međunarodnog kruzinga u Dubrovniku potrebno je usmjeravati prema unaprijed postavljenoj željenoj viziji, odnosno sudionici u njegovom razvoju na području Dubrovnika, a i Hrvatske bi trebali preuzeti aktivniju ulogu u planiranju i upravljanju tim razvojem. Za razliku od Dubrovnika kao kruzing destinacije, Split je u pojmovnom određenju kruzing turizma sekundarna luka pristajanja kruzera.



## LITERATURA

### Knjige i znanstveni časopisi

1. Benić, I. (2011.), Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna izvrsnost, god. V, br. 2, Zagreb, str. 43.-66.
2. Dickinson, B. (1997.), Selling the sea: An inside look at the Cruise Industry, John Wiley & Sons Inc., New York
3. Horak, S. (2007.), Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Intitut za turizam, Zagreb
4. Luković, T. (2006.), Analiza razvoja svjetskoga i hrvatskog cruisinga, Naše more: znanstveno-stručni časopis, Vol. 5-6, br. 55., str. 233.-248.
5. Mancini, M. (2000.), Cruising: A guide to the Cruise Line Industry, Delmar Thomson Learning, New York
6. Nadilo, B. (2005.), Vanjski vezovi u splitskoj luci – Rješenje za prihvata najvećih putničkih brodova, Građevinar, Vol.67, No.5, str. 487.-501.
7. Pavlič, I. (2013.), Cruise tourism demand forecasting - the case of Dubrovnik, Tourism and hospitality management, Vol.19. No.1, str. 125.-142.
8. Peručić, D. (2013.) Cruising-turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik
9. Research centre for coastal tourism (2012.), Cruise Tourism from a broad perspective, No.4, Vol. 4.
10. Vojvodić, K. (2005.), Tržišne niše u krstarenjima morem, Naše more, vol. 3-4, br. 52., str. 156.-162.
11. Vrtiprah, V. i sur. (2017.) Strategija razvoja turizma i odredbe u kruzing turizmu na području grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju
12. Vukonić, B., Čavlek, N. (2001.), Rječnik turizma, Masmedia, Zagreb

## **Internetski izvori**

13. Službena stranica TZ grada Dubrovnika, raspoloživo na: <http://www.tzdubrovnik.hr/>
14. Institut za turizam, Tomas nautika 2007: <http://www.iztzg.hr/hr/institut/tomas-nautika/>
15. Institut za turizam, Studija održivog razvoja kruzing turizma u Republici Hrvatskoj: <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>
16. Službene stranice: Državni zavod za statistiku: luke i luke ticanja: <https://www.dzs.hr/>
17. Službena stranica luke Split: <http://portsplit.com/kruzna-putovanja/>
18. Službena stranica turističke zajednice grada Splita: <https://visitsplit.com/>
19. Studija održivog turizma u Hrvatskoj: <http://www.odrzivi.turizam.hr/default.aspx?id=88>
20. BREA, Economic contribution of cruise tourism to the destinations economies, Prepared for Florida Caribbean Cruise Association, 2009., dostupno na: <http://www.fcca.com>, str. 22. – 24

## **POPIS SLIKA**

- Slika 1. Najluksuzniji kruzer na svijetu, str. 6.
- Slika 2. Carnival Valor brod za kružna putovanja, str. 7.
- Slika 3. Prvi brod izgrađen za kružana putovanja, “Oceanic 1965” str. 9.
- Slika 4. Trajektna luka Split, str. 10.
- Slika 5. Luka Gruž, str. 11.

## **POPIS TABLICA**

- Tablica 1. Spol ispitanika u gradu Dubrovniku, str. 22.
- Tablica 2. Spol ispitanika u gradu Splitu, str. 27.
- Tablica 3. Swot analiza grada Dubrovnika, str. 25.
- Tablica 4. Swot analiza grada Splita, str. 31.

## POPIS GRAFIKONA

- Grafikon 1. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2013. godinu str. 12.
- Grafikon 2. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2014. godinu str. 13.
- Grafikon 3. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2015. godinu str. 14.
- Grafikon 4. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2016. godinu str. 15.
- Grafikon 5. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2017. godinu str. 16.
- Grafikon 6. Kružna putovanja u Republici Hrvatskoj po mjesecima za 2018. godinu str. 18.
- Grafikon 7. Sezonalnost turističke potražnje u Hrvatskoj u 2013. godini str. 19.
- Grafikon 8. Učestalost dolaska u Hrvatsku stacioniranih turista nautičara i putnika sa kruzera str. 22.
- Grafikon 9. Dob ispitanika str. 22.
- Grafikon 10. Kruzeri uvelike štete okolišu u gradu Dubrovniku str. 23.
- Grafikon 11. Kruzeri donose više štete nego koristi gradu Dubrovniku str. 24.
- Grafikon 12. Dob ispitanika str. 28.
- Grafikon 13. Kruzeri uvelike štete okolišu u gradu Splitu, str. 29.
- Grafikon 14. Kruzeri donose više štete nego koristi gradu Splitu, str. 30.

## **IZJAVA**

Izjavljujem pod punom moralnom odgovornošću da sam završni rad izradila samostalno, isključivo znanjem stečenim na Odjelu za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, služeći se navedenim izvorima podataka i uz stručno vodstvo mentorice izv. prof. dr. sc. Katija Vojvodić, kojoj se još jednom srdačno zahvaljujem.

Marijana Rajš