KRUZING TURIZAM U FUNKCIJI ODRŽIVOG TURISTIČKOG RAZVOJA GRADA SPLITA

Matković Dražica, Tamara

Master's thesis / Diplomski rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:530673

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

DIPLOMSKI RAD

KRUZING TURIZAM U FUNKCIJI ODRŽIVOG TURISTIČKOG RAZVOJA GRADA SPLITA

Mentor:

prof. dr. sc. Srećko Favro

Student:

Tamara Matković Dražica

Split, veljača, 2018.

SADRŽAJ:

1. UVOD 1

1.1. Problem istraživanja 2

1.2. Predmet istraživanja 5

1.3. Istraživačke hipoteze 5

1.4. Ciljevi istraživanja 6

1.5. Metode istraživanja 6

1.6. Doprinos istraživanja 8

1.7. Struktura rada 8

2. TEORIJSKI ASPEKTI KRUZING TURIZMA 10

2.1. Povijesni razvoj kruzing industrije 10

2.2. Pojam kruzing turizma 13

2.3. Najvažnija udruženja i manifestacije u kruzing turizmu 14

2.4. Vodeće svjetske kruzing kompanije 16

3. TRŽIŠTE POMORSKIH KRSTARENJA 20

3.1. Ponuda na tržištu pomorskih krstarenja 20

3.1.1. Vrste krstarenja 20

3.1.2. Klasifikacija brodova za krstarenja 21

3.1.3. Regionalna distribucija pomorskih krstarenja u svijetu 24

3.2. Potražnja na tržištu pomorskih krstarenja 30

3.2.1. Potražnja na tržištu Sjeverne Amerike 32

3.2.2. Potražnja na tržištu Europe 33

3.2.3. Potražnja s ostalih emitivnih tržišta 34

4. UTJECAJI KRUZING TURIZMA NA DESTINACIJU 37

4.1. Ekonomski utjecaji 37

4.2. Društveni utjecaji 41

4.3. Ekološki utjecaji 44

5. KRUZING TURIZAM NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE . 50

5.1. Obilježja ponude 50

5.2. Obilježja potražnje 53

5.3. Utjecaji kruzing turizma na području Republike Hrvatske 58

6. KRUZING TURIZAM NA PODRUČJU GRADA SPLITA 69

6.1. Turistička obilježja Splita kao kruzing destinacije 69
6.2. Luka Split 73
6.3. Analiza prometa brodova na kružnim putovanjima u Splitu 78
6.4. Split – *homeport* za kruzere 79
7. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE STAVOVA LOKALNIH I INSTITUCIONALNIH ISPITANIKA O UTJECAJIMA KRUZING TURIZMA U SPLITU 82
7.1. Detaljni opis istraživanja 82
7.2. Analiza i interpretacija prikupljenih podataka 82
7.3. Testiranje hipoteza 87
ZAKLJUČAK 107
LITERATURA 110
POPIS SLIKA 115
POPIS TABLICA 116
PRILOZI 120
SAŽETAK 124
SUMMARY 125

1. UVOD

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 socio-psihološkim utjecajima.

Turizam se kroz povijest mijenjao i doživljavao brojne transformacije. Tako je u svojim počecima isti bio rezerviran isključivo za turiste visoke platežne moći koji su odlaskom na putovanja isticali svoj društveni status. No pedesetih godina dvadesetoga stoljeća, pod utjecajem brojnih faktora, turizam doživljava svoj procvat te postaje „pravom svakog čovjeka“.[1] Točnije, nakon drugoga svjetskog rata ljudi bolje zarađuju, imaju na raspolaganju više slobodnog vremena te dolazi do snažnog razvoja zračnog prijevoza i posrednika koji su „približili“ brojne udaljene destinacije čime su uspostavljeni osnovni preduvjeti za razvoj masovnog turizma. Brojne zemlje su upravo u takvom turizmu naivno potražile svoj „gospodarski spas“ ne uviđajući njegove negativne i kompleksne socijalne, ekološke i druge posljedice.

Osamdesetih godina dvadesetoga stoljeća javlja se novi profil putnika posebnih interesa koji, u skladu s višim stupnjem obrazovanja, traže sadržajniji odmor, iskustvo, doživljaj te žele sudjelovati u brojnim aktivnostima, a kao krajnji ishod nastaju i razvijaju se selektivni oblici turizma među kojima sve veću pažnju dobiva upravo nautički turizam, tj. njegova podvrsta - kruzing turizam.

Kruzing turizam danas je jedan od najdinamičnijih segmenata svjetskog turističkog tržišta. Izuzetan rast potražnje za krstarenjima koji se u novije vrijeme bilježi na gotovo svim

[1] McNulty, R. (1993): Cultural Tourism and Sustainable Development, World Travel and Tourism Review, str. 157.

svjetskim tržištima potvrđuje činjenicu da je tržište pomorskih krstarenja još u fazi rasta.[2] Tako potražnja za ovim specifičnim oblikom turističke ponude raste gotovo dvostruko brže od broja međunarodnih dolazaka i, prema predviđanjima, iz godine u godinu bit će sve veći dio svjetskog, europskog te mediteranskog turizma.[3] Ponuda kruzing kompanija je zaista raznovrsna i bogata te udovoljava zahtjevima gotovo svih segmenata potrošača koji bez problema mogu pronaći itinerar po vlastitom ukusu. Brodovi u vlasništvu tih kompanija kapaciteta su od nekoliko tisuća posjetitelja, a trend izgradnje sve većih brodova i dalje je prisutan. Unatoč tome što samo određeni postotak tih posjetitelja silazi s kruzera, riječ je o izrazito snažnom pritisku na luku/destinaciju u svakom smislu te riječi.

U posljednje vrijeme, kruzing turizam sve više čini okosnicu i u razvoju hrvatskog turizma. U tom smislu posebno se ističe Dubrovnik koji je iz godine u godinu omiljena destinacija sve brojnijim putnicima na pomorskim krstarenjima po Mediteranu i Jadranu. Na drugom mjestu se, po broju ticanja i putnika, nalazi Split nakon kojeg slijede Korčula, Zadar i Hvar. S daljnjim razvojem kruzing turizma otvara se neizbježno pitanje održivosti istoga. Dubrovnik se tako već godinama „guši" u broju kruzerskih turista koji u povijesnoj jezgri stvaraju enormne gužve i remete uobičajeni tok života lokalnog stanovništva. Kruzing turizam na području grada Splita nešto je novija pojava, no zbog toga ju ne treba shvatiti manje ozbiljnom. O kruzingu u Splitu govorit će se u narednim dijelovima rada.

Navedene činjenice upućuju na nužnost sustavnog upravljanja tim segmentom turizma uz participaciju svih dionika uključenih u razvoj kruzing industrije na receptivnom području, a posebice lokalnog stanovništva.

1.1. Problem istraživanja

Kretanja na tržištu pomorskih krstarenja pokazuju iznimno dinamičan i kontinuiran rast. Tako je u sedmogodišnjem razdoblju od 1989. do 1996. godine potražnja za kruzingom na svjetskoj razini porasla za 50% te u nadolazećem četverogodišnjem razdoblju od 1996. do 2000. godine ponovno za 50%.[4] U 2006. godini ukupan broj putnika na kruzerima procijenjen je na oko 16 milijuna što u odnosu na 1995. godinu ukazuje na povećanje potražnje od oko 2,5 puta.[5] Rast potražnje na svjetskoj razini bio je najintenzivniji upravo u razdoblju od 1995.-2011., kad se

[2] Peručić, D. (2013): Crusing-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, str. 2.
[3] Ibid.
[4] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 12., [07.03.2017.].
[5] Ibid.

broj putnika na krstarenju povećao s 5,72 na 20,6 milijuna.[6] Zanimljivo je primijetiti kako je čak i u razdoblju globalne ekonomske krize kruzing turizam bio u porastu što pokazuje otpornost i žilavost tog sektora. U 2015. godini, svijetom je kruzerima putovalo oko 23 milijuna putnika, a u 2016. godini oko 25 milijuna.[7] Dinamičnost razvoja potražnje praćena je, logično, i velikim ulaganjima u brodske kapacitete. Flota za krstarenja tako je kontinuirano rasla. 80-ih godina izgrađeno je 40 novih brodova, 90-ih godina 80, a u razdoblju od 2000. do 2011. flota je porasla za dodatnih 85 novih brodova.[8] Prema knjizi narudžaba od 2012. do 2016. na tržište su uvedena 24 nova broda.[9] Za 2018. godinu za sada je naručeno 17 novih brodova, a za 2019. čak njih 22.[10] Posljednjih petnaestak godina posebno velik rast bilježi europsko emitivno tržište pomorskih krstarenja. Tako se u razdoblju od 1995. - 2011. broj Europljana na krstarenju povećao za čak šest puta.[11]

Vodeće svjetske turističke destinacije za krstarenja su Karibi, Europa, posebice Mediteran i Sjeverna Amerika.[12] Spomenuti rast potražnje Europljana za krstarenjima tijesno je povezan upravo s razvojem Mediterana kao sve važnije regije za krstarenja budući da putnici pretežno odlučuju ploviti područjima bližima mjestima njihova stalnog boravka. Kao što se može zaključiti, kruzing na Mediteranu je u porastu pa tako i onaj koji dotiče naše luke. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u razdoblju od siječnja do prosinca 2016. godine ostvareno je 825 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj.[13] Na tim brodovima bilo je 1 092 199 putnika koji su u Hrvatskoj boravili ukupno 1 813 dana što je u prosjeku dva dana.[14] U strukturi kružnih putovanja stranih brodova najviše njih je 2016. evidentiralo svoj prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj (62,6%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (21,1%) što je ukupno 83,7%.[15] U sklopu Dubrovačko-neretvanske županije najviše je posjećen Dubrovnik, a u sklopu Splitsko-dalmatinske naravno Split. U skladu s time, može se zaključiti da brodovi na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj najčešće posjećuju Dubrovnik dok je druga destinacija po zastupljenosti Split.

---

[6] Peručić, D., op. cit., str. 181.
[7] Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.
[8] Peručić, D., op. cit., str.181.
[9] Ibid.
[10] Ibid.
[11] Ibid.
[12] Ibid.
[13] Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.htm , [05.11.2017.].
[14] Ibid.
[15] Ibid.

Posjeti brodova na kružnim putovanjima u Splitu su pojava novijeg datuma. Točnije, 2002. godine u splitsku luku su počeli pristizati kruzeri. Te godine ostvareno je svega 82 ticanja brodova na kružnim putovanjima sa 20 616 putnika, a 2016. godine realizirano je 286 ticanja brodova sa 278 259 putnika što govori o značajnom rastu potražnje za Splitom kao kruzing destinacijom.[16]

Sudeći prema prethodno navedenim podacima, lako je zaključiti kako svjetski kruzing turizam ne prekida trend rasta. Isto vrijedi i za područje Republike Hrvatske, a napose Splita kao sigurne turističke destinacije koju se sve više uvrštava u itinerare brojnih inozemnih kruzing kompanija. Zabrinjavajući porast dolazaka kruzerskih turista na području Splita u posljednjih nekoliko godina otvara vječno prisutnu problematiku održivosti i nameće potrebu kontroliranja i planiranja daljnjeg razvoja kruzing turizma kako bi se izbjegla situacija koja je zadesila Dubrovnik. Stoga se, unatoč značajnim gospodarskim učincima koje kruzing turizam generira, ne smiju zanemariti ni njegovi negativni efekti. Pristajanje megabrodova na samo jedan dan ili tek nekoliko sati znači veliki pritisak na luku ticanja te pripadajuće turističko mjesto što se negativno odražava na sve segmente života i rada, a posebice na okoliš, prometovanje vozila i putnika, kvalitetu života lokalnog stanovništva, imidž turističke destinacije i zadovoljstvo stacionarnih gostiju. To posebno dolazi do izražaja u manjim mediteranskim lukama/gradovima kao što je između ostalog i Split. U skladu s time, postavlja se pitanje može li se isti osloniti na razvoj kruzing turizma kao strategiju vlastitog održivog turističkog razvoja odnosno riskira li time gubitak potencijalno vrjednijih stacionarnih gostiju i lokalnog stanovništva koje zbog kruzerskih gužvi napušta povijesnu jezgru grada pretvarajući je tako u „spavaonicu“. Protiv vremena se ne može i kruzere je nemoguće izbjeći, no boljom suradnjom kruzing kompanija s lokalnim institucijama i tvrtkama moguće je putnicima s kruzera pružiti kvalitetniji posjet turističkim atrakcijama, a u destinaciji otkloniti gužve na zadovoljstvo stacionarnih turista i lokalnih stanovnika. Zajedničkim i koordiniranim djelovanjem svih aktera i dobrom organizacijom upravljanja razvojem kruzing turizma u skladu s načelima održivog razvoja, smanjili bi se negativni utjecaji i otklonili ograničavajući čimbenici za daljnji razvoj kruzing turizma.[17]

[16] Lučka uprava Split (2017): Kružna putovanja, raspoloživo na: http://portsplit.com/kruzna-putovanja/ , [17.12.2017.].
[17] Peručić, D., op. cit., str. 230.

1.2. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja proizlazi iz navedenog problema istraživanja. U radu se primarno obrađuju teorijski aspekti kruzing turizma s naglaskom na njegov povijesni razvoj i definiranje samog pojma. Nadalje, navest će se neka najvažnija udruženja i manifestacije u kruzing turizmu te izložiti najpoznatije svjetske kruzing kompanije. Nakon analize svjetskog tržišta pomorskih krstarenja, tj. njegovih sastavnica - ponude i potražnje, pristupa se razradi osnovnih vrsta utjecaja kruzinga na turističku destinaciju. Također, nastojat će se pobliže objasniti kruzing turizam na području Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na grad Split.

Nakon obrade na teorijskoj razini, pristupa se empirijskom istraživanju koje se provodi uz pomoć dvije vrste anketa kojima se ispituju stavovi različitih dionika o utjecajima kruzing turizma na području grada Splita, a u svrhu donošenja zaključka o njegovim potencijalima u smislu održivog turističkog razvoja promatranog područja. Prvi anketni upitnik napravljen je za lokalno stanovništvo, a drugi je namijenjen dionicima koji su na različite načine uključeni u kruzing turizam na području grada Splita kao što su Lučka uprava Split, zatim važni turistički dionici kao što su hoteli i Turistička zajednica grada Splita te dionici bitni u smislu zaštite okoliša kao što je primjerice Institut za oceanografiju i ribarstvo kao prva hrvatska nacionalna znanstveno-istraživačka institucija koja se bavi istraživanjem mora te trgovačko društvo Čistoća d.o.o Split.

1.3. Istraživačke hipoteze

Glavna hipoteza koja se ovim radom želi dokazati glasi:

H_0: Razvoj kruzing turizma je u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita.

Na temelju navedenog problema i predmeta istraživanja postavljaju se sljedeće pomoćne hipoteze koje prethodno postavljenoj hipotezi pomažu u objašnjenju pojave:

H_1: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu života lokalnog stanovništva.***

H_2: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu boravka stacionarnih gostiju.***

H_3: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu okoliša.***

H_4: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava imidž destinacije.***

Navedene hipoteze će se na temelju podataka prikupljenih anketnim istraživanjem te njihovom obradom prihvatiti ili odbaciti.

1.4. Ciljevi istraživanja

Glavni cilj istraživanja određen je problemom i predmetom istraživanja te prethodno postavljenim hipotezama. U skladu s time, temeljni cilj rada jest utvrditi može li se Split kao turistička destinacija osloniti na kruzing turizam kao strategiju vlastitog održivog turističkog razvoja počevši od osnovne pretpostavke da je razvoj kruzing turizma u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita. Iz osnovnog cilja moguće je definirati i izvedene istraživačke ciljeve:

- Teorijski obraditi osnovne pojmove vezane uz kruzing turizam
- Analizirati svjetsko tržište pomorskih krstarenja
- Identificirati vrste utjecaja kruzing turizma na destinaciju/luku ticanja
- Analizirati razvojne trendove kruzing turizma u Republici Hrvatskoj
- Analizirati kruzing turizam na području grada Splita
- Putem empirijskog istraživanja dati uvid u stavove različitih dionika o utjecajima kruzing turizma na području grada Splita
- Ukazati na važnost daljnjeg razvoja kruzing turizma na području grada Splita u skladu s temeljnim pretpostavkama održivog razvoja

1.5. Metode istraživanja

U teorijskom dijelu rada će se sistematizirati i konceptualno izložiti teorijske spoznaje sakupljene iz različite domaće i svjetske stručne literature, znanstvenih studija, novinskih članaka te Internet izvora. Pri obrađivanju teorijskih koncepata u prvom dijelu rada korištene su sljedeće znanstvene metode:

Metoda analize- podrazumijeva postupak znanstvenog istraživanja i objašnjenja stvarnosti putem raščlanjivanja složenih misaonih tvorevina (pojmova, sudova i zaključaka) na njihove jednostavnije sastavne dijelove i elemente i izučavanje svakog dijela (i elementa) za sebe i u odnosu na druge dijelove, odnosno cjeline.[18]

Metode sinteze- podrazumijeva postupak znanstvenog istraživanja i objašnjavanja stvarnosti putem spajanja, sastavljanja jednostavnih misaonih tvorevina u složene i složenijih u još

[18] Zelenika, R. (2000): Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Rijeka: Sveučilište u Rijeci, str. 327.

složenije, povezujući izdvojene elemente, pojave, procese i odnose u jedinstvenu cjelinu u kojoj su njezini dijelovi uzajamno povezani.[19]

Metoda indukcije- podrazumijeva sistematsku i dosljednu primjenu induktivnog načina zaključivanja u kojem se na temelju pojedinačnih ili posebnih činjenica dolazi do zaključka o općem sudu.[20]

Metoda dedukcije- podrazumijeva sustavnu i dosljednu primjenu deduktivnog načina zaključivanja u kojem se iz općih stavova izvode posebni, pojedinačni te se dolazi do konkretnih pojedinačnih zaključaka.[21]

Metoda deskripcije- podrazumijeva postupak jednostavnog opisivanja ili ocrtavanja činjenica, procesa i predmeta u prirodi i društvu te njihovih empirijskih potvrđivanja odnosa i veza, ali bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja.[22]

Metoda klasifikacije- podrazumijeva sistematsku i potpunu podjelu općeg pojma na posebne, koje taj pojam obuhvaća.[23]

Podaci u radu prikupljat će se iz primarnih i sekundarnih izvora. Sekundarni izvori podataka bit će uglavnom korišteni pri koncipiranju teorijskog dijela rada i uključit će, kao što je već i rečeno, domaću i stranu stručnu literaturu, znanstvene studije, novinske članke, članke u znanstvenim časopisima te Internet izvore. U okviru empirijskog dijela rada prikupit će se primarni podaci anketiranjem različitih dionika odnosno ispitivanjem njihovih stavova o utjecajima kruzing turizma na području grada Splita. Za obradu podataka dobivenih anketnim upitnikom koristit će se program za statističku obradu podataka - SPSS (eng. Statistical Package for the Social Sciences) u svrhu prihvaćanja odnosno odbacivanja postavljenih hipoteza.

[19] Ibid., str.330.
[20] Ibid., str.323.
[21] Ibid., str. 325.
[22] Ibid., str. 338.
[23] Ibid., str. 337.

1.6. Doprinos istraživanja

Većina istraživanja o utjecajima kruzing turizma na području Republike Hrvatske usmjerena je na Dubrovnik kao vodeću hrvatsku odnosno mediteransku kruzing destinaciju. U gradu Splitu, koji posljednjih nekoliko godina bilježi zabrinjavajući porast dolazaka kruzerskih turista, vrlo je malo sličnih istraživanja. Stoga ovaj rad primarno predstavlja određen doprinos istraživanju kruzing djelatnosti na području Splita kao nedovoljno istražene kruzing destinacije. Stavovi različitih dionika o utjecajima kruzing turizma koristit će destinacijskim menadžerima i kreatorima politika pri planiranju daljnjeg razvoja ove djelatnosti na istraživanom području. Ispitivanjem percepcije lokalnog stanovništva naglašava se važnost sudjelovanja lokalne zajednice u upravljanju razvojem turizma. Na taj način doprinosi se stvaranju turističke ponude koja razumije potrebe lokalnog područja. Rad će u konačnici doprinijeti podizanju svijesti o nužnosti daljnjeg razvoja kruzing turizma na području grada Splita u skladu s temeljnim načelima održivog razvoja.

1.7. Struktura rada

Diplomski rad podijeljen je u 7 osnovnih cjelina.

U uvodnom dijelu rada predstavljeni su problem i predmet istraživanja na temelju kojih je postavljeno nekoliko istraživačkih hipoteza koje će se kroz rad potvrditi ili opovrgnuti. Nadalje, navode se ciljevi koji se istraživanjem žele postići, korištene istraživačke metode te doprinos provedenog istraživanja.

U drugom dijelu rada objasnit će se teorijski aspekti kruzing turizma s posebnim osvrtom na njegov povijesni razvoj te definiciju. Nadalje, nabrojat će se najvažnija udruženja i manifestacije u okviru industrije pomorskih krstarenja te vodeće svjetske kruzing kompanije.

Treći dio rada ostavljen je za analizu svjetskog tržišta pomorskih krstarenja, tj. njegovih osnovnih sastavnica - ponude i potražnje. U sklopu ponude na tržištu pomorskih krstarenja objasnit će se vrste krstarenja, kategorizirati brodovi za krstarenja te analizirati svjetski kruzing turizam po regijama. S druge strane, u sklopu potražnje na tržištu pomorskih krstarenja, razradit će se i pomno analizirati dva najvažnija emitivna tržišta, tj. Sjeverna Amerika i Europa, ali i ostatak svijeta.

U četvrtom dijelu rada identificiraju se vrste utjecaja kruzinga na turističku destinaciju/luku ticanja te se upozorava na kompleksnost pojave kruzing turizma.

U petom dijelu rada se obrađuje kruzing turizam na području Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na obilježja ponude i potražnje te utjecaje kruzinga na našim prostorima.

Šesti dio rada ostavljen je za kruzing turizam na području grada Splita. U tom smislu, prvenstveno se promatra Split kao kruzing destinacija, odnosno analiziraju se turistička obilježja Splita kao kruzing destinacije te sama Gradska luka Split kao njen sastavni dio. Nakon toga se promatra promet brodova na kružnim putovanjima u Splitu i to kroz broj ticanja te broj turista i u konačnici otvara rasprava o Splitu kao *homeportu* za kruzere.

Sedmi, empirijski dio rada odnosi se na detaljni opis istraživanja**,** analizu i interpretaciju prikupljenih podataka i testiranje hipoteza. Prikazat će se najvažniji rezultati istraživanja koji su relevantni za hipoteze. Potom će se svaka od postavljenih istraživačkih hipoteza prihvatiti ili opovrgnuti.

Posljednje poglavlje donosi zaključna razmatranja formirana sintezom teorijskog i empirijskog segmenta rada. U ovom dijelu bit će izložene sve relevantne spoznaje do kojih se došlo tijekom istraživanja te prijedlozi za daljnji razvoj kruzing turizma na području grada Splita.

2. TEORIJSKI ASPEKTI KRUZING TURIZMA

2.1. Povijesni razvoj kruzing industrije

Koncepcija pomorskih krstarenja se od sredine 19. stoljeća do danas bitno promijenila. Tako su se od zastarjelog i dosadnog načina putovanja brodom, namijenjenoga isključivo potrošačima starije životne dobi i visoke platežne moći, krstarenja transformirala u atraktivan oblik odmora koji svim segmentima potrošača nudi zabavu i razonodu na samome brodu uz mnoštvo sadržaja koje je moguće pronaći i u tradicionalnim odmarališta na kopnu.

Počeci krstarenja mogu se pronaći već u putničkom prekooceanskom prijevozu koji se razvio zahvaljujući otkriću parobroda, kada plovidba preko oceana više nije ovisila o vremenskim uvjetima. Prvi parobrod preko Atlantika zaplovio je 1838. godine. Bio je to britanski parobrod ″Sirius″ koji je krenuo iz luke Cork u Irskoj i za 18 dana sretno stigao u New York.[24] Plovidba morem zbog zadovoljstva i razonode razvila se relativno brzo. Nije moguće odrediti točan datum prvog krstarenja na koje su putnici krenuli s tim motivom, no prema dostupnim podacima to je bilo negdje sredinom 19. stoljeća.[25] Tako je 1835. godine u novinama *Shetland Journal* objavljen prvi oglas o pomorskom krstarenju iz razonode, na itineraru od grada Stromnessa u Škotskoj duž obale Islanda i Farskih otoka.[26] Prvo krstarenje iz razonode na sjevernoameričkom tržištu zbilo se najvjerojatnije 1867. godine parobrodom ″Quaker City″.[27] To putovanje bilo je promovirano kao ″Izlet u Svetu zemlju, Egipat, Grčku i ostala interesantna mjesta″, a trajalo je šest mjeseci s lukom ukrcaja u New Yorku.

No unatoč spomenutim krstarenjima, razdoblje od sredine 19. stoljeća do Prvoga svjetskog rata obilježila su prvenstveno prekooceanska putovanja, najvećim dijelom emigranata i trgovaca koji su putovali iz Europe u Ameriku. Brod je tada za putnike, tj. emigrante i trgovce imao isključivu funkciju prijevoza do krajnjeg odredišta na koje su isti htjeli stići što je brže moguće. U skladu s time, najvažnije obilježje broda u tom razdoblju bila je brzina, a ona se postizala na štetu prostora pa su brodovi uglavnom bili neudobni.

Prvi brod pri čijoj se gradnji pažnja usmjerila prvenstveno na uređenost zajedničkih prostorija i udobnost, posebno za putnike prve klase, bio je brod ″Olympic″, porinut 1911. godine.[28] On

[24] Peručić, D., op. cit., str. 5.
[25] Ibid.
[26] Ibid.
[27] Ibid., str. 6.
[28] Ibid., str. 8.

je označio početak nove ere u pomorstvu i pomorskom putničkom prijevozu. Uskoro je uslijedila i gradnja popularnog ″Titanika″ koji je na svom prvom putovanju doživio brodolom i tako postao najpoznatiji putnički brod u povijesti brodarstva. S vremenom su brodarske kompanije sve veću pozornost počele pridavati interijeru broda koji je tako uz brzinu postao ključni aspekt njihove tržišne utakmice.

Sve veća konkurencija na tržištu prekooceanskoga putničkog prijevoza nametnula je potrebu za diferenciranjem ponude pojedinih brodarskih kompanija koje su stoga uz redoviti putnički promet počele organizirati i turistička krstarenja na preuređenim starijim brodovima koji nisu mogli konkurirati novim i sve modernijim brodovima za prijevoz putnika preko oceana. Može se reći da su ti izleti bili **preteča suvremenim krstarenjima** budući da je primarni motiv putovanja bilo turističko razgledavanje, a ne prijevoz do krajnjeg odredišta. Dakle, krstarenja su tada bila samo dodatna djelatnost brodarskih kompanija zbog čega su se ona u svijesti potrošača pozicionirala kao skup odmor dostupan samo pojedincima. Prihodi su bili neznatni u usporedbi s prihodima ostvarenima od prekooceanskoga prijevoza putnika koji je i dalje predstavljao njihovu osnovnu djelatnost. U razdoblju od sredine 19. stoljeća do Prvoga svjetskog rata, plovidba preko Atlantika, usprkos raskošno uređenim brodovima te turistička krstarenja koja su se organizirala kao dodatna djelatnost brodarskih kompanija, ne mogu se poistovjetiti sa suvremenim krstarenjima. Pomorski prekooceanski prijevoz putnika dominirao je sve do 1958. godine.

60-ih godina dvadesetoga stoljeća dolazi do snažnog razvoja zračnog prijevoza što je označilo svojevrsnu prekretnicu u razvoju industrije pomorskih krstarenja. Kako pomorski prijevoz nije nikako mogao konkurirati zračnome, dolazi do naglog pada potražnje za njim što je dovelo u pitanje opstanak brojnih brodarskih kompanija kojima je to bila osnovna djelatnost. S ciljem izbjegavanja vlastite propasti, a svjesne da su pomorski prekooceanski prijevoz i pomorsko krstarenje dva potpuno različita proizvoda, te kompanije su svoju ponudu počele prilagođavati novim tržišnim segmentima kojima je primarni motiv odlaska na putovanje brodom bio odmor i razonoda te turističko razgledavanje, a ne prijevoz do krajnjeg odredišta. Tako je razvoj zračnog prometa zapravo označio početak razdoblja razvoja krstarenja kao **specifičnog oblika turističke ponude**. Konkretno, 1965. godine porinut je prvi brod izgrađen samo za kružna putovanja (″Oceanic″), a 1966. godine osnovana je kompanija *Norwegian Caribbean Line* (danas poznata kao *Norwegian Cruise Line*) koja se s pravom može nazvati

prvom kruzing kompanijom budući da je u svojoj ponudi imala samo turistička krstarenja.[29] Ta kompanija stoga se smatra **začetnikom razvoja modernih pomorskih krstarenja**. Posljednji izgrađeni linijski brod dvostruke namjene bio je ″Queen Elisabeth 2″, britanske brodarske kompanije *Cunard*, porinut 1968. godine.[30]

Iako su se 60-tih godina prošloga stoljeća pomorska krstarenja izdvojila kao zaseban oblik turističke ponude, ona se tada još uvijek nisu transformirala u moderna krstarenja kakva su danas aktualna. Naime, u tom periodu uglavnom se krstarilo na manjim brodovima bez mnogo dodatnih sadržaja što tadašnjim putnicima doduše i nije predstavljalo problem budući da su oni veću pažnju pridavali razgledavanju luka nego kvaliteti ponude na samome brodu. Krstarenja su tada bila stvar prestiža i značila su određeni društveni status. Trajala su dugo, uglavnom 7 ili 14 dana, tako da su samo potrošači starije životne dobi imali dovoljno vremena i novca za njih. Obitelj s prosječnim primanjima još uvijek sebi nije mogla priuštiti ovakav oblik odmora.

Sredinom 70-ih godina 20. stoljeća dolazi do potpune promjene koncepcije pomorskih krstarenja.[31] Od zastarjelog i dosadnog putovanja brodom namijenjenoga uglavnom starijim putnicima visoke platežne moći, krstarenja su postala specifičan oblik turističke ponude dostupan svim segmentima potrošača. U prijašnjoj koncepciji, brod je za putnike primarno predstavljao luksuzni plovni objekt koji ih vodi do novih i zanimljivih destinacija. Naglasak je stoga bio na razgledavanju luka, dok se ponudi na brodu nije pridavala veća pozornost. S druge strane, bit nove koncepcije pomorskih krstarenja, koja se razvila sredinom 70-ih, sadržana je primarno u poimanju broda kao plovećeg hotela/destinacije s mnoštvo dodatnih sadržaja. U središte pozornosti sada dolazi odmor i zabava na samome brodu koji se stoga polako počinje percipirati kao primarna destinacija, dok posjet lukama pada u drugi plan te se one počinju smatrati sekundarnim destinacijama krstarenja. Drugim riječima, odmor na brodu počinje konkurirati odmoru u tradicionalnim ljetovalištima na kopnu.

Pri tome je važno naglasiti da je nova koncepcija pomorskih krstarenja u SAD-u svoj uspjeh doživjela 70-ih i 80-ih godina, dok u Europi ona svoj jači razvoj započinje tek 90-ih godina.[32] Naime, na europskom tržištu razvoj pomorskih krstarenja se odvijao u drugačijim uvjetima zbog povijesnih, geografskih, socijalnih i ekonomskih obilježja regije. U skladu s time, dok se u SAD-u 70-ih i 80-ih godina razvija ponuda krstarenja s obilježjima tradicionalnog

[29] Ibid., str. 16.
[30] Ibid., str. 14.
[31] Ibid.
[32] Ibid., str. 21.

ljetovališta, gdje je brod ploveća destinacija, u Europi se zadržava imidž dosadnog putovanja, namijenjenoga isključivo starijim potrošačima visoke platežne moći čiji je glavni motiv posjet novim destinacijama. Točnije, u Europi od 70-ih pa sve do sredine 90-ih godina raste potražnja za odmorom u tradicionalnim ljetovalištima na Mediteranu tipa ″resort″ ili ″hotel-club″. Sve veću popularnost dobivaju uniformirani paket - aranžmani koji turistima po relativno niskim cijenama nude „sunce, more i pijesak“ na obalama Mediterana, a poslije i u dalekim destinacijama zahvaljujući razvoju jeftinih charter letova. U skladu s time, pomorska krstarenja, zbog znatno veće cijene, još uvijek nisu mogla konkurirati odmoru u tradicionalnim odmarališima na kopnu.

U drugoj polovici 90-ih Karibi, kao najatraktivnija kruzing destinacija, postaju prezasićeni te se kompanije, u uvjetima sve veće konkurencije, okreću prema novim tržištima i novim destinacijama. U tom smislu, raste interes sjevernoameričkih kruzing kompanija za Europu, a posebice Mediteran. Upravo je ulazak američkih kompanija na europsko tržište pomorskih krstarenja sredinom 90-ih označio početak velikih promjena u koncepciji samih pomorskih krstarenja u Europi.

Zbog promjene koncepcije krstarenja i njegova razvoja kao specifičnog oblika turističke ponude za odmor i zabavu na brodu uz mnoštvo različitih sadržaja, 80-ih godina prošlog stoljeća ostvaren je izuzetan rast potražnje na svjetskoj razini. Što se tiče potražnje s europskog emitivnog tržišta, ona postaje značajnija u drugoj polovici 90-ih i to prvenstveno zahvaljujući poboljšanju gospodarskih prilika, porastu životnog standarda u većini zapadnoeuropskih zemalja i promjenama zahtjeva europskih potrošača koji postaju sve zahtjevniji i traže druge oblike turističke ponude pa između ostalog i krstarenja na brodovima koji imaju obilježja ljetovališta koje putuje.[33]

2.2. Pojam kruzing turizma

Pomorska krstarenja se, prema karakteru putovanja, svrstavaju u nautički turizam jer se temelje na plovilu i plovidbi.[34] Drugim riječima, kruzing predstavlja podoblik selektivnog oblika turizma - nautičkog turizma.[35]

U ovom dijelu rada izložit će se definicija kruzing turizma po suvremenoj koncepciji. Prema njoj, turizam brodskih kružnih putovanja predstavlja *skup odnosa i pojava koje proizlaze iz*

[33] Ibid., str. 24.
[34] Ibid., str. 2.
[35] Geić, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Split: Sveučilišni studijski centar za stručne studije, str. 286.

krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično.[36] Takva krstarenja su najčešće povezana s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka.[37] Brod na brodskim kružnim putovanjima predstavlja plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo, odnosno od luke do luke, a u širem smislu kod velikih brodova, zbog raznolike ponude na brodu, ima i karakteristike pokretne destinacije. Zbog toga se u suvremenoj koncepciji pomorskih krstarenja takvi brodovi smatraju primarnom destinacijom boravka turista, a sve usputne destinacije u kojima pristaju sekundarnim.[38] Sa stajališta luka, odnosno destinacija koje posjećuju, putnici na takvim brodovima su jednodnevni posjetitelji, čak i u slučaju kad brod u luci boravi više dana, ako se noćenje ostvaruje na brodu.[39]

2.3. Najvažnija udruženja i manifestacije u kruzing turizmu

Na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja djeluju različita udruženja s manje-više sličnim ciljevima, a to su u prvom redu:[40] daljnji razvoj kruzing industrije, poticanje učinkovitije promocije i prodaje krstarenja, praćenje razvoja i trendova na tržištu, organizacija konferencija, stručnih skupova i edukacijskih seminara te zalaganje za zaštitu okoliša i razvoj održivog kruzing turizma.

Najpoznatije i ujedno najveće udruženje na tržištu pomorskih krstarenja je **CLIA - Cruise Lines International Association**. CLIA provodi važna istraživanja kao što su npr. analize pojedinih emitivnih tržišta za krstarenja. Osim toga, na svojim web stranicama nudi pregled stanja kruzing industrije u tekućoj godini te *"Studije ekonomskih utjecaja kruzinga"* koje za nju priprema istraživačko tijelo **BREA**. U sastavu udruge CLIA danas je oko 60 kruzing kompanija i više od 15 000 putničkih agencija.[41] Poznate kruzing kompanije kao što su *MSC Cruises, Costa Cruise Lines, Celebrity Cruises, Holland America Lin*e, *Carnival Cruise Line* čiji brodovi uplovljavaju i u naše luke, članice su ovog svjetskog udruženja. Važno udruženje za kruzing turizam je i **FCCA - Florida Caribbean Cruise Association**. Kao i CLIA, ovo udruženje na svojim web stranicama također nudi izvještaje o stanju kruzing industrije u konkretnoj godini, a s posebnim naglaskom na prostorni razmještaj ponude pomorskih

[36] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 3., [11.11.2017.].
[37] Ibid.
[38] Ibid.
[39] Ibid.
[40] Ibid., str. 26.
[41] Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.

krstarenja u svijetu. U sastavu udruge djeluje 18 kruzing kompanija čiji brodovi plove isključivo u floridskim, karipskim i latino-američkim vodama.[42] U skladu s time, ovo udruženje nije od većeg značaja za hrvatski kruzing turizam. S druge strane, za hrvatski kruzing iznimno je bitna udruga mediteranskih luka – **MedCruise** u okviru koje se odvija suradnja među lukama na Mediteranu, a s ciljem promocije kruzing industrije u toj regiji, unapređenja ponude te izjednačavanja razine usluga koje te luke pružaju brodovima. Danas ona okuplja sveukupno 72 člana koja predstavljaju više od 100 luka u mediteranskoj regiji, uključujući zapadni i istočni Mediteran te Jadran i Crno more.[43] Među njima se ističu luke koje su se već afirmirale kao važne destinacije na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja. To su primjerice Barcelona, Genova, Pirej, Istanbul itd. Od hrvatskih luka u njezinom sastavu nalaze se Šibenik, Split, Zadar, Korčula i naravno Dubrovnik. Osim ova 72 člana koja predstavljaju važne mediteranske luke, udruga ima i 32 pridružena člana koji predstavljaju razna udruženja i turističke dionike. Nadalje, važno je spomenuti i udrugu **European Cruise Council** koju su 2004. godine osnovale vodeće europske kruzing kompanije, a kako bi ona: branila interese kruzing industrije u tijelima EU, promovirala značaj i aktivnosti europskog kruzing sektora te poticala razvoj i pratila sva kretanja na europskom tržištu pomorskih krstarenja.[44] Također, ova udruga važna je zbog djelovanja na području održivosti kruzing turizma budući da među svojim najvažnijim ciljevima ističe borbu za poštovanje pravne regulative EU o zaštiti okoliša koja zagovara sigurnu plovidbu i zaštitu okoliša. Među ostalim važnim udruženjima u kruzing turizmu ističu se: udruga **Cruise Europe**, **International Cruise Council Australasia (ICCA)**, britanska udruga **Passenger Shipping Association (PSA)**, azijska udruga **The Asia Cruise Association (ACA)** te udruga **Brazilian Association of Cruise Companies Representatives (ABREMAR)** koja djeluje na brazilskom kruzing tržištu.

Osim važnih udruženja koja djeluju na tržištu pomorskih krstarenja, za daljnji razvoj kruzing industrije od velikog značaja su i brojne manifestacije. Najpoznatija manifestacija na svjetskoj razini svakako je **Seatrade Cruise Shipping Convention** koja se održava svake godine u ožujku u Kongresnom centru u Miami Beach na Floridi u SAD-u.[45] U sklopu ove manifestacije redovno se održava konferencija čiji program traje 4 dana, a obuhvaća različite tematske cjeline kao što su: marketing, ljudski resursi, menadžment hrane i pića na

[42] Peručić, D., op. cit., str. 28.
[43] MedCruise: About MedCruise, raspoloživo na: http://www.medcruise.com/basic-page/736/medcruise, [11.11.2017.].
[44] Peručić, op. cit., str. 28.
[45] Setrade Cruise Global (2017): Why attend a conference?, raspoloživo na: http://www.seatradecruiseglobal.com/why-attend-conference , [11.11.2017.].

brodovima, narudžbe novih brodova i slično. Uz konferenciju se istovremeno održavaju i izložbe na kojima kompanije iz različitih domena poslovanja u okviru kruzing sektora (hrana i piće, sigurnost, oprema za brodove, dizajn interijera brodova, zdravlje&wellness, zabava itd.) promoviraju svoje proizvode i na taj način lakše stupaju u kontakt s potencijalnim kupcima visoke kupovne moći. Konferencija će se 2018. godine održati u razdoblju od 5.-8. ožujka, a izložbe će trajati od 6.-8. ožujka.

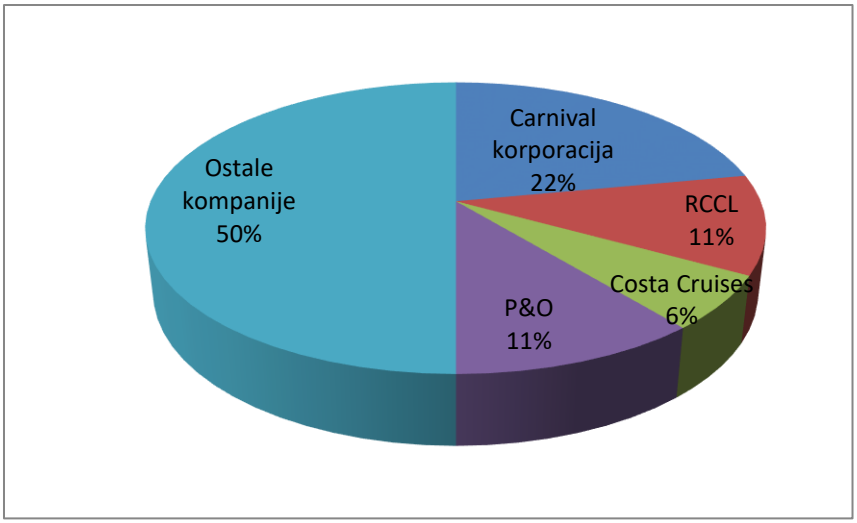
2.4. Vodeće svjetske kruzing kompanije

Kruzing turizam se posljednjih godina razvio u jedan od vodećih svjetskih korporativnih biznisa. Kao rezultat toga nastaju i razvijaju se velike kruzing kompanije koje svojom ponudom nastoje zadovoljiti stalno rastuću i sve hirovitiju potražnju za ovim oblikom odmora. U uvjetima sve jače konkurencije, zadnjih godina došlo je do velikih promjena na strani ponude, prije svega u smislu povezivanja i okrupnjavanja kruzing kompanija. Poslovnim povezivanjem kruzing kompanija omogućava se prije svega **učinkovitije istraživanje turističkog tržišta** i na taj način prilagođavanje potrebama turista na kruzerima što u konačnici osigurava opstanak tih kompanija na tržištu. Iz ovoga slijedi kako danas u modernoj koncepciji pomorskih krstarenja dominira **marketinški pristup** koji u središte pozornosti stavlja zahtjeve potrošača, tj. turista.

Osim iz učinkovitijeg istraživanja turističkog tržišta, ekonomska opravdanost suvremenih procesa poslovnog povezivanja proizlazi i iz sljedećih pogodnosti:[46] standardizacije turističke ponude, zajedničkih i djelotvornijih promotivnih aktivnosti, prodaje preko jedinstvenog rezervacijskog sustava, izgradnje imidža, racionalnog korištenja raspoloživim kapacitetima i radnom snagom, smanjenja proizvodnih troškova te jačanja konkurentskih sposobnosti.

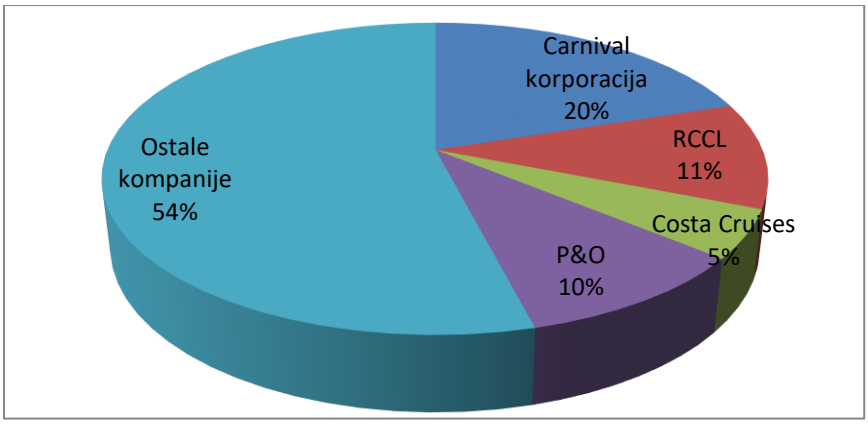
Danas je ovaj proces okrupnjavanja, zbog brojnih koristi koje nudi, izrazito aktualan pa je tako došlo do koncentracije financijske moći i kapaciteta u manjem broju velikih kompanija. To su danas tri velike korporacije koje dominiraju na tržištu pomorskih krstarenja, a koje su 2011. godine zajedno imale 78% ukupne bruto tonaže i 77% ukupnog broja postelja.[47] Riječ je o grupacijama *Carnival, Royal Caribbean Cruises* i *Star Cruises*. Nakon njih, s obzirom na tržišni udio 2011., slijedi europska kruzing kompanija *MSC* i ostale kompanije. Na narednim grafikonima jasno se uočavaju promjene koje su se dogodile u razdoblju od 1996. do 2011. godine i trend izrazite dominacije manjeg broja velikih kompanija:

[46] Peručić, D., op. cit., str. 59.
[47] Ibid., str. 61.



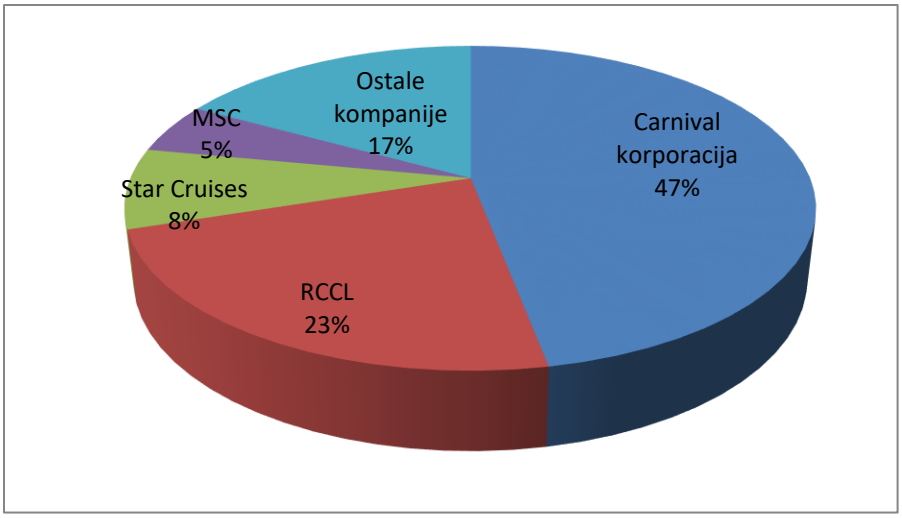
Slika 1: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 1996. godini (GT%)

Vlastiti graf, izvor: Peručić, D. (2013): Cruising-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, str. 62.



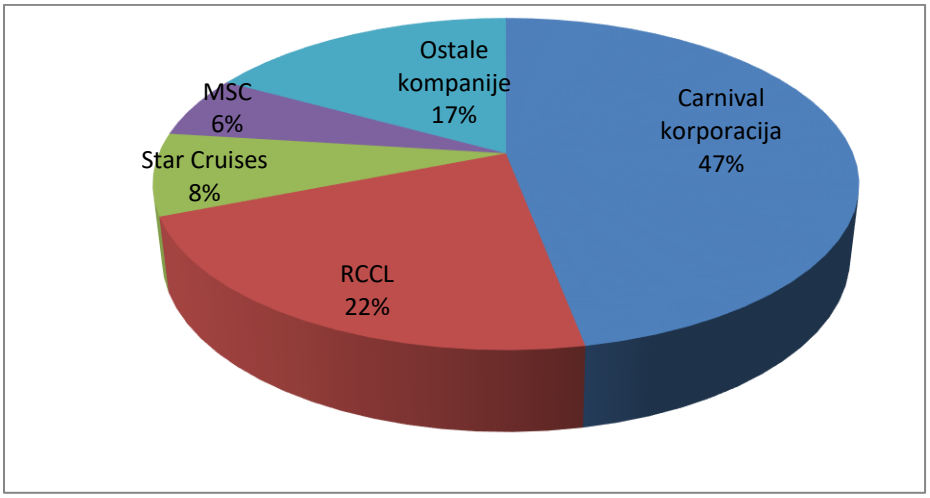
Slika 2: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 1996. godini (broj postelja%)

Vlastiti graf, izvor: Peručić, D. (2013): Cruising-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, str. 62.



Slika 3: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 2011. godini (GT%)

Vlastiti graf, izvor: Peručić, D. (2013): Cruising-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, str. 63.



Slika 4: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 2011. godini (broj postelja%)

Vlastiti graf, izvor: Peručić, D. (2013): Cruising-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, str. 64.

U 1996. godini četiri vodeće kompanije bile su *Carnival, P&O, Royal Caribbean Cruises* i *Costa Crociere* i one su te godine zajedno imale 50% ukupne bruto tonaže i 45,8% ukupnog broja postelja.[48] U 2011. godini stupanj koncentracije je još veći. Te godine, četiri vodeće kompanije – *Carnival, Royal Caribbean Cruises, Star Cruises* i *MSC* zajedno su imale 83%

[48] Ibid., str. 60.

ukupne bruto tonaže i ukupnog broja postelja.[49] Do većeg stupnja koncentracije došlo je jer su kompanije *P&O* i *Costa Crociere*, koje su 1996. godine djelovale samostalno, u međuvremenu ušle u sastav tadašnje liderske grupacije ***Carnival*** koja stoga 2011. zadržava poziciju lidera na tržištu raspolažući sa 47% ukupne bruto tonaže i jednako toliko brodskih postelja. Slijedi grupacija ***Royal Caribbean Cruises Ltd.*** koja je 2011. godine imala 23% ukupne bruto tonaže i 22% ukupnog broja postelja.[50] Treća po veličini kruzing grupacija je ***Star Cruises***. 2011. godine ova kompanija imala je 8% ukupne bruto tonaže i 8% ukupnog broja postelja.[51] Četvrto mjesto pripalo je europskoj kompaniji ***MSC*** koja je 2011. imala 5% ukupne bruto tonaže i 6% ukupnog broja postelja.[52]

[49] Ibid.
[50] Ibid., str. 64.
[51] Ibid.
[52] Ibid., str. 63.

3. TRŽIŠTE POMORSKIH KRSTARENJA

3.1. Ponuda na tržištu pomorskih krstarenja

3.1.1. Vrste krstarenja

Prema S. Geiću[53], krstarenja se obično dijele na sljedeći način: prema trajanju na kraća i duža, zatim prema području plovidbe na unutrašnja, obalna, otočna i oceanska te tematska krstarenja koja čine zasebnu skupinu.

Unutrašnja krstarenja (unutar jedne zemlje) uglavnom obuhvaćaju krstarenja rijekama koja se u širem smislu mogu promatrati kao plovidba kanalima, jezerima pa i duž morske obale na ušćima rijeka u more ili spoju kanala s morem.[54] Između krstarenja rijekom i krstarenja morem postoji određena sličnost, a ona se očituje u nekim njihovim zajedničkim obilježjima - plovi se brodom, put je vodeni, svrha plovidbe je odmor i razonoda na samome brodu koji se pritom zaustavlja u usputnim lukama. Osnovna razlika sadržana je logično u veličini brodova koji su kod krstarenja rijekama, zbog ograničene dubine riječnih tokova, mnogo manji pa je u skladu s time i ponuda sadržaja na njima mnogo siromašnija. Tu se najčešće radi o tradicionalnim manjim plovilima koja voze sporo i time pružaju mogućnost ugodne plovidbe i razgledavanja krajolika. Unutrašnja krstarenja posebno su zanimljiva s aspekta geografske redistribucije hrvatskog turizma na sve hrvatske regije te mogu obuhvaćati kraće ili duže nacionalne odnosno međunarodne programe na našim rijekama (Dunav, Sava, Drava).[55] Kao dobar primjer ovakve vrste krstarenja mogu se izdvojiti atraktivni riječni programi Loarom, Senom, Volgom, Temzom, Dunavom, Rajnom, Coloradom, Mississipyem, Nilom, Amazonom, a ne treba zanemariti ni jezerski kruzing Velikim jezerima u Americi, Viktorinijim jezerom u Africi itd. Krstarenje rijekama sve je popularnije, a **CLIA** procjenjuje daljnji rast ovog tržišta i u narednom razdoblju. Tome u prilog ide činjenica da je za 2017. godinu naručeno čak 13 novih brodova za krstarenje rijekama, što u odnosu na 2015. godinu kada ih je bilo 184 ukazuje na porast od oko 7%.[56]

Obalna krstarenja odvijaju se u zatvorenim akvatorijima uz ponudu lokalnih zanimljivosti, zabave i tradicionalnih gastronomskih specijaliteta. Riječ je uglavnom o kratkim krstarenjima

[53] Geić, S., op. cit., str. 286.
[54] Peručić, D., op. cit., str. 33.
[55] Geić, S., op. cit., str. 287.
[56] Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.

organiziranim od strane lokalnih turističkih agencija, a koja i u hrvatskom turizmu imaju dugu tradiciju i zavidan položaj.

Otočna krstarenja predstavljaju iznimno atraktivan oblik odmora, a najpoznatije otočne skupine koje su se na svjetskom tržištu pozicionirale kao kruzing destinacije su Kanari, Bahami, Sejšeli, a u Europi posebice grčki i hrvatski otoci. Zaštićeni maritimni položaj, blaga sredozemna klima te blizina rastućeg europskog tržišta nautičke potražnje u kombinaciji s iznimnim prirodnim ljepotama, čine hrvatske otoke iznimno pogodnima za cjelogodišnje trajanje nautičke i kruzing sezone.

Oceanska krstarenja uglavnom traju više tjedana, a vrlo često je u njihovu cijenu uključen i avionski prijevoz u polasku ili povratku. U ovu skupinu spadaju i **krstarenja oko svijeta** koja traju po nekoliko mjeseci. Vodeće kruzing kompanije koje organiziraju krstarenja oko svijeta su *Cunard Line*, *P&O*, *Silversea Cruises*, *Holland America Line* i dr., a najčešće luke ukrcaja su Southampton i Fort Lauderdale.[57]

Zasebnu skupinu krstarenja čine tzv. **tematska krstarenja** čija uloga osobito dolazi do izražaja u kontekstu zadovoljenja specifičnih potreba današnje sve hirovitije i zahtjevnije nautičke turističke potražnje. Tematska su krstarenja prilagođena zahtjevima skupine potrošača koji dijele zajedničke interese, a obuhvaćaju primjerice **avanturistička putovanja** (putovanja tragovima velikih otkrića, putovanja za samce, mladence, ljubitelje određenih povijesnih razdoblja itd.), **prazničkа putovanja** (novogodišnja, uskršnja), **putovanja vezana za određene profesije** (liječnici, umjetnici, glazbenici itd.), **kružna putovanja za djecu** (npr. Disney Ship i sl.). Danas brojne kompanije u svojoj ponudi imaju raznovrsne tematske itinerare i programe koji im pružaju mogućnost diferenciranja na sve konkurentnijem tržištu pomorskih krstarenja. Tako je primjerice kompanija *Disney Cruise Line* 2017. godine u svoju ponudu uvrstila tematsko krstarenje ″Ljepotica i zvijer″ koje će uključivati raznovrsne aktivnosti povezane s navedenom tematikom.

3.1.2. Klasifikacija brodova za krstarenja

Brodovi za krstarenja mogu se klasificirati s obzirom na sljedeće kriterije:

1. Prema veličini[58]
2. Prema broju zvjezdica[59]

[57] Peručić, D., op. cit., str. 33.
[58] Peručić, D., op. cit., str. 37.

3. Prema životnom stilu[60]
4. Prema segmentu tržišta kojemu su namijenjeni[61]

Kako bi se objasnila podjela brodova za krstarenja prema prvom navedenom kriteriju, nužno je prije svega definirati čime je veličina broda uopće određena. Postoje različiti pristupi definiranju veličine broda, no najčešće korišten je onaj prema kojem je veličina definirana brojem brodskih postelja i bruto-tonažom broda. Kapacitet broda izražen u brodskim posteljama predstavlja kapacitet izračunat na bazi dvije osobe u kabini, bez pomoćnih ležajeva.[62] Drugim riječima, broj brodskih postelja može se dobiti ukoliko se broj kabina pomnoži s brojem 2. Bruto-tonaža broda označava ukupni zatvoreni brodski prostor, bez prostorija namijenjenih posadi.[63] U skladu s time, brodovi za krstarenja se **prema veličini** mogu podijeliti na:

- Veoma male brodove → manje od 10 000 bruto-tona; manje od 200 putnika
- Male brodove → od 10 000 do 19 999 bruto-tona; 200-500 putnika
- Srednje brodove → od 20 000 do 49 999 bruto-tona, 500-1 200 putnika
- Velike brodove → od 50 000 do 69 999 bruto-tona, 1 200-2 000 putnika
- Megabrodove → 70 000 i više bruto-tona, više od 2 000 putnika

Danas je na tržištu pomorskih krstarenja prisutan trend izgradnje sve većih brodova, uglavnom megabrodova koji primaju više od 2 000 putnika. U skladu s time, moguće je govoriti o brodu ne samo kao o plovećem hotelu, nego kao i o plovećoj destinaciji koja nudi sve sadržaje koji se mogu pronaći i u tradicionalnim odmarališima na kopnu. Spomenuti trend može se jednom riječju nazvati *gigantizmom*, a njegovu pojavu uvjetovali su ponajviše ekonomski razlozi te dinamičan i kontinuiran rast potražnje za pomorskim krstarenjima koji se bilježi negdje od sredine 80-ih godina dvadesetoga stoljeća. U skladu s time, u razdoblju od 1985.-2011. godine, svjetska flota za krstarenje se gotovo udvostručila, a mijenja se i njena struktura prema veličini broda zbog izgradnje sve većih brodova.[64] Tako 1985. godine nije postojao niti jedan brod s više od 80 000 bruto tona, a 2011. bilo ih je čak 88, od čega ih je 47 bilo s više od 100 000 bruto-tona. Gradnja većih brodova započela je negdje 90-ih godina.

[59] Ward, D. (2012): Complete guide to cruising and cruise ships, London: Berlitz, str. 183.
[60] Ibid.
[61] Peručić, D., op. cit., str. 42.
[62] Ibid., str. 37.
[63] Ibid.
[64] Ibid., str. 39.

Konkretno, prvi brod s više od 100 000 bruto-tona izgrađen je 1996. godine.[65] Bio je to ″Carnival Destiny″ kompanije *Carnival Cruise Line*. U prilog tvrdnji da se na tržište pomorskih krstarenja uvode sve veći brodovi govore i narudžbe. Prosječan kapacitet naručenih brodova u razdoblju od 2012.-2016. bio je 2 887 brodskih postelja.[66] Osim stalnog rasta potražnje, pojavu gigantizma u sektoru pomorskih krstarenja uvjetovali su i neki ekonomski razlozi, prije svega *ekonomija opsega* koja se temelji na pretpostavci da veći brod može primiti više putnika, uz niže troškove prijevoza po putniku čime može ponuditi jeftinije aranžmane te ostvariti veće prihode i dobiti. Za kruzing industriju karakteristična je *rastuća ekonomija opsega* budući da prihodi rastu više nego proporcionalno novcu uloženome u novi brod većeg kapaciteta.[67]

Drugi kriterij podjele brodova za krstarenja spominje se u vodiču pod nazivom *Complete guide to cruising & cruise ships*, autora Douglasa Warda. Budući da vodič izdaje londonska izdavačka kuća Berlitz, ova podjela često se naziva i *Berlitzovom kategorizacijom*. U vodiču autor Ward detaljno opisuje ponudu gotovo svih kruzing kompanija, daje korisne podatke iskusnim putnicima i onima koji prvi put odlaze na krstarenje te ocjenjuje sveukupnu ponudu svakog broda pojedinačno kojemu na temelju toga dodjeljuje određeni broj zvjezdica - od jedne do 5 plus.

Autor Douglas Ward predlaže i treći kriterij podjele brodova za krstarenja pa ih **prema životnom stilu** klasificira u 4 kategorije: *Standard, Premium, Luxury i Exclusive*. Oslanjajući se na prethodnu kategorizaciju, brodove s 4 zvjezdice svrstava u kategoriju *Standard* (rjeđe u *Premium*), dok one s četiri plus i s pet zvjezdica svrstava u *Premium* ili *Luxury*, a vrlo malo njih u kategoriju *Exclusive*.

Četvrta i posljednja klasifikacija brodova za krstarenja jest ona što ih dijeli **prema segmentu tržišta kojemu su namijenjeni**. U tom smislu postoje 4 segmenta, a to su:

- *Budget* → ciljna skupina su putnici mlađe životne dobi i slabije platežne moći, niska cijena krstarenja, riječ je uglavnom o manjim brodovima s različitim sadržajima, krstarenja traju 3-4 dana i 7 dana
- *Contemporary* → ciljna skupina su uglavnom putnici koji prvi put odlaze na krstarenje, parovi, obitelji te putnici mlađe životne dobi, većina megabrodova tipa ″resort″ pripada ovoj kategoriji, krstarenja također najčešće traju 3-4 dana i 7 dana

[65] Ibid.
[66] Ibid., str. 40.
[67] Ibid.

- *Premium* → ciljno tržište su uglavnom iskusni putnici srednje i starije životne dobi, proizvod je sofisticiraniji od proizvoda *Contemporary*, riječ je uglavnom o megabrodovima i brodovima srednje veličine, krstarenja traju dulje od 7 dana
- *Luxury* → ciljno tržište su parovi i samci visoke platežne moći, proizvod je luksuzan, atmosfera na brodu formalna, ovdje uglavnom spadaju manji brodovi na kojima nema mnogo putnika što omogućava ekskluzivnost krstarenja koja najčešće traju više od 10 dana

3.1.3. Regionalna distribucija pomorskih krstarenja u svijetu

Kao što je prethodno i rečeno, brodovi za krstarenja danas ne predstavljaju samo prijevozno sredstvo do krajnjeg odredišta, već se poimaju kao čitave ploveće destinacije koje sve više konkuriraju tradicionalnim destinacijama na kopnu. Iskusni putnici stoga pri odabiru krstarenja veću pažnju posvećuju ponudi i sadržaju na samome brodu nego lukama pristajanja koje su uključene u itinerar. Međutim, za neiskusne putnike koji prvi put odlaze na krstarenje itinerar je često bitniji element ponude i on je presudan pri donošenju odluke. Upravo iz te činjenice proizlazi važnost destinacija odnosno luka pristajanja kojima se u suvremenoj koncepciji pomorskih krstarenja često pogrešno pripisuje sekundarni karakter. Naime, brodovi za krstarenja ne mogu bez luka pristajanja jer one ipak čine sastavnice itinerara što govori o važnosti prostornog razmještaja krstarenja.

Budući da su sigurnost i udobnost putnika na prvom mjestu, moglo bi se reći da na regionalnu distribuciju pomorskih krstarenja u svijetu (raspored i broj brodova po regijama) ponajviše utječu klimatski faktori i političke prilike. Promatrano s aspekta klimatskih pogodnosti, postoje regije kojima se može ploviti tijekom cijele godine i one koje su pogodne za kruzing samo dok traje sezona krstarenja. Mora između sjeverne i južne obratnice (tropska zona) pogodna su za krstarenje tijekom cijele godine. To se uglavnom odnosi na područje Kariba, Srednje Amerike, veći dio Južne Amerike, veći dio Afrike i jugoistok Azije.[68] Međutim, valja naglasiti kako ove tropske zone uz karakterističnu toplinu često kriju svoje zamke u obliku ciklona. S druge strane, klimatski uvjeti utječu na to da neka područja nisu pogodna za kruzing u zimskim mjesecima, ranom proljeću i u kasnoj jeseni. To su zapadna obala Sjeverne Amerike (Aljaska), sjeveroistočna obala Sjeverne Amerike (Bermudi), jug Južne Amerike, sjeverna Europa (Baltik), Daleki istok, južna Australija i Novi Zeland.[69] Iz navedenog

[68] Benić, I. (2009) ″Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu″, *Ekonomska misao i praksa*, No (2): 302.
[69] Ibid.

proizlazi ***problem sezonalnosti krstarenja*** kojeg kruzing kompanije primarno rješavaju **agresivnim marketingom i premještanjem brodova u klimatski povoljnije regije gdje je sezona krstarenja**. Za razliku od hotelijerstva, gdje se s promjenom sezone mijenja i cijena usluge, u kruzing industriji mijenja se samo smještaj brodova pa se tijekom cijele godine zadržavaju iste cijene kružnih putovanja. Dakle, brodovi su za razliku od tradicionalnih ljetovališta pokretni i mogu se premještati te mijenjati lokaciju ovisno o vremenskim i političkim prilikama. Međutim, to se uglavnom odnosi na veće kruzere koji se stoga s pravom mogu percipirati kao deteritorijalizirane turističke destinacije u svakom smislu. Manji lokalni kruzeri zbog nedovoljne tehničke opremljenosti i velike udaljenosti određenih tržišta vrlo rijetko posežu za takvim rješenjem pa kod njih navedeni problem sezonalnosti više dolazi do izražaja.

U nastavku će se izložiti neka obilježja najvažnijih regija krstarenja. U tom smislu, u praksi se najčešće koristi geografska podjela ponude pomorskih krstarenja na sljedećih 6 regija:[70] regija Karibi, regija Mediteran i sjeverna Europa (Europa), regija Sjeverna Amerika, regija Azija-Pacifik, regija Južna Amerika te regija Bliski istok i Indijski ocean.

<u>Regija Karibi</u>

Ova regija danas je vodeća svjetska regija za krstarenje po broju putnika i brodova. Takav položaj ona duguje blizini najvećega emitivnog tržišta (ovo posebno dolazi do izražaja nakon terorističkog napada u New Yorku, 11. rujna 2001. godine, kada je interes putnika sa sjevernoameričkog područja za regiju Kariba snažno porastao budući da im je ista omogućavala siguran odmor blizu kuće), toploj klimi koja omogućava krstarenja tijekom cijele godine te velikom broju otoka.

Regija Kariba uobičajeno se dijeli na sljedeće podregije:[71]

- Istočni Karibi → Američki Djevičanski otoci, Britanski Djevičanski otoci, St. Martin, Dominika, Barbados, St. Lucia, Martinique, Guadeloupe, Sveti Vincent i Grenadini, St. Kitts i Nevis, Antigua i Barbuda, Grenada, Anguilla, Monserrat, Saba, St. Eustatius
- Zapadni Karibi → Kajmansko otočje, Jamajka, Turks i Caicos otoci, Kuba, Florida, Cancuna, Cozumela, Haiti, Dominikanska Republika, Puerto Rico itd.
- Južni Karibi → Otoci geografski bliži Južnoj Americi koji se smatraju najegzotičnijim dijelom Kariba kao Curacao, Trinidad i Tobago, Bonaire, Aruba itd. Ovdje se ubrajaju

[70] Ibid., str. 52.
[71] Peručić, D., op. cit., str. 52.

i zemlje srednje Amerike kao Belize, Honduras, Kostarika, Panama, Nikaragua te Južne Amerike – Kolumbija i Venezuela.

- Bahami

Najčešće luke ukrcaja putnika na krstarenju Karibima su Miami, Port Everglades, Port Carnaveral, New Orleans, Galveston i San Juan.[72]

Regija Mediteran i sjeverna Europa

Europa je druga, nakon Kariba, najposjećenija svjetska regija za krstarenje, a obuhvaća područje Mediterana i sjeverne Europe. Ona je iznimno privlačna putnicima primarno zbog toga što na relativno malom području pruža mogućnost upoznavanja s različitim ljudima, kulturama, običajima, jezicima itd. Međutim, za čitavu europsku regiju karakteristična je izražena sezonalnost krstarenja pa se veliki broj brodova s dolaskom zimskih mjeseci (listopad/studeni) premješta u toplije krajeve, a ponajviše na Karibe. Ovaj problem posebno dolazi do izražaja u sjevernoj Europi gdje sezona krstarenja traje još kraće nego li na Mediteranu.

Osnovna konkurentska prednost mediteranske kruzing regije sadržana je u njezinoj heterogenosti. Naime, putnici na krstarenju Mediteranom mogu, u iznimno kratkom vremenu, vidjeti veliki broj različitih zemalja, upoznati se s različitim kulturama i običajima te isprobati raznolika tradicionalna jela. Osim toga, klima na Mediteranu je blaga što u kombinaciji s heterogenosti čini ovu regiju idealnom za krstarenje. No unatoč tome, glavna kruzing sezona na mediteranskom području uglavnom traje samo od mjeseca travnja do listopada. Visoka sezonalnost krstarenja koja, s obzirom na dobre klimatske uvjete Mediterana, nije logična, ostaje stoga kao potencijal kojeg kruzing kompanije nisu još dostatno iskoristile.[73] U skladu s time, posljednjih se godina sve više promiče ideja o cjelogodišnjem krstarenju Mediteranom pa tako sve veći broj kompanija svoje brodove ostavlja u Europi tijekom cijele godine. Važna karakteristika mediteranske regije je, između ostalog, i nejednolika razvedenost obale koja se odražava na mogućnost razvoja kruzinga. Tako su obale Grčke i Hrvatske visoko razvedene i neprikladne za velike kruzere, a čine polovinu obale Mediterana. Upravo ta karakteristika

[72] Ibid., str. 53.
[73] Luković, T. (2008) ″Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog kruzinga″, *Naše more*, 55(5-6): 244.

potiče razvoj gradnje manjih, dobro opremljenih kruzera.[74] Podjelu Mediterana na podregije predlaže udruženje **MedCruise** prema kojem ta regija obuhvaća četiri podregije:[75]

- Zapadni Mediteran → Italija, Francuska, Španjolska, Malta, Portugal – otoci na Atlantiku, Tunis, Maroko
- Istočni Mediteran → Grčka, Cipar, Egipat, Izrael, jug Turske
- Jadran → jadranski dio Italije, **Hrvatska**, Slovenija, Crna Gora, Albanija
- Crno more → Bugarska, Rumunjska, Ukrajina, Rusija, sjeverna Turska

O Republici Hrvatskoj kao kruzing destinaciji će se govoriti više u narednim dijelovima rada. Vodeće luke ukrcaja na Mediteranu su Barcelona, Civitavecchia, Venecija, Pirej te Palma de Mallorca, a luke ticanja Napulj, **Dubrovnik**, Livorno, Santorini i Marseille.[76]

Uz Mediteran, u europsku kruzing regiju spada i sjeverna Europa (u donjoj tablici Europe w/o Med). Osnovna komparativna prednost ove regije sadržana je u visoko sofisticiranim i dobro opremljenim lukama koje se mogu nositi s kompleksnim zahtjevima velikih kruzera. Međutim, zbog loših vremenskih uvjeta tokom zimskih mjeseci, sezona krstarenja na ovom području kraća je nego li na Mediteranu i traje samo od kraja mjeseca svibnja do početka rujna. S obzirom na izraženi sezonski karakter poslovanja, razvoj ovog tržišta je realno očekivati u skladu s razvojem tematskog kruzinga, koji sve više zahvaća zapadnu Europu, a odnosi se na poticanje istraživačkih želja u potencijalnih turista na kruzeru.[77] Krstarenja sjevernom Europom mogu se podijeliti na nekoliko podregija:[78]

- Zapadna obala → Portugal, Španjolska, Francuska – luke koje imaju izlaz na Atlantski ocean, Belgija i Nizozemska
- Velika Britanija i Irska
- Island, Norveška i Farski otoci
- Baltik → Njemačka, Danska, Švedska, Poljska, Estonija, Rusija, Finska

Među krstarenjima sjevernom Europom posebno se ističu kruzing u norveškim fjordovima te tzv. *Baltic Sea Cruising* koji u posljednjih nekoliko godina bilježe vrlo dinamičan razvoj. Vodeće luke ukrcaja u ovoj regiji su Southampton, Copenhagen, Kiel, Hamburg, Dover i Amsterdam, a luke ticanja Lisabon, St. Petersburg, Stockholm, Talinn i Helsinki.[79] Posljednjih godina bilježi se sve veći rast potražnje za krstarenjima sjevernoeuropskom

[74] Ibid.
[75] Peručić, D., op. cit., str. 54.
[76] Ibid., str. 55.
[77] Luković, T., op. cit., str. 244.
[78] Cruise Europe: Cruise Destinations, raspoloživo na: http://www.cruiseeurope.com/maps, [12.11.2017.].
[79] Peručić, D., op. cit., str. 55.

regijom pa kruzing kompanije tu smještaju brodove sve većeg kapaciteta koji su uglavnom plovili obalama Karipskog otočja. U skladu s time, udio ove regije porastao je sa 10.6% 2015. godine na 11.7% 2016.[80]

Regija Sjeverna Amerika

Sjeverna Amerika je, nakon Kariba i Mediterana, treća po važnosti regija za krstarenja. Tržište Sjeverne Amerike uobičajeno se dijeli na sljedeće podregije:[81]

- Aljaska (zapadna obala) → Hladna subpolarna klima uzrok je kratkoj sezoni krstarenja u ovoj regiji pa tako ona traje samo od svibnja do prve polovice listopada. Luke ukrcaja uglavnom su Vancouver, Seattle i San Francisco.[82] Otočna skupina Havaji, premda geografski pripada Pacifiku, smatra se često podregijom sjevernoameričke zapadne obale.[83]
- Sjeveroistočna obala → Sezona krstarenja u ovoj regiji također je ograničena i traje od mjeseca travnja do listopada. Među najposjećenijim destinacijama ističu se New York, Newport, Boston, Bar Harbor, St. John i Halifax.[84] Jedan od najatraktivnijih itinerara na ovom području svakako je krstarenje Bermudima koje najčešće započinje u New Yorku.
- Zapadna obala Meksika (Meksička rivijera) → Pogodna klima i lijepo vrijeme čine ovo područje idealnim za cjelogodišnja krstarenja. Najčešće luke ukrcaja su Los Angeles i San Diego, a najposjećenije luke ticanja Ensenada, Catalina, Cabo San Lucas, Mazatlan, Puerto Vallarta i Acapulco koji se ujedno ističe i kao najčešća luka ukrcaja za krstarenja kroz Panamski kanal prema Južnoj Americi ili Karibima.[85] Nakon niza kriminalnih radnji 2011. godine, veliki broj kruzing kompanija povukao je svoje brodove iz luka Meksičke rivijere što je uzrokovalo pad udjela ove regije na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja. Time je još jednom dokazana važnost sigurnosti putnika na krstarenju.

[80] Florida - Caribbean Cruise Association (2015) *Cruise industry overview - 2015*. Pembroke Pines: FCCA.
[81] Peručić, D., op. cit., str. 53.
[82] Ibid.
[83] Ibid.
[84] Ibid.
[85] Ibid.

Regija Azija-Pacifik

Ova regija iznimno je privlačna za krstarenje zbog egzotičnosti destinacija koje obuhvaća, a posljednjih godina bilježi se primjetan rast potražnje za njom pa kruzing kompanije tu smještaju brodove sve većeg kapaciteta. Sezona traje od listopada/studenoga do travnja/svibnja. Ovo područje krstarenja dijeli se na četiri podregije:[86]

- Južni Paficik → Australija, Novi Zeland, Solomonski otoci, Indonezija, Papua i Nova Gvineja itd.
- Južnoistočna Azija → Malezija, Filipini, Singapur, Vijetnam, Kambodža, Tajland itd.
- Daleki istok → Japan, Koreja, Kina itd.
- Trans-Pacifik → Guam, Fiji, Francuska Polinezija itd.

Vodeće luke ukrcaja su Penang, Tianjin, Xiamen, Yokohama i Busan, a luke ticanja Shanghai, Hong Kong i Singapur.[87]

Ostale regije

Među ostalim regijama krstarenja čiji je udjel na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja za sada relativno malen ističu se regija Južna Amerika te regija Bliski istok i Indijski ocean. Udjel južnoameričke regije 2015. godine iznosio je 2,9%, a 2016. 2,7% što ukazuje na smanjenje kapaciteta u toj regiji. Međutim, u posljednje vrijeme bilježi se sve veći rast potražnje za krstarenjima obalama Južne Amerike, a posebno od strane Južnoamerikanaca što ukazuje na veće značenje ove regije u budućnosti. Što se tiče regije Bliskog istoka i Indijskog oceana, ona također bilježi neznatan udjel na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja. Međutim, proteklih godina bilježi se porast potražnje za krstarenjima i ovom regijom, a posebice za krstarenjima Arapskim zaljevom i obalama Indije pa se u skladu s time očekuje veće značenje ove regije u budućnosti. U prilog snažnijem razvoju krstarenja na ovom području idu ulaganja u izgradnju novih i modernih lučkih terminala u lukama/gradovima s uvjetima za razvoj baznih luka, kao što su npr. Dubai i Abu Dhabi.[88]

Kao što je prethodno spomenuto, danas je najveća koncentracija ponude na području Sjeverne Amerike, a unutar nje na Karibima i Bahamima što je vidljivo i u izvještajima udruženja **FCCA**. Udjel toga najrazvijenijeg područja krstarenja postupno opada u korist Mediterana i

[86] Ibid., str. 56.
[87] Ibid.
[88] Ibid., str. 57.

ostalih svjetskih regija. Znatno povećanje kapaciteta bilježi se u azijsko-pacifičkoj regiji što je također vidljivo u donjem izvještaju.

Tablica 1: Prostorni razmještaj ponude pomorskih krstarenja (broj postelja/noći) u 2015. godini

Region	2015 Deployed Capacity Share
Caribbean/Bahamas	35.5%
Mediterranean	19.5%
Europe w/o Med	10.6%
Asia	6.0%
Australia/New Zealand/S. Pac	6.0%
Alaska	4.5%
South America	2.9%
Other Programs	15.0%

Izvor: Florida - Caribbean Cruise Association (2015) *Cruise industry overview - 2015*. Pembroke Pines: FCCA.

Tablica 2: Prostorni razmještaj ponude pomorskih krstarenja (broj postelja/noći) u 2016. godini

Region	2016 Deployed Capacity Share
Caribbean/Bahamas	33.7%
Mediterranean	18.7%
Europe w/o Mediterranean	11.7%
Asia	9.2%
Australia/New Zealand/S. Pac	6.1%
Alaska	4.1%
South America	2.7%
Other Markets	13.8%

Izvor: Florida - Caribbean Cruise Association (2017) *Cruise industry overview - 2017*. Pembroke Pines: FCCA.

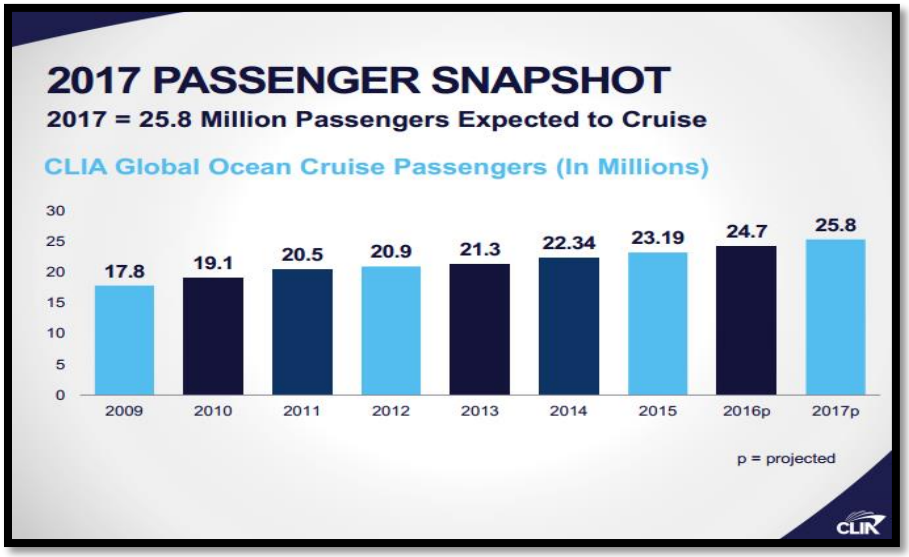
3.2. Potražnja na tržištu pomorskih krstarenja

Kao što je rečeno u prethodnom dijelu, vodeće svjetske destinacije/regije za krstarenja su Karibi, Europa (posebice Mediteran) i Sjeverna Amerika. S obzirom na općepoznatu činjenicu da putnici pretežno putuju u područja prostorno bliža njihovu domicilu, lako je zaključiti kako je razvoj ove tri regije tijesno povezan s potražnjom lokalnog stanovništva. U skladu s time, vodeća emitivna tržišta za pomorska krstarenja danas su redom Sjeverna Amerika i Europa.

Kretanja na strani potražnje karakterizira iznimno dinamičan rast. Tako je početkom 80-ih na krstarenjima bilo nešto manje od 2 milijuna putnika, a već krajem 80-ih 4,02 milijuna putnika, od čega 3,29 milijuna iz Sjeverne Amerike (82%), iz Europe 530 000 (13%) i ostalih zemalja

200 000 (5%).[89] Rast potražnje na svjetskoj razini bio je najintenzivniji u razdoblju od 1995. do 2011. godine, kada se broj putnika na krstarenju povećao s otprilike 5,72 na 20,5 milijuna.[90]

Izrazito dinamičan rast potražnje na svjetskoj razini moguće je uočiti u izvještajima udruženja **CLIA** o stanju kruzing industrije u određenoj godini. Prema njima, 2016. godine svijetom je krstarilo oko 24,7 milijuna putnika, a 2015. oko 23,19 milijuna što ukazuje na porast od otprilike 6%.



Slika 5: Kretanje broja putnika na krstarenjima u razdoblju od 2009. do 2017. godine

Izvor: Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.

Ukoliko se detaljnije pogleda struktura potražnje za pomorskim krstarenjima u 2016. godini, moguće je uočiti kako od ukupnih 24,7 milijuna putnika na svjetskoj razini najveći dio otpada na putnike s područja Sjeverne Amerike. To emitivno tržište je 2016. generiralo oko 12 milijuna putnika. Nakon toga slijedi Europa s oko 5,72 milijuna putnika. Tržište Kine je 2016. godine generiralo oko 2,1 milijuna putnika (2015. samo oko 700 000), tržište Australije oko 1,29 (2015. 1 milijun), a tržište Brazila oko 0,49 milijuna (2015. oko 480 000).[91] Iz ovih podataka vidljiv je lagani razvoj i ostalih emitivnih tržišta u svijetu, uz Sjevernu Ameriku i Europu.

[89] Ibid., str. 181.
[90] Ibid., str. 182.
[91] Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.



Slika 6: Struktura potražnje za pomorskim krstarenjima 2016. godine

Izvor: Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.

3.2.1. Potražnja na tržištu Sjeverne Amerike

Tržište Sjeverne Amerike je krajem 80-ih godina činilo oko 82%, a 2011. godine oko 56% ukupne svjetske potražnje za krstarenjima.[92] No unatoč smanjenju udjela, ono je zadržalo dominantnu poziciju i danas predstavlja vodeće emitivno tržište pomorskih krstarenja u svijetu. U razdoblju najintenzivnijeg rasta potražnje (1995.-2011.) broj putnika iz Sjeverne Amerike povećao se za 164,4% (s 4,35 na 11,5 milijuna).[93] Iako potražnja raste po manjoj stopi nego u Europi, sjevernoameričko tržište još uvijek ima veliki potencijal za daljnji rast i 2016. godine ono je generiralo oko 12 milijuna putnika (od ukupnih 24,7 te godine).[94]

Unutar Sjeverne Amerike, glavnina potražnje dolazi s područja SAD-a, no posljednjih godina bilježi se primjetan porast potražnje iz svih saveznih država i Kanade. Na sjevernoameričkom

[92] Peručić, D., op. cit., str. 184.
[93] Ibid.
[94] Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.

tržištu, kao i na ostalim emitivnim tržištima, ta potražnja je regionalno orijentirana pa se tako uglavnom krstari obližnjim Karibima, vodećom svjetskom regijom za kružna putovanja. Razvojem novih regija, Sjevernoamerikanci se sve više odlučuju i za krstarenja drugim područjima, a prvenstveno Mediteranom.

3.2.2. Potražnja na tržištu Europe

Tržište Europe je drugo po važnosti emitivno tržište za pomorska krstarenja u svijetu, nakon Sjeverne Amerike. U razdoblju najintenzivnijeg rasta potražnje (1995.-2011.), broj Europljana na krstarenju povećao se za 6 puta, točnije s 1 milijun na 6,18 milijuna putnika.[95] Danas je emitivno tržište pomorskih krstarenja u Europi još uvijek u fazi rasta i pokazuje veliki potencijal za daljnji porast.

Rast potražnje Europljana za krstarenjima primarno je uzrokovan razvojem Mediterana kao kruzing regije, no na to su utjecali i neki drugi čimbenici kao što su: ekonomska kretanja u zemlji (porast životnog standarda), osnivanje nacionalnih kruzing kompanija, a posljednjih godina i sve veći broj baznih luka što omogućuju putnicima ukrcaj bliže mjestu njihova domicila.[96]

Vodeća europska emitivna tržišta su Velika Britanija i Njemačka. Prema dostupnim podacima iz 2011. godine, tržište Velike Britanije tada je generiralo najveći broj putnika (oko 1 700 000), a slijedila je Njemačka s 1 388 000 putnika.[97] Međutim, 2016. godine situacija se mijenja i broj putnika s područja Velike Britanije opada u korist njemačkog emitivnog tržišta što je vidljivo i na slici br. 6. Tako je 2016. emitivno tržište Velike Britanije generiralo oko 1,89 milijuna, a tržište Njemačke oko 2,02 milijuna putnika.[98] Slijedi talijansko tržište s otprilike 750 000 putnika 2016., zatim francusko (570 000 putnika) i na kraju španjolsko emitivno tržište (490 000 putnika).

Iako se posljednjih godina bilježi veći interes Europljana i za druge regije, Mediteran i dalje ostaje njihova najomiljenija destinacija za krstarenje. Nakon Mediterana, slijedi sjeverna Europa, a potom Karibi i ostale svjetske regije. Uz sve veći interes potrošača iz

[95] Peručić, D., op. cit., str. 187.
[96] Ibid.
[97] Ibid.
[98] Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.

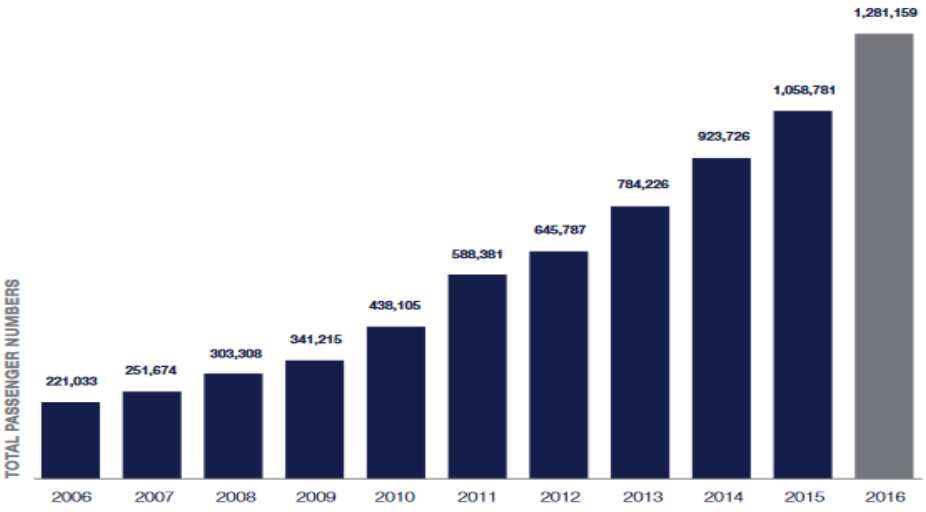
zapadnoeuropskih zemalja za ovim oblikom odmora, s poboljšavanjem ekonomskih prilika i životnog standarda očekuje se povećana potražnja i u zemljama istočne Europe.[99]

3.2.3. Potražnja s ostalih emitivnih tržišta

Uz vodeća emitivna tržišta Sjeverne Amerike i Europe, posljednjih godina se razvijaju i druga emitivna tržišta u svijetu. Posebno velik rast potražnje za krstarenjima bilježi se u Australiji, na Novom Zelandu, u Južnoj Americi, nadasve u Brazilu te u azijskim zemljama.[100]

Proteklih desetak godina posebno velik i dinamičan rast potražnje za pomorskim krstarenjima bilježi se s australskog emitivnog tržišta. Tako je u razdoblju od 2006. do 2016. godine broj Asustralaca na krstarenjima porastao s otprilike 221 033 na 1 281 159 putnika što ukazuje na prosječnu stopu rasta od 19,4% godišnje.[101] U odnosu na 2015. godinu (1 058 781 putnika), broj Australaca na krstarenju je porastao za 21% u 2016. što upućuje na to da će se trend rasta potražnje s ovog emitivnog tržišta nastaviti i u budućnosti. Ta potražnja je i u ovom području regionalno orijentirana pa tako australski putnici najviše krstare južnim Pacifikom, obalama Australije i Novog Zelanda.

[99] Peručić, D., op. cit., str. 188.
[100] Ibid., str. 189.
[101] Cruise Lines International Association (2016) *Cruise industry source market report: Ocean Cruise Passengers Australia 2016*. Washington DC: CLIA.

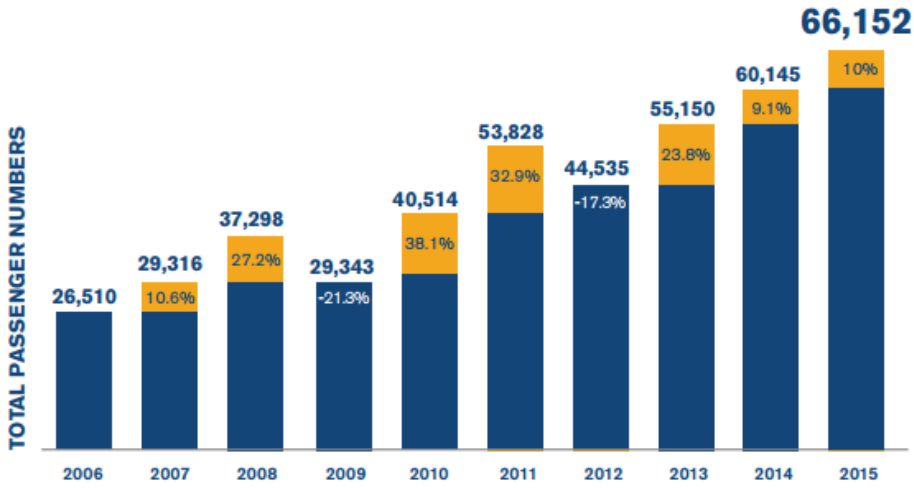


Slika 7: Potražnja za pomorskim krstarenjima s australskog emitivnog tržišta u razdoblju od 2006. do 2016. godine

Izvor: Cruise Lines International Association (2016) *Cruise industry source market report: Ocean Cruise Passengers Australia 2016*. Washington DC: CLIA.

Nadalje, raste potražnja za krstarenjima i s tržišta Novog Zelanda. Tako je u razdoblju od 2006. do 2015. godine broj Novozelanđana na krstarenjima porastao s otprilike 26 510 na rekordnih 66 152 putnika što ukazuje na prosječnu stopu rasta od 12,6% godišnje.[102] U odnosu na 2014. godinu (60 145 putnika), broj Novozelanđana na krstarenju je porastao za 10% u 2015. godini što upućuje na to da se trend rasta potražnje za krstarenjima s ovog emitivnog tržišta ne zaustavlja. Potražnja je uglavnom usmjerena prema južnom Pacifiku gdje se ostvari oko polovice prometa.

[102]Cruise Lines International Association (2015) *Cruise industry source market report: Ocean Cruise Passengers New Zealand 2015*. Washington DC: CLIA.



Slika 8: Potražnja za pomorskim krstarenjima s emitivnog tržišta Novog Zelanda u razdoblju od 2006. do 2015. godine

Izvor: Cruise Lines International Association (2015) *Cruise industry source market report: Ocean Cruise Passengers New Zealand 2015*. Washington DC: CLIA.

U ekspanziji je i azijsko emitivno tržište. Tako se broj putnika na krstarenjima s područja Azije u 2016. godini učetverostručio u odnosu na 2012.[103] Konkretno, u razdoblju od 2012. do 2016. godine broj azijskih putnika povećao se s otprilike 775 000 na rekordnih 3,1 milijuna putnika što ukazuje na prosječnu stopu rasta od 41% godišnje.[104] Unutar azijskog emitivnog tržišta, glavni ″izvor″ putnika je Kina i na nju je 2016. otpalo oko 2/3 ukupne azijske potražnje za krstarenjima. 2015. godine Kina je generirala oko 700 000, a već 2016. oko 2,1 milijuna putnika. Ostala vodeća emitivna azijska tržišta su Taiwan, Japan, Hong Kong itd. i ona su također zabilježila rast u promatranom razdoblju od 2012. do 2016. godine.

Emitivno tržište Južne Amerike također ima veliki potencijal za daljnji rast u budućnosti, a to se posebno odnosi na područje Brazila koje je 2016. godine generiralo oko 490 000 putnika.

[103] Cruise Lines International Association (2017) *Asia Cruise Trends 2017 Report*. Washington DC: CLIA.
[104] Ibid.

4. UTJECAJI KRUZING TURIZMA NA DESTINACIJU

4.1. Ekonomski utjecaji

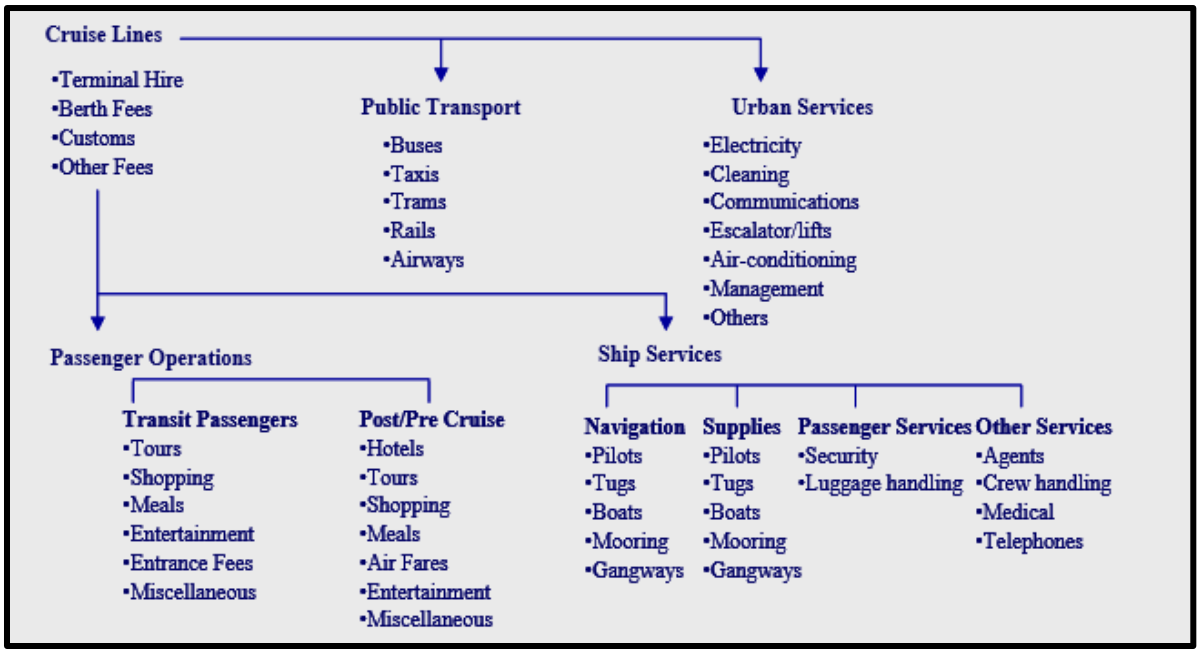
Zbog brojnih pozitivnih ekonomskih učinaka koje generira, kruzing turizam se (kao i turizam općenito) često koristi kao sredstvo gospodarskog razvoja i regeneracije konkretne destinacije. Međutim, pri tome valja imati na umu da pomorska krstarenja (kao i turizam općenito) nisu stabilan izvor prihoda. Razlog tomu je njihova sezonalnost koja utječe na vrstu poslova vezanih uz kruzing koji su također često isključivo sezonski i kao takvi nesigurni. Osim toga, potražnja za krstarenjima je osjetljiva na političke prilike i druge faktore iz eksternog okruženja na koje je nemoguće utjecati. U skladu s time, preveliko oslanjanje na kruzing turizam kao strategiju ekonomskog razvoja nije preporučljivo.

Iz toga proizlazi da ekonomski učinci pomorskih krstarenja mogu biti pozitivni i negativni. Pozitivan gospodarski utjecaj prati se putem **ukupnog prihoda od međunarodnog kruzinga**, a kojeg sačinjavaju tri kategorije:[105]

- Izravni prihodi → Izravni prihodi od međunarodnog kruzinga u nekoj destinaciji pristajanja sastoje se od potrošnje putnika i posade u destinaciji te od troškova koje ima brod (lučke pristojbe, naknade, gorivo, voda i ostalo).
- Neizravni prihodi → Neizravni prihodi su oni koji se ostvaruju u prethodnim transakcijama (da bi izravni bili mogući).
- Inducirani prihodi → Inducirani prihodi su prihodi od povećane potrošnje stanovnika koja je pak rezultat ostvarenog prihoda od kruzinga.

Ostale koristi koje ima destinacija od međunarodnog kruzinga su: otvaranje novih radnih mjesta vezanih uz potrebe kruzinga, opći poticaj razvoju kao rezultat prihoda od kruzinga, promocija destinacije (novi gosti i posjetitelji) itd.[106] Cjelokupni utjecaj na gospodarstvo konkretne destinacije može se prikazati zanimljivom skicom:

[105] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 71., [14.11.2017.].
[106] Ibid., str. 12.



Slika 9: Utjecaj pomorskih krstarenja na gospodarstvo konkretne destinacije

Izvor: Ministry of Tourism, Goverment of India, https://incredibleindia.org/lang/images/docs/trade-pdf/surveys-and-studies/study-reports/Cruise%20Tourism%20-%20Potential%20&%20Strategy%20Study.pdf

Unatoč svim navedenim pozitivnim ekonomskim učincima kruzinga, postoji i niz njegovih negativnih aspekata kao što su:[107]

- Inflacija cijena i rast cijena nekretnina
- Uvoz roba iz inozemstva za potrebe brodova
- Ograničen povrat u investicijama zbog sezonalnosti pomorskih krstarenja
- Dodatni troškovi gradskim vlastima
- Potencijalna ekonomska ovisnost o kruzing turizmu i zapostavljanje drugih gospodarskih aktivnosti.

Ekonomski doprinos kruzing turizma najbolje je vidljiv u *Studijama ekonomskih utjecaja* koje za potrebe udruženja **CLIA** priprema istraživačko tijelo **BREA** (Business Research & Economic Advisors). **BREA** provodi primarna istraživanja tržišta te svojim klijentima osigurava iscrpne tržišne analize koje objedinjuju važne ekonomske, financijske i demografske podatke.[108] U nastavku će se analizirati doprinos kruzing industrije globalnoj i europskoj ekonomiji.

[107] Benić, I. (2011) ″Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju″, *Poslovna izvrsnost,* No (1): 43-66.

Tablica 3: Doprinos kruzing industrije globalnoj ekonomiji 2015. godine

Category	Current US$		Constant Exchange Rates①	
	Global	Percent Change from 2014	Global	Percent Change from 2014
Passenger and Crew Onshore Visits (Mil)	122.73	4.0%	--	--
Total Direct Expenditures (US$ Bil)	$ 54.11	-3.0%	$ 58.59	5.1%
Total Output Contribution (US$ Bil)	$117.09	-2.3%	$126.97	5.9%
Total Income Contribution (US$ Bil)	$ 38.16	-3.0%	$ 40.76	3.6%
Total Employment Contribution	956,597	1.8%	--	--

① Exchange rates held at their average for 2014.

Izvor: Business Research & Economic Advisors (2016) *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2015.* Exton: BREA.

Globalni ekonomski utjecaj kruzing turizma 2015. godine dobiven je na temelju postojećih i novih izvještaja i istraživanja provedenih od strane institucije **BREA** u onim regijama za koje podaci nisu bili lako dostupni. Svi podaci koji su bili izraženi u domaćoj valuti (npr. output, direktni rashodi itd.) konvertirani su u američki dolar u svrhu njihovog agregiranja. Tijekom 2015. godine, američki je dolar znatno ojačao uzrokujući time deprecijaciju većine važnih valuta u odnosu na dolar. Tako je, primjerice, smanjenje direktne potrošnje na kruzing tržištu Europe u 2015. godini (u odnosu na 2014.) izravno povezano upravo s deprecijacijom domaće valute u odnosu na dolar. U skladu s time, kako bi se eliminirao efekt snažnijeg dolara i osigurali točniji podaci, procjene u američkim dolarima su prilagođene/svedene na konstantni tečaj iz 2014. godine. U tablici se stoga prikazuju korigirane i nekorigirane vrijednosti, a iz nje je vidljivo sljedeće:

- 122,73 milijuna posjeta putnika i posade diljem svijeta generiralo je 54,11 bilijuna $ u direktnoj potrošnji u kruzing sektoru (58,59*) → ovdje spadaju i direktni troškovi kruzing kompanija na dobra i usluge u funkciji podržavanja njihovih aktivnosti
- ovi direktni rashodi generirali su ukupni (direktni, indirektni i inducirani) globalni output u vrijednosti od 117,09 bilijuna $ (126,97*)
- proizvodnja ovog outputa zahtijevala je zaposlenost od 956 597 stalno zaposlenih koji su zaradili 38,16 bilijuna $ (40,76*)

Doprinos kruzing industrije europskoj ekonomiji 2015. godine

Za potrebe ovog izvještaja, **CLIA Europe** je angažirala dva istraživačka tijela – **G. P. Wild (International) Limited** i **BREA** koji su za nju obavili iscrpnu analizu globalne kruzing industrije u Europi i njezinog doprinosa europskoj ekonomiji u 2015. godini.[109] Pod Europom se u ovom istraživanju podrazumijeva Europska Unija s pripadajućih 28 članica, uz Švicarsku, Norvešku i Island. Iz izvještaja je vidljivo sljedeće:[110]

- 2015. godine postojalo je 39 europskih kruzing kompanija u čijem je vlasništvu bilo 123 kruzera ukupnog kapaciteta od oko 149 000 brodskih postelja
- još 23 izvaneuropske kruzing kompanije smjestile su u europsku regiju ukupno 73 kruzera kapaciteta od oko 100 000 brodskih postelja
- 2015. na krstarenju je bilo oko 6,59 milijuna Europljana (porast od 3,1% u odnosu na 2014.) što je činilo 30% ukupnog broja svjetskih putnika
- oko 6,12 milijuna putnika krenulo je te godine na krstarenje iz europskih luka (od toga oko 5 milijuna Europljana i oko 1,1 milijun putnika neeuropske nacionalnosti)
- većina tih krstarenja bila je orijentirana na Mediteran, Baltik i druge europske regije

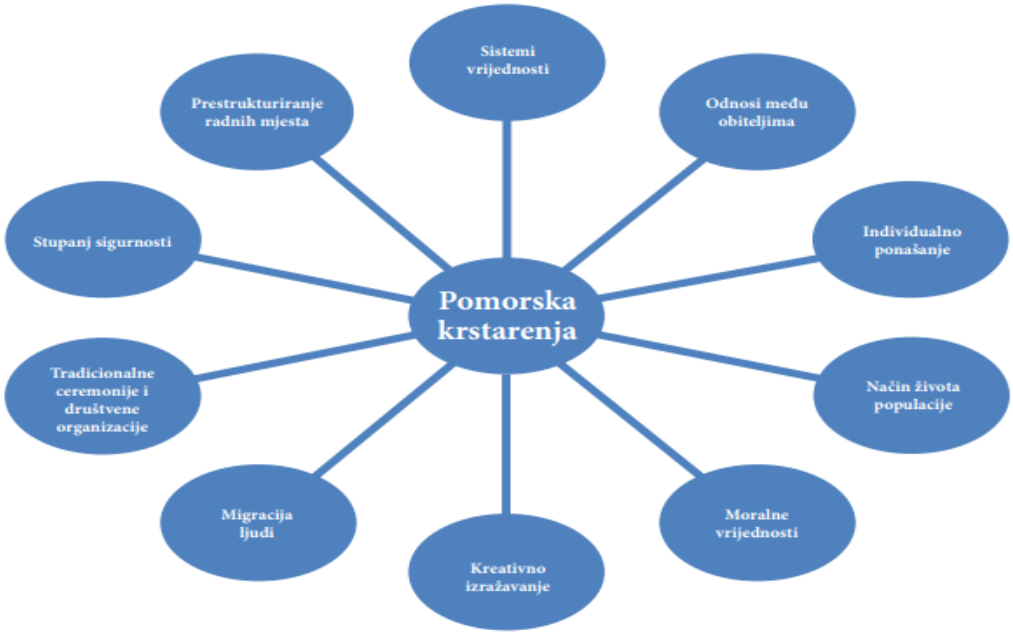
Ukupni ekonomski utjecaj kruzing industrije u Europi 2015. godine moguće je sažeti u nekoliko točaka:

- 16,89 bilijuna eura direktne potrošnje (generirano od strane putnika, posade i kruzing kompanija)
- ovi direktni rashodi generirali su ukupni (direktni, indirektni i inducirani) output u vrijednosti od 40,95 bilijuna eura
- proizvodnja tog outputa zahtijevala je zaposlenost od 360 571 stalno zaposlenih koji su zaradili 11,05 bilijuna eura

[109] Cruise Lines International Association (2016) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA Europe.
[110] Ibid.

4.2. Društveni utjecaji

Pomorska krstarenja, zbog svojih specifičnih obilježja, imaju nešto drukčiji utjecaj na društvo u odnosu na stacionarni turizam. Naime, mnogobrojni turisti s kruzera u vrlo kratkom vremenskom periodu vrše veliki pritisak na destinaciju pristajanja zbog čega je društvenim učincima kruzing turizma potrebno pridati posebnu pozornost. Utjecaj na društvo odnosi se prije svega na utjecaj kruzinga na lokalno stanovništvo i na stacionarne goste destinacije, a proizlazi iz prisutnosti kruzera u vizurama destinacije te istovremene prisutnosti velikog broja posjetitelja s kruzera u destinaciji.[111] Kompleksni društveni učinci mogu se dočarati zanimljivom skicom koja prikazuje različite sociološke segmente na koje pomorska krstarenja utječu:



Slika 10: Utjecaj pomorskih krstarenja na društvo

Izvor: Benić, I. (2011) ″Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju″, *Poslovna izvrsnost,* No (1): 44.

Kao što je prethodno spomenuto, specifičnost kruzing turizma leži u ogromnom priljevu putnika koji u isto vrijeme okupiraju destinaciju. Ako se pritom uzme u obzir činjenica da većina turista s kruzera uobičava boraviti u poznatom i sigurnom okruženju (poznate

[111] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija ,str. 65., [14.11.2017.].

turističke trgovine, restorani itd.), tada problem pritiska na destinaciju postaje još veći. Ovaj fenomen u literaturi se spominje kao ″turistički mjehurić″, a pod njim se podrazumijeva sklonost turista s kruzera da prilikom posjeta destinaciji borave u sigurnom okruženju (mjehuriću) i ne napuštaju ga. U nekim lukama, nastupanjem kruzing sezone, nastaje situacija u kojoj broj putnika s kruzera znatno premašuje broj lokalnih stanovnika. Takvo stanje, osim što otežava svakodnevni život lokalnog stanovništva, umanjuje i zadovoljstvo turista destinacijom, a što proizlazi upravo iz negativnog odnosa rezidenata prema višebrojnijim kruzerskim turistima. Neki stanovnici se pojačanom priljevu putnika s kruzera često ″prilagođavaju″ prosjačenjem i drugim oblicima agresije. U skladu s time, moguće je govoriti o nekoliko faza kroz koje prolazi domaće stanovništvo receptivne turističke destinacije s obzirom na njihove stavove prema razvoju turizma (u literaturi poznato pod nazivom *Doxey`s irridex – irritation indeks*):

Tablica 4: Doxeyev indeks iritacije domaćeg stanovništva

Doxey's Irridex	*Društveni odnos*	*Aktivnosti*
Euforija	Inicijalna faza razvoja; posjetitelji i investitori su dobrodošli	Planiranje ili neki od oblika formalne kontrole su rijetki
Apatija	Turisti se smatraju kao nešto što se podrazumijeva samo po sebi; kontakti između lokalnog stanovništva i stranaca su formalniji	Poseban je naglasak na marketingu; stručna udruženja iz turizma promiču svoje interese
Iritiranost	Dosegnuta je točka saturacije; lokalno stanovništvo počinje sumnjati u pozitivnosti razvoja turizma	Planeri jačaju infrastrukturu; još uvijek rijetko ograničavaju dalji rast; javljaju se lokalne skupine koje protestiraju i brane određene interese
Antagonizam	Iritiranost situacijom je dosegla vrhunac; turisti se smatraju uzrokom svih problema	Donose se bitne planske odluke; jača se promocija kako bi se potisnula loša reputacija destinacije; snažne su borbe između različitih interesnih skupina

Izvor: Smolčić, J. (2003) *Prednosti i ograničenja primjene koncepcije održivog razvoja turizma*. Doktorska disertacija. Zagreb: Ekonomski fakultet, str. 53.

Međutim, nemaju samo domaći stanovnici negativno mišljenje o prevelikom broju putnika s kruzera. Budući da suvremeni zahtjevniji tipovi turista žele iz prve ruke iskusiti način života lokalnog stanovništva i sudjelovati u njemu, situacija u kojoj broj putnika s kruzera premašuje broj rezidenata stoga negativno utječe i na njihov doživljaj destinacije uslijed gubitka autentičnosti.

Veliki priljev kruzerskih posjetitelja u kratkom vremenskom periodu negativan je i sa sigurnosnog aspekta. To se prije svega odnosi na opasne gužve i zakrčenja što ih stvara

povećan broj ljudi u prometu, a posebice u starim gradskim jezgrama malih sredina. Osim toga, velike mase turista privlače i kriminal čime se ugrožava sigurnost svih onih koji se nalaze u destinaciji za vrijeme kruzing sezone. U nekim područjima može doći i do pojave prostitucije i drugih zabranjenih aktivnosti. Navedeni sigurnosni rizici, koje sa sobom donosi veliki broj turista u istom danu, zahtijevaju veći angažman policije, kako u prometu tako i u osiguranju putnika.

Ako se uzme u obzir činjenica da brodovi u luci nekad borave samo pet do šest sati te da putnici dobar dio svog vremena provedu u prometnoj gužvi i obavljanju ulazno-izlaznih formalnosti, tada slika boravka turista s kruzera izgleda kaotično.[112] Osim toga, prometne gužve u kruzing sezoni značajno ometaju svakodnevni život lokalnog stanovništva, koje stoga nije u mogućnosti pristupiti gradskoj jezgri automobilom (primjerice prilikom odlaska na posao) te umanjuju kvalitetu boravka stacionarnih gostiju. Ovaj problem prisutan je u većini hrvatskih gradova zbog neriješenih prometnih pitanja koja vode većim prometnim gužvama u doba kruzing sezone.

Na području sigurnosti važno je istaknuti i kako su kruzeri pravi magneti za zarazne bolesti. Tako se uz pomorska krstarenja često veže širenje različitih gastro oboljenja koja uzrokuju tzv. *norovirusi*. Iako se širenje virusa nastoji suzbiti različitim mjerama sanitiziranja i izolacijom putnika, nekada je to jako teško budući da putnici često odbijaju ″karantenu″ dok su na odmoru. U svakom slučaju, predstavnici javnog zdravstva trebaju pregledati sve brodove prilikom njihovog dolaska u luku kako bi se ustanovilo stanje i na temelju toga provele odgovarajuće mjere u svrhu sprječavanja širenja gastro oboljenja na lokalno stanovništvo te stacionarne goste. U skladu s time, pojačavaju se aktivnosti medicinskih službi kao posljedica povećanog broja intervencija.

Osim toga, nastupanjem kruzing sezone javlja se potreba za većim brojem vodiča, prodavača, vozača autobusa , taxija i drugih zanimanja iz uslužne djelatnosti. Zbog povećane potražnje za radnom snagom, može se dijelom govoriti i o migracijama ljudi iz ruralnih sredina u urbane, a koji se na takav potez odlučuju primarno radi bolje zarade.

Nadalje, razvoj kruzing turizma potiče stihijsko otvaranje suvenirnica (imajući na umu potražnju putnika s kruzera!) na mjestima gdje su nekada bili tradicionalni obrti koji su destinaciju činili autentičnom. Te suvenirnice često su otvorene samo dok traje sezona što kod

[112] Benić, I.: Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, op. cit., str. 56.

lokalnih stanovnika pojačava svijest o visokoj ovisnosti o turizmu u svim aspektima života i rada.

Među pozitivnim društvenim učincima kruzing turizma važno je istaknuti utjecaj putnika na učenje jezika kod lokalnog stanovništva. Budući da se turisti s kruzera u destinaciji pristajanja najviše koriste engleskim jezikom, domaći stanovnici su tako ″prisiljeni″ komunicirati s njima na engleskom čime uče, ponavljaju ili šire svoj vokabular. To se naravno odnosi i na druge jezike.

4.3. Ekološki utjecaji

Pomorska krstarenja se kao grana turizma mogu promatrati u okviru različitih regulacija glede zaštite okoliša, no najvažniji međunarodni pravni akt kojim se regulira sprječavanje onečišćenja s brodova, svakako je **Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova**, poznata po kratici **MARPOL** (od engl. **mar**itime **pol**lution).[113] Ova konvencija usvojena je na *Međunarodnoj konferenciji o onečišćenju mora* održanoj u Londonu 1973. godine, pod vodstvom **IMO**-a (International maritime organisation).[114] Protokolom iz 1978. godine ona je izmjenjena, a promjene su se najviše odnosile na Prilog 1. Konvencije. Nakon toga, MARPOL iz 1973.g. i Protokol MARPOL iz 1978.g. čitaju se kao jedan pravni instrument: **MARPOL 73/78**. Osim osnovnog teksta, ova konvencija sadržava šest priloga:[115] Prilog I. – *Pravila o sprečavanju onečišćenja uljem*, Prilog II. – *Pravila o sprečavanju onečišćenja štetnim tekućim tvarima koje se prevoze u trupu*, Prilog III. – *Pravila o sprečavanju onečišćenja štetnim tvarima u pakiranom obliku*, Prilog IV. – *Pravila o sprečavanju onečišćenja fekalijama,* Prilog V. – *Pravila o sprečavanju onečišćenja otpacima* te Prilog VI. – *Pravila o sprečavanju onečišćenja zraka s brodova*.

Konvencija određuje i područja za koja je potrebna posebna zaštita s obzirom na njihovu visoku ekološku osjetljivost. U posebna područja ubrajaju se: **Sredozemlje**, Baltičko more, Crno i Crveno more, Arapski zaljev, Sjeverno more i šire područje Kariba.[116] Republika Hrvatska također je potpisnica ove konvencije.

[113] Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N. (2011) ″Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš″, *Naše more*, 58(5-6): 230.
[114] International Maritime Organisation (1973) *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)*. London: IMO.
[115] Ibid.
[116] Pujo, M. B. i Radovan, H., op. cit., str. 232.

Utjecaji većih kruzera na okoliš mogu se usporediti s učinkom manjih gradova. Kako bi se navedeno bolje dočaralo, u narednoj tablici dan je prikaz prosječnog dnevnog onečišćenja okoliša od strane kruzera kapaciteta od oko 3 000 putnika:

Tablica 5: Ukupna onečišćenja na dan kruzera koji prevozi 3 000 putnika

Vrsta onečišćenja	Količina/ekvivalent
Onečišćenje zraka	1 *cruiser* = 12.000 automobila
Otpad	10,5 – 12 tona
Opasni otpad	55 – 85 litara
Crne vode	60.000 – 120.000 litara
Sive vode	1.020.000 litara
Brodska kaljuža	25.000 litara

Izvor: Perić, T. i Oršulić, M. (2011) ″Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja″, *Naše more,* 58(5-6): 223.

Iz tablice je između ostalog vidljivo kako se utjecaji kruzing turizma na okoliš mogu podijeliti u 4 osnovne kategorije:[117]

a) Onečišćenje zraka ispušnim plinovima s kruzera

Osnovni uzrok onečišćenja zraka kruzerima leži u njihovim dizelskim motorima čije je pogonsko gorivo bogato jako štetnim sumporom. Iz prethodne tablice vidljivo je kako jedan kruzer s 3 000 putnika može onečistiti zrak u istoj mjeri kao i otprilike 12 000 automobila. Stoga, kako bi se smanjilo onečišćenje zraka kruzerima, na tom području provode se različite mjere. Prije svega, ubrzano se radi na povećanju kvalitete goriva odnosno na smanjenju udjela sumpora u gorivu što poskupljuje njegovu proizvodnju i posljedično cijenu. Trenutni međunarodni standardi što ih propisuje **IMO** odredili su vrijednost od 3,5% kao maksimalni udio sumpora u pogonskom gorivu. O štetnosti utjecaja kruzera na zrak posebice govori podatak da brodsko teško gorivo sadržava čak 3% sumpora u smjesi goriva, dok udio sumpora u pogonskim gorivima prijevoznih sredstava u cestovnom prometu iznosi svega 0,0015%.[118] Osim što se ustraje na povećanju kvalitete goriva posredstvom smanjenja udjela sumpora u njemu, timovi stručnjaka rade i na novim proizvodnim rješenjima u smislu stvaranja motora visoke iskoristivosti, rentabilnosti i ekološke prihvatljivosti, a sve s ciljem minimiziranja štetnih utjecaja kruzera na zrak.

[117] Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N. (2011) ″Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš″, *Naše more*, 58(5-6): 229-243.
[118] Ibid., str. 231.

Glavni štetni sastojci ispušnih plinova dizelskih motora su:[119]

- dušikovi oksidi (NO_x) → njihova emisija utječe na stvaranje smoga i kiselih kiša, jedan veći kruzer dnevno proizvede količinu smoga ekvivalentnu onoj koju uzrokuje 350 000 automobila
- sumporni oksidi $(SO)_x$ → sumporni dioksid SO_2 poznat je i kao ″kiseli″ plin jer njegovom transformacijom nastaju kiseli sastojci što se izdvajaju iz atmosfere u obliku kiselih kiša, veći kruzer može u jedan dan emitirati sumpornih oksida koliko 2 000 automobila i kamiona u jednu godinu
- ugljični monoksid (CO) → nastaje kao posljedica nepotpunog izgaranja goriva, a utječe na stvaranje smoga i ozonskih rupa
- ugljikovodici (HC) → utječu na efekt staklenika
- ugljični dioksid (CO_2) → nije otrovan, no smatra se osnovnim uzročnikom stvaranja efekta staklenika

Dodatno onečišćenje zraka dolazi i iz spalionica za smeće u kojima veći kruzeri spaljuju većinu miješanog otpada što za posljedicu ima emisiju dioksina i tiofena.

Sve navedeno uvelike utječe na ambijetalne promjene, poput taloženja kiselina, zatim eutrofikaciju i nitrifikaciju vode, stvaranje sumaglica, smanjenje vidljivosti te u konačnici na ljudsko zdravlje. Potonji utjecaj posebno je zastrašujuć ako se uzme u obzir činjenica da je *US Environmental Protection Agency* ispušne plinove koji nastaju izgaranjem dizela kategorizirala kao kancerogene. Intenzitet onečišćenja zraka ispušnim plinovima s kruzera varira ovisno o tome plovi li on otvorenim morem, manevrira li ili mu rade agregati za proizvodnju električne energije dok je na vezu. U skladu s time, onečišćenja zraka moguće je spriječiti ili minimizirati uz pomoć adekvatne lučke infrastrukture koja omogućava spajanje kruzera na izvor električne energije. Pravila o sprječavanju onečišćenja zraka s kruzera nalaze se u Prilogu VI. MARPOL-konvencije.

[119] Ibid., str. 230.

b) Onečišćenje mora otpadnim vodama s kruzera

Otpadne vode s kruzera predstavljaju direktnu prijetnju ekoustavima, a posljedično i čovjeku koji o njima ovisi. Postoje tri glavne skupine otpadnih voda: sive, crne i brodska kaljuža. Sive otpadne vode sačinjavaju vode iz: umivaonika, kade, tuševa, perilica za rublje, sauna, bazena, sudopera i vode nastale kao posljedica ispiranja brodskih površina. Crne otpadne vode, s druge strane, sadržavaju vode iz WC-a, fekalije. U tim vodama nalaze se štetne bakterije, virusi i različiti štetni sastojci te crijevni paraziti. Ispuštanjem neobrađenih crnih otpadnih voda u more, može doći do bakterijske i virusne kontaminacije riba i školjka što negativno utječe i na ljude koji iste konzumiraju kao hranu. Svaki putnik na kruzeru dnevno proizvede 20 do 40 litara crne vode i otprilike 120 do 340 litara sive vode. Noviji kruzeri raspolažu ugrađenim sustavima za tretiranje sivih i crnih otpadnih voda, tzv. *Advanced Wastewater Treatment systems*, dok su stariji kruzeri primorani te vode prepumpavati u lučke prihvatne uređaje. Provedbenim propisima, luke za prihvat kruzera obvezuju se na sustav prihvatnih uređaja za skupljanje crnih i sivih otpadnih voda. Brodska kaljužna voda zapravo je mješavina vode, masnih tekućina, ulja, maziva, tekućina za čišćenje i drugih sličnih otpada što se skupljaju u brodskom kaljužnom tanku, a proizvode ih glavni i pomoćni strojevi, kotlovi i drugi mehanički strojevi. Akumulira se u kruzerima u količini od oko 25 000 litara na dan.

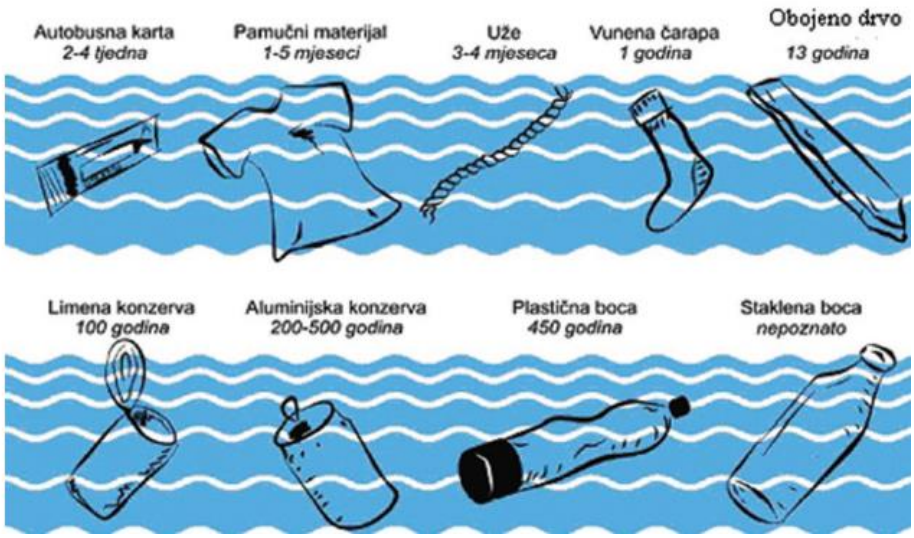
c) Onečišćenje mora balastnim vodama

Brodovi koriste balastne vode kako bi osigurali stabilnost i upravljivost tokom plovidbe. Balastna voda može sadržavati tekuće i čvrste nečistoće različita sastava te žive ili uginule morske organizme. Same nečistoće obično nisu veći onečišćivači jer se brod balastira relativno čistom vodom koja se usisava nekoliko metara ispod vodene linije. U skladu s time, glavni problem balastnih voda zapravo leži u morskim organizmima koje iste sadržavaju. Naime, putnički brodovi djelomice ispuštaju balast ovisno o manevarskim zahtjevima i režimu plovidbe pa time može doći do unošenja invazivnih (nedomicilnih) vrsta te posljedično uništavanja staništa. Ako se morski organizmi balastnom vodom prenesu u akvatorij u kojemu nisu domicilni, oni mogu biti izričito ekološki opasni budući da u novom akvatoriju nemaju prirodnih neprijatelja pa se, ako prežive, mogu razmnožavati iznimno velikom brzinom. Brojčana dominacija alohtonih (nedomicilnih) organizama očituje se na štetu domaćih organizama od kojih neki postupno i izumiru. Organizmi ispušteni vodenim balastom negativno utječu na:

- ekosustave → nedomicilni organizmi (flora i fauna) mogu pokazati invazivnost i započeti dominaciju čime uzrokuju promjene u hranidbenim lancima
- ekonomiju → promjene nastale unosom alohtonih vrsta ometaju ribarstvo, obalnu industriju i druge komercijalne djelatnoti
- ljudsko zdravlje → toksični organizmi zarazom i patogenim promjenama uzrokuju bolesti pa čak i smrt ljudi (npr. bakterija kolere), primjerice Smithsonian istraživački institut je u balastnim vodama 14 od 15 njemačkih brodova na američkoj obali Meksičkog zaljeva pronašao koleru otkrivenu i u ribama i školjkama

d) <u>Onečišćenje mora otpadom (neopasnim i opasnim) s kruzera</u>

Otpad s kruzera može biti neopasnog ili opasnog podrijetla. Vrste neopasnog (krutog) otpada što nastaje na kruzeru su: ostatci hrane, staklo, papir, karton, pepeo, metalne limenke i plastika. Procjenjuje se da je dnevna akumulacija takvog otpada od oko 2,4 do 4 kg po putniku pa uzimajući te brojke u obzir može se zaključiti kako u tjedan dana krstarenja brodom od 3 000 putnika nastane 50,4 tona otpada. Kruti otpad sastoji se od oko 75-85% otpada anorganskog i 15-25% otpada organskog podrijetla. Naredna slika prikazuje vrijeme potrebno za razgradnju pojedinih krutih otpada u moru:



Slika 11: Vrijeme razgradnje krutog otpada u moru

Izvor: Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N. (2011) ″Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš″, *Naše more*, 58(5-6): 236.

Što se tiče gospodarenja krutim otpadom, isti se može spaljivati u brodskoj spalionici, no time se u atmosferu oslobađaju štetni plinovi pa je s ekološkog aspekta svakako prihvatljivija opcija u kojoj se taj kruti otpad predaje u prihvatne postaje na kopnu.

Opasni je otpad, s druge strane, vrsta otpada koji zbog svoje količine, koncentracije, fizičkih i kemijskih svojstava može biti potencijalno opasan za ljudsko zdravlje i okoliš, posebno ako se nepravilno tretira, pohranjuje i prevozi. Ova vrsta otpada na kruzeru nastaje kao posljedica rada fotolaboratorija, kemijskih čistionica, fotokopirnih aparata, aparata za tiskanje itd. U opasni otpad se također ubrajaju: fluorescentne svjetiljke, zaštitne boje i premazi, bolnički otpad, stari lijekovi, sredstva za čišćenje, zauljene krpe i sl. Procjenjuje se da se na kruzeru dnevno proizvede od 55 do 85 litara takvog opasnog otpada. Iako količina ne izgleda velika, utjecaj takvih tvari na okoliš i čovjeka je znatan. Pravila o sprječavanju onečišćenja otpacima s brodova nalaze se u prilogu V. Konvencije koji je na snagu stupio 31.12.1998. Međunarodni komitet za zaštitu pomorskog okoliša (MEPC) donio je svojom Rezolucijom MEPC 65(37) između ostalog i pravilo 9. Konvencije, Prilog V., koje od brodova u međunarodnoj plovidbi s više od 400 BT i brodova koji prevoze 15 ili više osoba, zahtijeva ažurno vođenje *knjige zapisa o smeću*.[120] Također, nužno je imenovati odgovornu osobu koja će uspostaviti i provoditi *plan zbrinjavanja smeća* s pisanim procedurama za prikupljanje, skladištenje, obradu i odlaganje smeća te uporabu opreme na brodu.

Ukupno gledajući, kruzeri su (posebno oni najveći) značajni onečišćivači okoliša. Zahvaljujući brojnim pozitivnim gospodarskim učincima koje generira, kruzing se često pogrešno percipira isključivo kao ekonomska kategorija, dok se njegovi negativni učinci (ekološki i društveni) zanemaruju i stavljaju u drugi plan. U skladu s time, kruzing turizam predstavlja iznimno kompleksnu pojavu i stoga se nikako ne smije promatrati jednodimenzionalno. Njegovi učinci na okoliš su značajni, a interakcija kruzinga i lokalnog stanovništva uključuje mnogo složenije odnose nego što su to posao i zarada. Ako nije adekvatno upravljan, kruzing turizam može donijeti više štete nego koristi za određenu destinaciju. Stoga, kako bi se maksimizirali pozitivni, a minimizirali negativni učinci, problematici kruzinga nužno je pristupiti planski i organizirano. Drugim riječima, jedino se politikom održivog razvoja kruzing turizma može udovoljiti zahtjevima svih interesnih skupina, odnosno destinaciji se može osigurati održivost, turistima maksimalno zadovoljstvo, a lokalnoj zajednici prosperitet.

[120] Ibid., str. 237.

5. KRUZING TURIZAM NA PODRUČJU REPUBLIKE HRVATSKE

Što se tiče kruzing turizma na području Republike Hrvatske, prije svega valja naglasiti kako kruzing velikih i srednjih kruzera u vlasništvu hrvatskih kompanija do sada ne postoji. Riječka kompanija za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta, Jadrolinija pokušala je ući na tržište pomorskih krstarenja, no to je završilo neuspjehom. Kruzeri su u Hrvatskoj stoga ograničeni isključivo na hrvatske oldtimere i druga plovila manjeg kapaciteta. U skladu s time, kruzing turizam se na našim prostorima razvija u dva pravca. U prvom slučaju riječ je o domaćem kruzingu, tj. specifičnom obliku kruzinga (″Old Cruiser″) kao višednevnom ili jednodnevnom (izletničkom) krstarenju na tradicionalnim hrvatskim motornim jedrenjacima i trabakulima (*old timerima*) koji su opremljeni za višednevni boravak gostiju na brodu uz obilazak atraktivnih hrvatskih luka. U ovoj sferi poslovanja posebno se ističe djelovanje specijaliziranog hrvatskog turoperatora - *ID Rivatours* te kruzing kompanije za mali kruzing - *Katarina Line*. S druge strane, na našim se prostorima odvija i veliki svjetski (međunarodni) kruzing kojeg vode velike kruzing korporacije. Upravo će ta vrsta kruzinga biti predmetom interesa u narednim dijelovima rada.

5.1. Obilježja ponude

Ukupna ponuda hrvatskih destinacija za međunarodni kruzing, promatrano sa stajališta brodara, sastoji se od: (1) luke koja može prihvatiti brod na kružnom putovanju, (2) destinacije uz koju je luka, koja mora biti dovoljno atraktivna za turističke posjete i (3) ostale ponude destinacije od koje je za brodara, ali i za putnike na kruzerima, najznačajnija ponuda izleta i organiziranog razgleda grada.[121] Luka koja je uključena u međunarodni kruzing mora biti otvorena za javni promet, mora imati odgovarajuće sidrište i/ili privezište te može biti *luka ticanja*, u kojoj brodovi borave kratkotrajno, od nekoliko sati do najviše dan-dva, odnosno može biti *polazna luka* za međunarodna brodska kružna putovanja, kada gotovo u pravilu mora imati odgovarajuću putničku zgradu s potrebnim sadržajima.[122] Za odabir luke ticanja u itinerar najvažnija je turistička atraktivnost kruzing destinacije, uz pretpostavku njezinog odgovarajućeg geografskog položaja. Pred potencijalne polazne luke postavljaju se dodatni kriteriji: blizina međunarodne zračne luke, odnosno ukupna prometna dostupnost luke i njezin geoprometni položaj, mogućnost parkiranja osobnih automobila u luci, opremljenost luke (spomenuti putnički terminal), mogućnost snabdijevanja broda potrebnim robama i namirnicama, opremljenost destinacije odgovarajućim brojem i kvalitetom smještaja,

[121] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija, str. 42., [29.11.2017.].
[122] Ibid., str. 49.

mogućnosti za popravke broda itd.[123] U polaznim lukama na Mediteranu u prosjeku se ostvaruje čak dvostruko veća dnevna potrošnja kruzerskih putnika od one u lukama ticanja. Osim toga, u polaznim lukama se dodatni prihod u destinaciji ostvaruje od opskrbe broda za višednevna krstarenja, od manjih servisa na opremi, od nešto dužeg boravka gostiju koji čekaju na ukrcaj i sl., pa je stoga lukama/destinacijama u interesu biti polazna luka za međunarodna brodska kružna putovanja.[124] U međunarodni kruzing u Hrvatskoj uključeno je oko 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.[125] Za sada je Dubrovnik jedina polazna luka (luka ukrcaja/iskrcaja) za međunarodna krstarenja u Hrvatskoj (za kruzer ″Thompson Celebration″), iako zbog svog položaja i ostalih obilježja još neke luke imaju potencijal da u budućnosti postanu polazne luke (primjerice Rijeka, Zadar, **Split**), no o tome će se više govoriti u narednim dijelovima rada. Posljednjih godina neke su hrvatske luke znatno unaprijedile infrastrukturu za prihvat brodova (npr. luka Gruž u Dubrovniku, Gaženica u Zadru). U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe i naknade.

Lučke pristojbe plaćaju brodovi za korištenje obale i za administrativne usluge. Njih donosi i potom javno objavljuje lučka uprava, a sastoje se od:[126](1) *pristojbe za upotrebu obale* – plaća se za brod koji koristi luku u svrhu ukrcaja i iskrcaja putnika, tereta i vozila, (2) *brodske ležarine* – plaća se za brod koji koristi luku u bilo koju svrhu, osim radi ukrcaja ili iskrcaja putnika, tereta i vozila i (3) *pristojbe za vez* – plaća se za ribarski brod, jahtu, ribarske, sportske ili druge brodice i plutajuće objekte. Izračun lučkih pristojbi za kruzere u lukama otvorenim za javni promet na području RH vrši se prema dvije osnove: putnik i bruto tonaža (BT), osim za luku Rijeka gdje se kao osnova uzima putnik i dužni metar broda, pri čemu jedinična cijena po osnovi BT varira ovisno o razredima veličine broda, a cijena po putniku razlikuje se s obzirom na to radi li se o putniku u tranzitu, ukrcanom i/ili iskrcanom putniku.[127] Prilikom obračuna lučkih pristojbi ne obračunava se PDV zbog toga što su lučke

[123] Ibid. , str. 104.
[124] Ibid.
[125] Ibid., str. 49.
[126] Ibid., str. 50.
[127] Ibid.

uprave neprofitne ustanove.[128] Na cijenu lučke pristojbe mogu utjecati i popusti koji se daju brodskim kompanijama za višekratna ticanja ili ukoliko se radi o polaznoj luci.

Lučke naknade, s druge strane, plaćaju korisnici luke za usluge koje dobiju u lukama otvorenim za javni promet od strane različitih trgovačkih društava. Ovlaštenici koncesije (trgovačka društva) koji obavljaju određenu djelatnost u lukama otvorenim za javni promet dužni su javno objavljivati iznos lučkih naknada za svaku pojedinu vrstu djelatnosti/usluge. Lučke naknade koje se najčešće obračunavaju brodovima na kružnim putovanjima u hrvatskim lukama su:[129] (1) *naknada za privez i odvez* – osnova za obračun je BT ili dužni metar (luka Rijeka), (2) *odvoz krutog otpada* – osnova za obračun je BT ili dužni metar (luka Rijeka), (3) *odvoz tekućeg otpada* – osnova za obračun je 1 sat/1 tura, (4) *voda* – prema potrošenoj vodi (m^3) i (5) *električna energija* – prema dnevnoj cijeni + 10% te posebna nadoplata za priključak.

Kao što je prethodno spomenuto, ukupnu ponudu Hrvatske za međunarodni kruzing uz luke sačinjava i destinacija uz koju je luka te ponuda izleta i organiziranog razgleda grada. U skladu s time, u nastavku će se izložiti ponuda izleta u najvažnijim kruzing destinacijama – Dubrovniku/Korčuli, Splitu i Zadru. Ponuda izleta i organiziranog obilaska grada nalazi se na stranicama *MedCruise*-a, najveće udruge mediteranskih luka za prihvat kruzera.[130]

Tablica 6: Ponuda izleta u najvažnijim kruzing destinacijama u RH

Dubrovnik/Korčula	Split	Zadar
City tour	Split city tour	The City of Nin
The traditions of Konavle and Dubrovnik	Salona and Trogir city tours	The Island of Pag
St. Jacobs Beach	Split and Cetina river canyon	National Park Kornati Islands
Scenic train ride through Konavle Valley	Rafting Cetina river	National Park Krka Waterfalls
Čilipi	Sea safari	National Park Plitvice Lakes
Dubrovnik panorama	Krka river waterfalls	National Park Paklenica
The Elaphite Islands: Three Island Cruise	Plitvice lakes	Canoe/rafting
	Exclusive programs at archeological museum	
	Exclusive programs at cathedral of St. Lawrence	

Izvor: MedCruise, http://www.medcruise.com/port/486/dubrovnik-korcula/destination

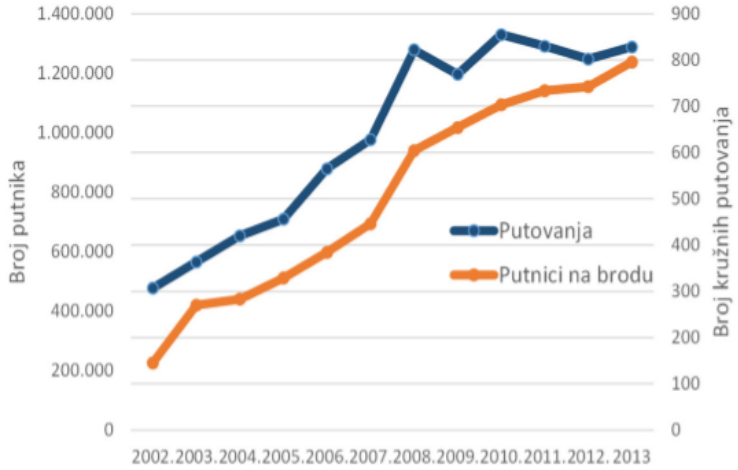
[128] Ibid.
[129] Ibid.
[130] MedCruise: Port Members, raspoloživo na: http://www.medcruise.com/port/486/dubrovnik-korcula/destination, [29.11.2017.].

5.2. Obilježja potražnje

U ovom dijelu rada potražnja će se analizirati prvenstveno kroz promet brodova i putnika u Republici Hrvatskoj u posljednjih nekoliko godina, prema priopćenjima Državnog zavoda za statistiku, a s posebnim osvrtom na promet ostvaren u zadnje dvije godine. Što se tiče konkretnih obilježja potražnje, novijih podataka o njima nema budući da je detaljnije istraživanje potražnje u međunarodnom kruzingu u Hrvatskoj provedeno samo jednom (TOMAS Međunarodna brodska kružna putovanja 2006.). Prije nego li se krene s analizom, valja definirati osnovne pojmove koji će se koristiti u objašnjenju pojave. U skladu s time, pod putovanjem se podrazumijeva ulazak stranog broda za kružna putovanja u **prvu luku** teritorijalnog mora Republike Hrvatske.[131] Putnik je svaka osoba koja je doputovala brodom, bez obzira na dob, a nije član posade pa iz toga proizlazi da broj putnika na brodu odgovara ukupnom broju putnika na brodu **bez članova posade**.[132] Ukupan broj dana boravka broda u teritorijalnome moru Republike Hrvatske jest ukupan broj dana koje brod provede u teritorijalnome moru Republike Hrvatske.[133]

Prema priopćenju Državnog zavoda za statistiku iz veljače 2014. godine[134], u 2013. godini u Hrvatskoj je realizirano ukupno 828 međunarodnih brodskih kružnih putovanja s ukupno 1,24 milijuna putnika. Broj putovanja u 2013. godini veći je za 3%, a broj putnika za 7% u odnosu na 2012. godinu. Trend rasta broja putnika stalan je od 2002. godine (što je vidljivo i na narednoj slici) pa je tako broj putnika na međunarodnim kružnim putovanjima u 2013. godini (u luci prvog ticanja) bio oko 5,5 puta veći od onog zabilježenog 2002. godine, a broj putovanja, odnosno dolazaka brodova u prvu luku ticanja, u tom je razdoblju povećan za oko 2,7 puta.[135]

[131] Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.htm , [27.11.2017.].
[132] Ibid.
[133] Ibid.
[134] Državni zavod za statistiku (2014): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2013., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_08_2013.htm , [01.12.2017.].
[135] Institut za turizam (2015): Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, raspoloživo na: http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf , str. 50., [01.12.2017.].



Slika 12: Potražnja za međunarodnim brodskim krstarenjima u Hrvatskoj

Izvor: Institut za turizam, http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf

U 2014. godini zabilježen je pad broja putovanja, broja putnika i ukupnog broja dana boravka tih putnika u odnosu na 2013. godinu, a 2015. ponovno se bilježi rast po svim pokazateljima u odnosu na 2014.

Prema priopćenju Državnog zavoda za statistiku iz veljače 2017. godine[136], u razdoblju od siječnja do prosinca 2016. ostvareno je 825 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 1 092 199 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 813 dana, što je u prosjeku 2 dana.

U strukturi kružnih putovanja stranih brodova najviše stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj (62,6%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (21,1%), što je ukupno 83,7%. Ostalih 16,3% stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u ostalih pet županija: Zadarskoj (6,2%), Istarskoj (5,7%), Šibensko-kninskoj (2,4%), Primorsko-goranskoj (1,9%) i Ličko-senjskoj (0,1%).

U odnosu na isto razdoblje 2015. broj putovanja veći je za 7,4%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku veći je za 4,2%. Ukupan broj dana boravka broda u istom razdoblju veći je za 15,9% .

[136] Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.htm , [27.11.2017.].

Međutim, 2017. godine ponovno je zabilježen pad kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj po svim pokazateljima. Konkretno, prema posljednjem priopćenju Državnog zavoda za statistiku iz mjeseca studenog 2017. godine[137], u razdoblju od siječnja do rujna 2017. u hrvatske morske luke uplovila su 73 strana broda za kružna putovanja, koja su ostvarila 540 kružnih putovanja (17,7% manje u odnosu na isto razdoblje 2016.). Na tim brodovima bilo je 759 tisuća putnika (za 13,7% manje u odnosu na 2016.), koji su u Hrvatskoj boravili 1 176 dana (18,7% manje).

Od ukupno 540 putovanja, najviše putovanja ostvareno je, kao i uvijek, u Dubrovačko-neretvanskoj (65,7%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (17,0%), što je ukupno 82,7%. Ostalih 17,3% putovanja ostvareno je u sljedećim županijama: Zadarskoj (6,1%), Istarskoj (4,3%), Šibensko-kninskoj (4,1%), Primorsko-goranskoj (2,6%) i Ličko-senjskoj (0,2%).

Najviše posjeta stranih brodova za kružna putovanja imala je luka Dubrovnik koja se približava svom maksimalnom održivom kapacitetu (437 posjeta), a slijede luke Split (171 posjet) i Korčula (113 posjeta).

Iako se i dalje radi o velikim brojkama, pad kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u 2017. u odnosu na 2016. godinu ne smije se zanemariti. U skladu s time, postavlja se pitanje što je bilo uzrok tome. U javnosti se u posljednje vrijeme spekulira kako su dva grada glavni krivci za to – Venecija i Kotor. Naime, talijanska je Vlada ograničila broj velikih kruzera koji mogu uplovljavati u akvatorij Venecije što je brodare potaknulo na izmjenu kruzerskih linija pri čemu je ispala Hrvatska. Drugi potencijalni razlog leži u činjenici da Crna Gora (kao konkurent RH) nije u Europskoj uniji što brodarima pojeftinjuje nabavu robe i usluga bez carina i poreza uz niže takse.[138] Osim toga, Crna Gora dozvoljava tešku naftu koja je jeftinija, a u EU zabranjena. Nadalje, Kotor već ima neko ime, stoga je kompanijama logičnije prebaciti itinerar u već poznatu destinaciju gdje nema ograničenja i sve je jeftinije, nego istraživati neistražene luke Jadrana (poput Rijeke koja pomalo raste u kruzing segmentu) gdje vrijede EU propisi.[139]

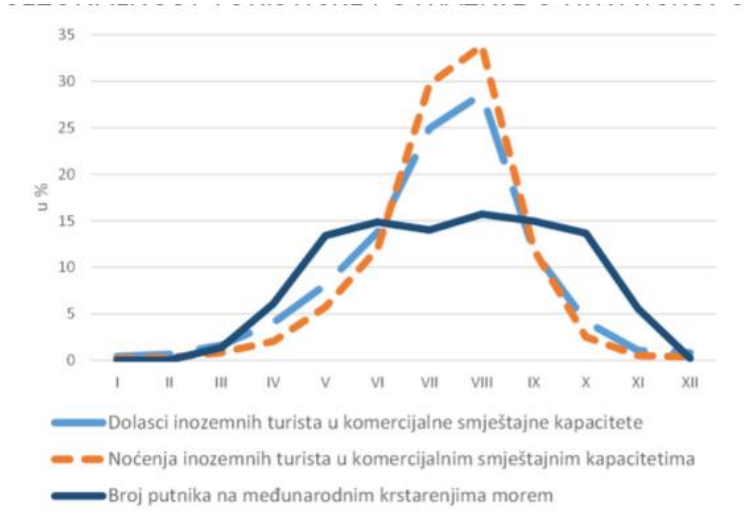
---

[137] Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do rujna 2017., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-05_05_2017.htm, [27.11.2017.].

[138] Mikačić, R. (2017). Kruzeri bježe iz Dalmacije, izgubit ćemo milijune: što to ima mali crnogorski gradić, a Dubrovnik i Split nemaju?. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 28. veljače. Raspoloživo na: http://www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/471036/kruzeri-bjeze-iz-dalmacije-izgubit-cemo-milijune-sto-to-ima-mali-crnogorski-gradic-a-dubrovnik-i-split-nemaju [pristupljeno 27. studenog 2017].

[139] *Ove godine smanjenje dolazaka kruzera u Dubrovnik i Split, porast u Crnoj Gori* (2017) Brodovi u Rijeci, http://bur.com.hr/ove-godine-smanjenje-dolazaka-kruzera-u-hrvatskoj-porast-u-crnoj-gori/, [27.11.2017.].

U okviru obilježja potražnje, važno je također istaknuti kako je kod međunarodnih pomorskih krstarenja sezonalnost mnogo manje izražena nego kod stacionarnog turizma, kako u broju ticanja, tako i broju putnika prema mjesecima, a sezona ranije počinje i kasnije završava što je vidljivo i iz naredne slike.[140] Većina prometa odvija se u razdoblju od svibnja do listopada.



Slika 13: Sezonalnost turističke potražnje u Hrvatskoj u 2013. godini

Izvor: Institut za turizam, http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf

Duljina boravka gostiju s kruzera (putnika i posade) u destinaciji obrnuto je proporcionalna veličini broda mjerenoj kapacitetom putnika.[141] Dulji boravak gostiju u destinaciji uglavnom podrazumijeva i njihovu veću potrošnju na kopnu. Izdaci u destinacijama ticanja uključuju izdatke za hranu i piće u restoranima/kafićima, izdatke za kupnju u trgovinama, izdatke za usluge javnog prijevoza i slično te izdatke za organizirani izlet ili razgled grada ili njegove okolice.[142] Budući da se izleti/razgledi uglavnom plaćaju na brodu te da je njihova cijena tada u pravilu više nego dvostruko veća od stvarne cijene takvog izleta/razgleda, valja naglasiti kako se ukupni izdaci na kopnu prilikom njihove procjene trebaju umanjiti za tu 'proviziju' koju zadržava brodar kako bi se dobila njihova realna veličina. U nastavku će se prikazati prosječni izdaci posjetitelja na međunarodnim krstarenjima u Hrvatskoj u 2006. godini (posljednje istraživanje!) prema veličini broda i duljini boravka u destinaciji:

[140] Institut za turizam (2015): Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, raspoloživo na: http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf , str. 51., [01.12.2017].
[141] Ibid.
[142] Ibid., str. 52.

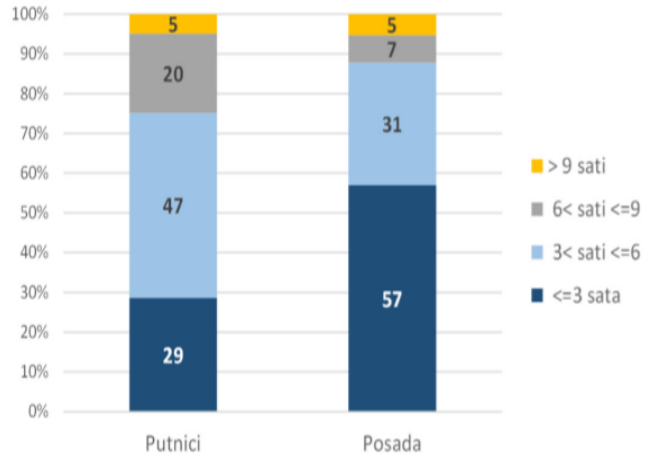
Tablica 7: Izdaci posjetitelja na međunarodnim krstarenjima u Hrvatskoj u 2006. godini prema veličini broda i trajanju boravka u destinaciji

Veličina broda	<200 putnika	200 - 499	500 - 999	1000 - 1999	2000 i više putnika
€	64	53	46	41	34

Boravak u destinaciji	Do 3 sata	3 do 6 sati	6 do 9 sati	9 do 12 sati	12 i više sati
€	28	38	55	65	82

Izvor: Institut za turizam, http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf

Iz tablica je vidljivo kako izdaci posjetitelja na kopnu očekivano opadaju s porastom veličine broda, odnosno rastu s porastom duljine boravka u destinaciji.



Slika 14: Duljina boravka gostiju (putnika i posade) na međunarodnim krstarenjima u hrvatskim lukama/destinacijama ticanja u 2006. godini

Izvor: Institut za turizam, http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf

Luke ticanja u kojima su posjetitelji s kruzera u prosjeku najkraće boravili, Dubrovnik i Korčula, ostvarile su posljedično i nižu potrošnju posjetitelja od onih destinacija u kojima su brodovi boravili duže. Tako su najmanje izdatke imali posjetitelji s kruzera u Korčuli (34 eura u prosjeku po osobi), a gosti Dubrovnika oko 37 eura u prosjeku po osobi.[143] Znatno veće izdatke ostvarili su posjetitelji u Splitu (71 euro u prosjeku) i Zadru (82 eura u prosjeku) u kojima su i brodovi u pravilu duže boravili.[144]

[143] Ibid.
[144] Ibid.

Tablica 8: Prosječni izdaci posjetitelja s brodova na međunarodnim krstarenjima po osobi za boravak u destinaciji u 2006. godini

	Ukupno (u eurima)	Putnici (u eurima)	Posada (u eurima)
Ukupno	39,48	41,44	29,31
Organizirani izlet / razgled*	7,12	8,28	1,07
Prijevoz	1,36	1,52	0,58
Ulaznice	1,16	1,35	0,19
Hrana i piće u ugostiteljskim objektima	10,08	9,45	13,38
Kupovina	19,25	20,36	13,43
Ostalo	0,51	0,49	0,66

* Troškovi za organizirani izlet/razgled smanjeni su za procjenu provizije brodarske kompanije na 40% ukupnog iznosa.

Izvor: Institut za turizam, http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf

5.3. Utjecaji kruzing turizma na području Republike Hrvatske

Kontinuirani rast kruzing turizma u Hrvatskoj započeo je u prvoj dekadi 21.-og stoljeća s Dubrovnikom kao najvažnijom kruzing destinacijom. Zahvaljujući povoljnom geografskom položaju, mnogobrojnim turističkim atrakcijama te unaprjeđenju lučke infrastrukture u posljednjih par godina (posebno u Dubrovniku, Zadru i Splitu) Hrvatska postaje sve interesantnija brojnim kruzing kompanijama pa tako i utjecaji kruzing turizma na njenom području postaju sve kompleksniji i značajniji.

Budući da kruzeri mogu vrlo lako mijenjati lokaciju, glavna obilježja kruzing turizma su mobilnost i fleksibilnost, a ona se mogu promatrati i s pozitivnog i s negativnog aspekta. U prvom slučaju, kruzeri se percipiraju kao novo potencijalno tržište za postojeće destinacije. Nasuprot tomu, negativna strana mobilnosti i fleksibilnosti kruzing industrije očituje se u činjenici da se kruzeri, onda kada su kvaliteta okoliša i atraktivnost određene destinacije ugrožene, mogu vrlo jednostavno premjestiti u drugu luku. Ova obilježja čine kruzing veoma privlačnim za zemlje u razvoju koje u njemu vide svoj gospodarski spas, a u isto vrijeme otežavaju praćenje i kontrolu onečišćenja. U skladu s time, kruzing turizam se često promovira kao strategija unaprjeđenja ekonomske stabilnosti tranzicijskih zemalja, pri čemu se zanemaruju njegovi negativni utjecaji na okoliš i nedostatak efikasnog mehanizma kontrole onečišćenja u tim zemljama.

Republika Hrvatska također je tipična tranzicijska zemlja koju karakterizira značajan rast kruzing turizma uz neefikasan sustav praćenja i kontrole onečišćenja okoliša. Situacija u Hrvatskoj u skladu je s globalnim trendom dolazaka sve većih kruzera koji u lukama borave sve kraće, a što navodi na zabrinjavajući zaključak da bi kruzing turizam mogao postati nova forma masovnog turizma. Osnovna motivacija za razvoj kruzinga u RH leži u dvije mogućnosti koje isti pruža:

- mogućnost dodatne prodaje lokalnih proizvoda i usluga
- mogućnost produženja turističke sezone budući da kruzing turizam obilježava manje izražena sezonalnost u odnosu na stacionarni turizam

Međutim, kao što je već i spomenuto, kruzing turizam pogrešno je promatrati jednodimenzionalno, odnosno samo s ekonomskog aspekta. Isključivo profitno-orijentirano poimanje kruzinga može dovesti do ozbiljnih ekoloških i socijalnih posljedica po receptivnu destinaciju. Stručnjaci s Instituta za turizam tako upozoravaju da kruzere prate znatno veći negativni okolišni učinci koji ostaju skriveni, odnosno dolaze na naplatu kroz tzv. negativne eksternalije (opterećenja okoliša).[145] U skladu s time, utjecaji kruzing turizma na području Republike Hrvatske analizirat će se prvenstveno kroz istraživanje dr. sc. Hrvoja Carića[146], stručnjaka sa zagrebačkog Instituta za turizam, u kojemu je on proveo cost-benefit analizu usporedivši izravne troškove onečišćenja i izravne prihode od kruzing turizma u 2007. godini u Republici Hrvatskoj (odnosno na hrvatskom dijelu Jadrana).

U prvom dijelu ovog istraživanja identificiraju se vrste utjecaja na okoliš i to koristeći dostupnu znanstvenu i stručnu literaturu. U skladu s time, utjecaji na okoliš podijeljeni su (slično kao i prije) na sljedeći način: kruti otpad, onečišćenje zraka, otpadne vode (sive, crne i kaljuža) i opasni otpad. Razlika u odnosu na prethodnu kategorizaciju jest u tome što ovdje nisu uzete u obzir balastne vode. Navedeni utjecaji na okoliš potom se kvantificiraju također uz pomoć dostupne literature. Drugim riječima, određuju se prosječne dnevne količine onečišćenja po kruzeru i po putniku i to generalno, a ne na području Republike Hrvatske. Kako bi se dobile vrijednosti ukupnog onečišćenja na godišnjoj razini u Republici Hrvatskoj, korišteni su službeni podaci Državnog zavoda za statistiku o kružnim putovanjima stranih brodova u RH iz 2007. godine. U posljednjem koraku vrši se financijska procjena (novčano

[145] Hina (2015). Tajnoviti kruzeri: Prihod je teško ustanoviti, a sedam puta skuplje onečišćenje još teže. *Indeks*. [online]. 19. travnja. Raspoloživo na: http://www.index.hr/sport/clanak/permalink/815247.aspx [pristupljeno 9. studenog 2017].
[146] Carić, H. (2010) ″Direct pollution cost assesment of cruising tourism in the Croatian Adriatic″, *Financial Theory and Practice*, 34 (2): 161-180.

vrednovanje) utjecaja na okoliš i to na način da se vrijednosti ukupnog onečišćenja na godišnjoj razini množe s postojećim tržišnim cijenama usluga gospodarenja otpadom u RH čime se dobivaju izravni troškovi onečišćenja (troškovi opterećenja okoliša). Financijsko vrednovanje utjecaja na okoliš napravljeno je kako bi se oni mogli usporediti s izravnim prihodima koje kruzing turizam generira za lokalnu ekonomiju. Drugim riječima, u posljednjem koraku istraživanja napravljena je cost-benefit analiza usporedbom izravnih troškova onečišćenja i izravnih prihoda kruzing turizma u RH u 2007. godini.

U skladu s navedenim, u nastavku će se prikazati prosječne dnevne vrijednosti onečišćenja (dobivene na temelju dostupne stručne i znanstvene literature), podaci o kružnim putovanjima stranih brodova u RH u 2007. godini te u konačnici izračun izravnih troškova onečišćenja (po kategorijama onečišćenja i ukupno) u RH u 2007. godini:

Tablica 9: Prikaz načina onečišćenja okoliša te dnevnih količina onečišćenja za kruzer od 3 000 putnika

Načini onečišćenja okoliša	Dnevna količina onečišćenja po cruiseru	Dnevna količina onečišćenja po putniku
Kruti otpad	10,5 – 12 tona	4 kg
Onečišćenje zraka ispušnim plinom CO_2	1.203 kg / km	0,40 kg / km
Crne otpadne vode	60.000 – 120.000 litara	40 litara
Sive otpadne vode	1,020.000 litara	340 litara
Zauljene brodske vode	30.000 litara	10 litara
Opasni otpad	390 – 480 kg	0,16 kg

Izvor: Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N. (2011) ″Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš″, *Naše more*, 58(5-6): 241.

Podaci Državnog zavoda za statistiku o kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj, 2007. godine:[147]

- 628 kružnih putovanja stranih brodova u RH
- na tim brodovima došlo je 694 104 putnika
- ti su putnici u RH boravili ukupno 990 dana, tj. u prosjeku 1,6 dana svaki
- 1 110 566 dana gostovanja putnika s kruzera (694 104 * 1,6)
- porast kruzing aktivnosti od 16,1% u 2007. u odnosu na 2006. godinu

[147] Državni zavod za statistiku (2008): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u 2007., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv/publication/2007/4-4-9_8h2007.htm , [08.12.2017.].

a) **Izravni troškovi gospodarenja krutim otpadom** → U Hrvatskoj cijene usluga gospodarenja krutim otpadom variraju, ali tipični obalni grad naplaćuje 0,408 HRK/kg (0,057 eur/kg) (Komunalni servis d.o.o, 2008.). Ova vrijednost se potom množi sa vrijednošću prosječne dnevne proizvodnje krutog otpada od 4 kg po putniku koja je uzeta iz prethodne tablice te sa brojem od 1,1 milijun dana gostovanja putnika s kruzera u 2007. godini čime se dobivaju izravni troškovi onečišćenja krutim otpadom u vrijednosti od **253,7 tisuća eura** u 2007. godini.

b) **Izravni troškovi onečišćenja zraka** → Europski parlament za promet i turizam objavio je izvještaj ″External costs of maritime transport″ u kojemu je izračunata šteta uzrokovana emisijama s kruzera u vrijednosti od 0,2413 eura (1,74 HRK) po putniku po kilometru. Budući da većina kruzera posjećuje destinacije u Hrvatskoj kao dio posjeta Veneciji, to upućuje na zaključak da većina kruzera putuje cijelom dužinom obale Jadrana do sjevera i nazad, što je u prosjeku 1 600 km. U skladu s time, izravni troškovi onečišćenja zraka u RH u 2007. godini mogu se dobiti na sljedeći način: broj putnika u 2007. godini (694 104) * 1 600 km * 0,24 eura po putniku po kilometru. To daje vrijednost od **266,5 milijuna eura**.

c) **Izravni troškovi tretmana sivih i crnih otpadnih voda** → Cijena usluge tretmana otpadnih voda u RH je otprilike 0,0189 HRK/litri (0,00265 eura) (MZOPU, 2008.). Iz prethodne tablice vidljivo je kako prosječna dnevna proizvodnja sivih i crnih otpadnih voda iznosi 380 litara (40 + 340 litara) po putniku. Ako se ta prosječna vrijednost pomnoži s brojem od 1,1 milijun dana gostovanja putnika s kruzera u 2007. godini dobije se ukupna vrijednost od 422 milijuna litara otpadnih voda proizvedenih u 2007. Kako bi se ta ukupna vrijednost proizvedenih otpadnih voda na godišnjoj razini pretvorila u novčanu vrijednost, ona se množi s cijenom usluge tretmana otpadnih voda koja iznosi 0,00265 eura po litri što daje izravne troškove onečišćenja otpadnim vodama u vrijednosti od **1,1 milijun eura**.

d) **Izravni troškovi tretmana kaljužnih voda** → Iz prethodne tablice vidljivo je kako prosječna dnevna proizvodnja kaljužnih voda iznosi 10 litara po putniku. Cijena usluge tretmana kaljužnih voda u Hrvatskoj iznosi 1,55 hrk/litri (0,22 eura po litri) (HWMA, 2008.). U skladu s time, izravni troškovi onečišćenja kaljužnim

vodama u RH u 2007. izračunavaju se na sljedeći način: 10 litara po danu po putniku * 1,1 milijun dana gostovanja putnika s kruzera u 2007. * 0,22 eura/litri. To daje vrijednost od **2,4 milijuna eura**.

e) **Izravni troškovi gospodarenja opasnim otpadom →** Iz prethodne tablice vidljivo je kako prosječna dnevna proizvodnja opasnog otpada iznosi 0,16 kg po putniku. Ako se ta prosječna vrijednost pomnoži s brojem od 1,1 milijun dana gostovanja putnika s kruzera u 2007. godini dobije se ukupna vrijednost proizvodnje opasnog otpada u 2007. u iznosu od 177,7 milijuna kg. Da bi se potonja vrijednost prebacila u financijske termine ona se množi s cijenom usluge tretmana opasnog otpada u vrijednosti od 3,36 eura/kg (HWMA, 2008.) i dobivaju se izravni troškovi onečišćenja opasnim otpadom u RH u 2007. u vrijednosti od **597 tisuća eura**.

Kada su izračunati izravni troškovi onečišćenja okoliša po kategorijama, oni se zbrajaju i dobiva se ukupna vrijednost od otprilike **272 milijuna eura** izravnih troškova onečišćenja okoliša od kruzera u 2007. godini u RH.

Kada je dobivena potonja vrijednost, u istraživanju se pristupa cost-benefit analizi koja se ovdje svodi na jednostavnu usporedbu izravnih troškova onečišćenja okoliša i prethodno izračunatih izravnih prihoda od kruzinga u 2007. Izravni prihodi od kruzing turizma u RH u 2006. godini dobiveni su na temelju istraživanja potrošnje kruzerskih putnika u 2006. koje je proveo Institut za turizam te na temelju rada prezentiranog u *"Studiji održivog razvoja kruzing turizma u RH"* iz 2007. godine, također izrađene od strane Instituta. Na temelju toga procijenjeno je da su izravni prihodi od kruzinga u RH u 2006. iznosili između 29 i 32 milijuna eura. Budući da je u ovom istraživanju kao bazna godina uzeta 2007., ta vrijednost izravnih prihoda korigirana je za porast kruzerske aktivnosti od 16,1% u 2007. u odnosu na 2006. godinu čime su dobiveni izravni prihodi od kruzinga za hrvatsku ekonomiju u 2007. godini u vrijednosti od 33,7 do 37,2 milijuna eura. Ako se usporede izravni troškovi onečišćenja u toj godini u iznosu od 272 milijuna eura i navedeni izravni prihodi dobije se negativna razlika od otprilike **238 milijuna eura** što navodi na zaključak **da troškovi opterećenja okoliša u 2007. godini čak sedmerostruko premašuju pozitivne ekonomske utjecaje koje kruzing generira za lokalnu ekonomiju.**

Ovaj model moguće je primijeniti na bilo koju godinu tako da se jednostavno koriste službeni podaci Državnog zavoda za statistiku za traženo razdoblje. Prema novijim podacima iz 2010. godine, Hrvatska je imala jednogodišnji izravni prihod od kruzera od 53 milijuna eura, a izravne troškove onečišćenja od čak 338 milijuna eura. Negativna bilanca je tako iznosila 285 milijuna eura.[148]



Slika 15: Onečišćenje zraka s kruzera u Dubrovniku

Izvor: Carić, H. i Mackelworth, P. (2014) ″Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea″, *Ocean & Coastal Management*, 102 (2014): 357.

[148] Cvrtila, M. (2012). Kruzeri nam donesu 53, a odnesu 338 milijuna eura godišnje!. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 3. veljače. Raspoloživo na: http://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/biznis/clanak/id/156426/kruzeri-nam-donesu-53-a-odnesu-338-milijuna-eura-godisnje [pristupljeno 8. studenog 2017].



Slika 16: Ispuštanje otpadnih voda s kruzera ″MSC Lirica″ pred Gradskom lukom Dubrovnik

Izvor: Carić, H. i Mackelworth, P. (2014) ″Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea″, *Ocean & Coastal Management*, 102 (2014): 358.

Negativan učinak kruzera na okoliš najviše dolazi do izražaja u zemljama u razvoju i tranzicijskim zemljama (u koje spada i RH) budući da one imaju nerazvijen sustav zaštite okoliša. U skladu s time, te zemlje trebaju dobro razmotriti spomenute učinke prije nego li se odluče za razvoj kruzing turizma kao strategiju unaprjeđenja ekonomske stabilnosti. Međutim, problem je u tome što donositelji odluka u tim zemljama analize eksploatacije prirodnih resursa poduzimaju tek onda kada se prekorači nosivi kapacitet i umanji atraktivnost destinacije.

Kao što je već spomenuto, Republika Hrvatska je tipična tranzicijska zemlja koju karakterizira visok rast kruzinga uz nedovoljno razvijen sustav kontrole onečišćenja. Tako naprimjer Dubrovnik, kao najvažnija kruzing destinacija u RH, još uvijek ima slabije razvijen sustav gospodarenja otpadom i praćenja emisija s kruzera u odnosu na većinu luka zapadnog Mediterana. O tome svjedoči i podatak da je Dubrovnik ubrojen u šest svjetskih destinacija koje su uništili kruzeri, prema portalu Matadornetwork.com.[149]

[149] K., L. (2016). Dubrovnik jedna od šest svjetskih destinacija koje su uništili kruzeri. *Info Dubrovnik* . [online]. 17. listopada. Raspoloživo na: http://dubrovacki.slobodnadalmacija.hr/vijesti/hrvatska-i-svijet/clanak/id/428325/dubrovnik-meu-sest-svjetskih-destinacija-koje-su-unistili-kruzeri [pristupljeno 9. studenog 2017].

Nadalje, izostankom primjene načela ″onečišćivač plaća″ i drugih kontrolnih mehanizama u kruzing industriji nastaje situacija u kojoj većina korisnika ima status ″slobodnog jahača″ (tzv. free-rider). Takvi korisnici ostvaruju određene koristi od upotrebe resursa i mogu ugroziti okoliš, a da se pritom ne smatraju odgovornim za to (ne plaćaju za isto). Prema preporuci strategije održivog razvoja, RH treba uvesti spomenuto načelo. Drugim riječima, potrebno je kreirati tarifni sustav putničkih luka koji će u cijenu lučkih usluga uvrstiti i naknadu za uzrokovane troškove onečišćenja, što u konačnici potiče na savjesno postupanje prema morskom okolišu, implementaciju ekološki povoljnijih pogonskih sustava, korištenje gorivom s manjim udjelom dušika, sumpora itd., ugradnju katalizatora na dimnjake na cruiserima, ugradnju pročišćivača otpadnih voda itd.[150] Krajnji cilj primjene tog načela bio bi prikupljati sredstva od naknade da bi se takva sredstva potom trošila samo za potporu službi za nadzor i razvojne aktivnosti prihvata otpada s takvih brodova.[151]

Osim toga, manje razvijene nacionalne sustave (kao što je i RH) karakterizira i nedostatno provođenje legislative u vezi okoliša. Drugim riječima, ti sustavi nemaju razvijene zakonodavne mehanizme za kontrolu i upravljanje onečišćenjem.[152] U skladu s time, u RH bi trebalo rigoroznijim zakonima propisanima od strane države regulirati količinu ispuštenih otpadnih voda kako bi se očuvala ravnoteža morskog ekosustava.[153]

Međutim, uz neefikasno gospodarenje otpadom i nerazvijen sustav zaštite okoliša općenito, problem leži i u protuzakonitom ponašanju kruzerskih kompanija. U skladu s time, dr. Carić u svom članku ističe kako je problem onečišćenja s kruzera višedimenzionalan problem kojeg uzrokuje zajednički nemar vlasti i kruzerskih tvrtki pri čemu ti troškovi dugoročno padaju na ekosustave od kojih živi domaći turizam.[154] Dakle, iako kruzing korporacije nisu krive za nedostatak domaćih ili međunarodnih regulacija u svezi sa zaštitom okoliša, one svejedno iskorištavaju nesavršenosti sustava.[155] U skladu s time, kako bi se minimizirali negativni učinci kruzinga na okoliš neminovna je i suradnja kruzing kompanija koje su voljne pristati na društveno i ekološki odgovorno ponašanje. I na kraju, dr. Hrvoje Carić zaključuje kako bi uz

[150] Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N., op. cit., str. 242.
[151] Perić, T. i Oršulić, M., op. cit., str. 227.
[152] Carić, H., op. cit., str. 173.
[153] Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N., op. cit., str. 242.
[154] Hina (2015). Tajnoviti kruzeri: Troškovi onečišćenja Jadrana sedam puta veći od prihoda. *tportal*. [online]. 14. rujna. Raspoloživo na: https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/tajnoviti-kruzeri-troskovi-oneciscenja-jadrana-sedam-puta-veci-od-prihoda-20150419/print [pristupljeno 9. studenog 2017].
[155] Carić, H., op. cit., str. 173.

kvalitetan sustav upravljanja okolišem i plovidbom, kruzing turizam u RH mogao bitno manje zagađivati i bitno više prihodovati.[156]

U navedenom istraživanju dr. Carića naglasak je stavljen prvenstveno na negativne utjecaje kruzing turizma po okoliš koji znatno premašuju ekonomske koristi za lokalnu zajednicu. Promatranjem učinaka kruzinga u RH iz **sociološke perspektive** u zajedničkom istraživanju dosta su se bavili sociolozi sa zadarskog sveučilišta - dr. sc. Inga Tomić Koludrović i mr. sc. Mirko Petrić koji tvrde kako među svim sociolozima turizma postoji konsenzus da krstarenja spadaju u one vrste turizma koje najmanje donose lokalnoj zajednici. Oni ističu kako kruzerski turisti (osim što donose manje prihode u odnosu na stacionarne turiste) izrazito ubrzavaju negativnu transformaciju urbanog prostora, pretvarajući ga tako u **monokulturu jeftinih suvenirnica**, a što posebno dolazi do izražaja u Splitu.[157] Takav prostor doslovce umire za lokalno stanovništvo, a postaje neprivlačan i kvalitetnijim, zahtjevnijim tipovima turista koji traže doživljaj i iskustvo te žele sudjelovati u svakodnevnom životu lokalnog stanovništva. Ako se uzme u obzir činjenica da kruzing u Hrvatskoj uglavnom dotiče visoko osjetljive gradove čije su povijesne jezgre pod zaštitom UNESCO-a, tada njegov socio-kulturni (i okolišni) negativni utjecaj počinje još više zabrinjavati.

U studiji pod nazivom *"Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u Povijesnoj jezgri Grada Dubrovnika"* iz 2008. godine posebno se ističe utjecaj kruzing turizma (ali i turizma općenito) na **proces funkcionalne diferencijacije** povijesne jezgre zahvaćenih destinacija. Kao primjer za to navodi se situacija iz 2006. godine kada je ukupan broj lokala u gradu Dubrovniku iznosio 702 različite djelatnosti. Od toga je samo u Povijesnoj jezgri bilo smješteno njih 392, ili 55,7% od svih djelatnosti u Dubrovniku.[158] Taj podatak ukazuje na činjenicu kako se Povijesna jezgra diferencirala i funkcionalno prilagodila turističkom razvoju, zanemarujući druge procese i pretvarajući se tako u **turistički distrikt.**[159] Drugim riječima, ona je izgubila funkciju stanovanja. Osim toga, u spomenutoj studiji se ističe kako pod utjecajem turističkog razvoja (pa tako i razvoja kruzing turizma) dolazi i do

[156] Cvrtila, M. (2012). Kruzeri nam donesu 53, a odnesu 338 milijuna eura godišnje!. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 3. veljače. Raspoloživo na:http://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/biznis/clanak/id/156426/kruzeri-nam-donesu-53-a-odnesu-338-milijuna-eura-godisnje [pristupljeno 9. studenog 2017].
[157] Vidulić, S. i Kaštelan, I. (2017). Zašto dozvoljavamo najezdu kruzera? Ti gosti malo troše, puno šporkavaju i tjeraju prave goste, a zbog njih umiru povijesne jezgre. Zar Split stvarno ne može bez njih?. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 6. kolovoza. Raspoloživo na: http://www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split/clanak/id/500565/zasto-dozvoljavamo-najezdu-kruzera-ti-gosti-malo-trose-puno-sporkavaju-i-tjeraju-prave-goste-a-zbog-njih-umiru-povijesne-jezgre-zar-split-stvarno-ne-moze-bez-njih [pristupljeno 10. studenog 2017].
[158] Đukić, A. i Jerković, S. (2008): Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u Povijesnoj jezgri Grada Dubrovnika, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, str. 15.
[159] Ibid.

sociodemografske transformacije povijesne jezgre. Tako je primjerice Dubrovnik na pragu 21. stoljeća od imigracijskog područja 20. stoljeća postao emigracijsko područje, a povijesna jezgra se unutar urbanog sistema Dubrovnika postupno transformirala iz područja stalnog u područje sekundarnog stanovanja (kuće za odmor).[160] Nadalje, kao što je već i spominjano, kruzing turizam često stvara **socijalne konflikte** između lokalnog stanovništva i turista, ali i između različitih kategorija turista što posebno dolazi do izražaja u situacijama brojčane dominacije kruzerskih posjetitelja u odnosu na lokalno stanovništvo ili stacionarne goste. Ova situacija znatno je izražena u Dubrovniku gdje je broj turista s brodova na kružnim putovanjima veći od broja stacionarnih gostiju još od 2002. godine.[161]

Na području utjecaja kruzing turizma u RH važno je spomenuti i jedno novije istraživanje iz 2015. godine pod nazivom *"Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?"*[162] Glavni cilj istraživanja bio je ispitati kako Dubrovčani percipiraju učinke kruzing turizma te provjeriti postojanje rodnih razlika, kao i povezanosti s dobi, stupnjem obrazovanja, radnim statusom, brojem članova obitelji i udaljenošću mjesta stanovanja od područja obuhvaćenog kruzing turizmom.[163] Rezultati istraživanja pokazali su da sudionici istraživanja negativno percipiraju učinke kruzing turizma. Najnegativnije su percipirani utjecaji na okoliš (očekivano), nešto manje (ali također vrlo) negativno percipiraju se **društveni i kulturni utjecaji**, a potom i socioekonomski.[164] Ono što je zanimljivo spomenuti jest da su stavovi lokalnih stanovnika o kruzing turizmu u Dubrovniku u nekim prijašnjim istraživanjima bili pozitivniji po nekim aspektima (naprimjer u *Studiji održivog razvoja kruzing turizma u Republici Hrvatskoj* iz 2007. godine). Time je još jednom u praksi dokazano djelovanje spomenutog *Doxeyevog indeksa iritacije domaćeg stanovništva* po kojem pozitivni stavovi lokalnog stanovništva prema turizmu postupno opadaju s njegovim intenzivnijim razvojem. Nadalje, rezultati ovog istraživanja pokazali su da stavovi lokalnog stanovništva ovise o mjestu stanovanja, u smislu pozitivnijih stavova u stanovnika koji su udaljeniji od gužvi izazvanih kruzing turizmom. Drugim riječima, negativan utjecaj kruzing turizma na kvalitetu života lokalnog stanovništva bio je značajno izraženiji i češći u stanovnika koji žive u Starom gradu nego u stanovnika iz drugih dijelova Dubrovnika i okolnih mjesta.[165] Ovaj nalaz može se generalizirati i objasniti sindromom *"Nimby"* (Not in my backyard!-Ne u mom dvorištu!) pod kojim se podrazumijeva

[160] Ibid., str. 22.
[161] Ibid., str. 56.
[162] Lučić, I., Sindik, J. i Manojlović, N. (2016) "Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?", *Naše more*, 64(2): 56.
[163] Ibid., str. 54.
[164] Ibid., str. 58.
[165] Ibid., str. 59.

da se udaljeniji izvori nelagode i ekološki rizici lakše prihvaćaju od bližih.[166] U skladu s time, najnegativnije percepcije učinaka kruzinga ustanovljene su upravo u onih stanovnika koji žive u blizini ili u samom centru grada što je posebno zabrinjavajuće budući da su upravo ti stanovnici oni koji povijesnu gradsku jezgru Dubrovnika čine živom. Ovo istraživanje od posebne je važnosti budući da primarnu pozornost posvećuje stavovima lokalnog stanovništva. Smatra se da je ispitivanje percepcija, mišljenja i stavova lokalne zajednice jedno od najvažnijih pitanja u istraživanju turizma jer njegov razvoj izravno ovisi o lokalnoj prihvaćenosti i podršci, a održivi je turizam moguć samo ako služi aktualnim potrebama stanovništva destinacije.[167]

Daljnim razvojem međunarodnog kruzing turizma u Republici Hrvatskoj svi navedeni učinci će se intenzivirati. Međutim, rast i razvoj ne mogu biti neograničeni, već se (uzimajući u obzir sva postojeća ograničenja) mora težiti svojevrsnoj sinergiji ekonomije, ekologije i kvalitete življenja društvene zajednice.[168] Drugim riječima, potrebno je težiti održivom razvoju.

[166] Ibid.
[167] Ibid., str. 55.
[168] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija, str. 108., [12.12.2017.].

6. KRUZING TURIZAM NA PODRUČJU GRADA SPLITA

6.1. Turistička obilježja Splita kao kruzing destinacije

Prema *"Studiji održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj"*, **kruzing destinaciju** čini luka s pripadajućim turističkim mjestom, uključivo okolni turistički funkcionalni prostor.[169] Iz toga proizlazi da je **turistička atraktivnost kruzing destinacije** sadržana u turističkim atrakcijama turističkog mjesta i izdvojenim turističkim atrakcijama funkcionalnog okruženja. Budući da je upravo turistička atraktivnost kruzing destinacije brodarskim kompanijama najvažnija prilikom izbora luke ticanja koja će biti uključena u itinerar kružnog putovanja, u nastavku će se prvenstveno analizirati **turistička atraktivnost kruzing destinacije Split** i pripadajuća turistička obilježja, a o samoj splitskoj luci više će se govoriti u narednim dijelovima rada.

U skladu s prethodno navedenom definicijom kruzing destinacije, splitska kruzing destinacija se u literaturi spominje kao ***"Split (s Trogirom)"***. 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.[170] Smješten je na jadranskoj obali, u srednjoj Dalmaciji, na Splitskom (Marjanskom) poluotoku, a okružuju ga otoci Brač, Hvar, Šolta i Čiovo.[171] Split ima sredozemnu klimu zahvaljujući kojoj su zime relativno blage. One traju od prosinca do ožujka, ali stvarni doživljaj zime može se osjetiti tek u veljači. S obzirom na 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.[172] Iako ljeto, koje se proteže od lipnja do rujna, obilježavaju visoke temperature, turisti osvježenje mogu pronaći u prekrasnom Jadranskom moru, bilo na splitskim plažama ili obližnjim otocima. 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 povijesnog gradskoj jezgri, ali se dogodio i nekontrolirani rast apartmana i stanova

[169] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 104., [19.12.2017.].
[170] Turistička zajednica grada Splita: O Splitu, raspoloživo na: http://www.visitsplit.com/hr/1232/polozaj , [19.12.2017.]
[171] Ibid.
[172] Ibid.

namijenjenih za turističko iznajmljivanje u sezoni.[173] 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. 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, no o tome će se više govoriti u nastavku.[174]

Uz pretpostavku odgovarajućeg geografskog položaja i povoljne klime, turistička atraktivnost kruzing destinacije najvažnija je za izbor luke ticanja, a ona je (kao što je prethodno i spomenuto) sadržana u turističkim atrakcijama turističkog mjesta te izdvojenim turističkim atrakcijama. **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.[175] Navedene atrakcije čine atrakcijsku osnovu turističkog mjesta u kruzing destinaciji na temelju koje se kreiraju najčešće kraći obilasci putnika na kružnom putovanju brodom.[176] U skladu s time, turističke atrakcije turističkog mjesta u kruzing destinaciji Split su: Dioklecijanova palača, Split kao muzej (uža gradska jezgra), predio Marjana, trgovine, restorani, crkve i ostalo.[177] Dioklecijanova palača i cijela povijesna jezgra grada Splita na spisku su svjetske baštine UNESCO-a još od 1979. godine.[178] Sama Dioklecijanova palača ima 4 portala – Željezna, Srebrna, Zlatna i Brončana vrata koja danas predstavljaju turističke atrakcije, a koje posjetitelji s kruzera često obilaze u šetnji gradom. Središnji trg Palače je Peristil koji je zahvaljujući svojoj jedinstvenoj ljepoti i nesvakidašnjoj akustici postao idealna kazališna scena, kao stvorena za operne klasike ili djela antičke literature, ali i pozornica na kojoj se odvija bogati gradski život.[179] Mogućnost ispijanja kave na stepenicama uokolo trga pruža jedinstveni doživljaj za stacionarne turiste te posjetitelje s kruzera koji na taj način ostvaruju bliski dodir s antičkim nasljeđem. Na Peristilu se nalazi i 3

[173] Nadilo, B. (2015) ″Vanjski vezovi u splitskoj luci – Rješenje za prihvat najvećih putničkih brodova″, *Građevinar*, 5 (15): 487.
[174] Lučka uprava Split (2017): Kružna putovanja, raspoloživo na: http://portsplit.com/kruzna-putovanja/ , [20.12.2017.].
[175] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 107., [19.12.2017.].
[176] Ibid.
[177] Ibid., str. 125.
[178] Turistička zajednica grada Splita: O Splitu, raspoloživo na: http://www.visitsplit.com/hr/1196/o-splitu , [19.12.2017.].
[179] Turistička zajednica grad Splita: Doživite, raspoloživo na: http://www.visitsplit.com/hr/528/peristil , [19.12.2017.].

500 godina stara i sjajno očuvana sfinga koja svjedoči bogatoj splitskoj povijesti. U zapadnom dijelu Palače te u neposrednoj blizini Peristila nalazi se Jupiterov hram pred čijim se ulazom također nalazi jedna od dvanaest sfingi dopremljenih iz Egipta po naredbi cara Dioklecijana. Od ostalih trgova u užoj gradskoj jezgri ističe se Trg Republike (Prokurative) koji nalikuje venecijanskom Trgu sv. Marka, a kojeg je sredinom 19. stoljeća dao sagraditi jedan od najzaslužnijih gradonačelnika Splita – Antonio Bajamonti. Trg je odavno etabliran kao pozornica za brojna kulturna događanja, a posebno za festival zabavne glazbe (Splitski festival). Brojni kafići i restorani koji se tu nalaze okupljaju Splićane i time pružaju turistima mogućnost sudjelovanja u svakodnevnom životu lokalnog stanovništva. Nadalje, tu je Narodni trg, ili kako ga Splićani popularno zovu – Pjaca. Već stoljećima Pjaca je središnja pozornica gradskog i turističkog života, a u sačuvanim palačama uz rubove trga živjele su poznate splitske plemićke obitelji Cambj, Nakić, Pavlović itd. Na Pjaci se nalazi gradska kavana u kojoj su se okupljali splitski intelektualci i za koju se vezuje začetak splitskog turizma, s nekadašnjim hotelom *Troccoli*. I na kraju, tu je Voćni trg na kojemu je nekoć bila tržnica, a na kojemu se danas nalazi spomenik ocu hrvatske književnosti – Splićaninu Marku Maruliću, autora Ivana Meštrovića. Uz Ivana Meštrovića vezuje se i Galerija Meštrović koju se često posjećuje u sklopu organiziranih razgleda grada, a koja se nalazi nešto dalje od uže gradske jezgre. Od vjerskih objekata svakako je najvažnije spomenuti katedralu Sv. Duje, simbol Splita. Katedrala je smještena u samoj Palači te danas predstavlja centar vjerskog života Splićana. Uz iznimno povoljnu cijenu ulaznice moguće se popeti stepenicama na vrh zvonika katedrale s kojeg se pruža spektakularan pogled na cijeli grad. Budući da je Sv. Dujam zaštitnik grada Splita, u njegovu čast se i svake godine u svibnju održava procesija što za posjetitelje s kruzera (i stacionarne goste) koji se tada nađu u destinaciji može predstavljati nesvakidašnje iskustvo. U blizini crkve Sv. Duje nalazi se etnografski muzej koji predstavlja nezaobilazan punkt organiziranih obilazaka grada. Uz katedralu Sv. Duje, Split čuva i druge iznimne spomenike sakralne arhitekture kao što su samostan Sv. Ante na Poljudu, crkva Gospe od Zdravlja, srednjovjekovna crkva Sv.Trojice, minijaturna crkvica Sv. Martina u sjevernom zidu Dioklecijanove palače, Sv. Frane na Rivi, sinagoga iz 16. stoljeća i još mnoge. Od centralnih punktova gradskog života u Splitu, na kojima turisti mogu istinski osjetiti duh destinacije te iskusiti način života lokalnog stanovništva, važno je istaknuti ribarnicu te tržnicu koje su smještene u užoj gradskoj jezgri, odnosno u blizini popularnog šetališta – Rive te najljepše splitske ulice – Marmontove ulice. Ova ulica, osim po iznimnoj ljepoti, poznata je i po bogatom povijesnom sadržaju, a ime je dobila prema Napoleonovom maršalu Marmontu koji je zaslužan za urbanizaciju dalmatinskih gradova. U njoj se nalazi i prvo splitsko kino –

Karaman. Što se tiče Splitske Rive, ona je danas pozornica splitskog gradskog života te mjesto održavanja brojnih kulturnih i zabavnih događanja. Na njoj je Split dočekivao svoje sportaše nakon bezbroj velikih uspjeha, npr. tenisača Gorana Ivaniševića, a Rivom prolazi i procesija na dan Sv. Duje. Od Rive do vrha Marmontove ulice protežu se brojne trgovine, a na vrhu se nalazi i nekoliko popularnih kafića te restorana u kojima posjetitelji s kruzera mogu uživati u tradicionalnoj gastronomiji. U nastavku Rive prema Marjanu proteže se novoizgrađena Zapadna obala, u potpunosti popločana bijelim bračkim kamenom. Privezane luksuzne jahte te brojni ugostiteljski objekti čine to područje sve popularnijim okupljalištem Splićana i turista. Na dijelu šetnice na Zapadnoj obali kronološki su postavljene brončane ploče s imenima i prezimenima poznatih hrvatskih olimpijaca, godinom i gradom održavanja Olimpijade te tipom odličja što za turiste predstavlja iznimno zanimljiv, brz i lak način učenja i saznavanja korisnih informacija. Od ostalih gradskih predjela bitno je spomenuti brdo Marjan koje gostima pruža mogućnost rekracije te kratkotrajnog bijega od gradske vreve. Osim toga, tu su i predivne plaže od kojih je najpoznatija pješčana plaža Bačvice, smještena 15-ak minuta hoda od centra grada. Od poznatih manifestacija koje se održavaju u Splitu, uz spomenutu procesiju na blagdan Sv. Duje te Splitski festival, važno je spomenuti festival elektronske glazbe – Ultra Music Festival koji se održava u ljetnim mjesecima na nogometnom stadionu Poljud, zatim Beach Festival na Bačvicama, Splitsko ljeto, Dane Dioklecijana itd. Popularnosti Splita kao turističke destinacije doprinijelo je i snimanje megapopularne serije ″Game of Thrones″ čiji su se kadrovi snimali u samom Splitu i obližnjim mjestima kao što su Klis, Kaštela i Žrnovnica što može biti važno i u smislu poticanja izleta posjetitelja s kruzera u okolicu.

U skladu s time, posebno mjesto u atraktivnosti kruzing destinacije imaju i **izdvojene turističke atrakcije**, koje šire granice njenog područja (na primjer, antički lokalitet Salona, Trogir i tvrđava Klis šire granice kruzing destinacije Split). 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. Među turističkim atrakcijama okruženja ističu se: Trogir kao najstariji grad na istočnom Mediteranu, odnosno grad muzej pod zaštitom UNESCO-a, antički lokalitet Salona s ostacima 2 000 godina starog grada, nacionalni park ″Krka″, rafting na rijeci Cetini,

tvrđava Klis te Sinjska tvrđava, iako se na stranicama *MedCruise*-a spominje i izlet na Plitvička jezera koji je stoga povezan s dužim boravkom kruzera u destinaciji.[180]

6.2. Luka Split

Kao što je već i spomenuto u prethodnom dijelu, kruzing destinaciju čini **luka** s pripadajućim turističkim mjestom, uključivo okolni turistički funkcionalni prostor. Splitska luka smjestila se na srednjem Jadranu i obuhvaća Sjevernu luku te Južnu luku (**Gradska luka** i luka Stobreč). **Gradska luka** je putnička luka grada Splita. U skladu s time, ona je sastavni dio kruzing destinacije Split i kao takva će biti predmetom interesa u narednim dijelovima rada. Gradska luka Split smjestila se u središtu starogradske jezgre i predstavlja nesumnjivo najvažniji gradski sadržaj jer se zahvaljujući njoj Split uspješno održavao stoljećima. Nadalje, Split je inače najveća hrvatska putnička luka i po ukupnom broju putnika i po godišnjem broju ticanja te je ujedno glavna turistička luka za dalmatinska odredišta na otocima i duž obale, a svakodnevno se održavaju i trajektne veze s Italijom.[181] Prema namjeni kojoj služi spada u luke otvorene za javni promet, a prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku spada u luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa. Razvrstaj luka otvorenih za javni promet prema veličini i značaju za RH važan je jer se razvrstajem luke u neku od zakonskih kategorija utvrđuje osnivač lučke uprave te način pribavljanja sredstava za izgradnju kapitalnih objekata lučke podgradnje i nadgradnje. Budući da Gradska luka Split spada u luke od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa, osnivač Lučke uprave Split je Vlada RH. U skladu s time, Gradska luka je pod nadzorom **državne** Lučke uprave Split koja je odgovorna za upravljanje, izgradnju i održavanje luke.

Lučka uprava je neprofitna pravna osoba čije je osnivanje, ustrojstvo i djelatnost uređeno *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama.*[182]U skladu s time, odredbe tog zakona mogu se primijeniti i na Lučku upravu Split. Kao što je već spomenuto, u lukama otvorenim za javni promet na području RH plaćaju se lučke tarife koje se sastoje od lučkih pristojbi i lučkih naknada. Lučke pristojbe koje se plaćaju u Gradskoj luci Split donosi i potom javno objavljuje Lučka uprava Split, a čine ih : pristojba za upotrebu obale, brodska ležarina te pristojba za vez. U skladu s time, na stranicama Lučke uprave Split moguće je pronaći *Tarifnik lučkih pristojbi*. Prema njemu, kruzeri u Gradskoj luci Split plaćaju pristojbe za upotrebu obale na sljedeći način:

[180] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 126., [19.12.2017.].
[181] Nadilo, B., op. cit., str. 499.
[182] Lučka uprava Split: O nama, raspoloživo na: http://portsplit.com/lucka-uprava-split/ , [20.12.2017.].

Tablica 10: Pristojba za upotrebu obale za putničke brodove na kružnim putovanjima

3.1.	**PRISTOJBA ZA UPOTREBU OBALE - PO OSNOVI BT**				
3.1.1.		Brod privezan uz obalu	BT-dg	BT-gg	€
				<5.000	550,00
			5.001	10.000	0,102
			10.001	20.000	0,094
			20.001	30.000	0,088
			30.001	40.000	0,082
			40.001	50.000	0,077
			50.001	60.000	0,073
			60.001	80.000	0,071
			80.001	100.000	0,070
			100.001	120.000	0,069
			>120.000		0,068
3.2.	**PRISTOJBA ZA UPOTREBU OBALE - PO OSNOVI PUTNIK/POSADA**				
3.2.1.		Po putniku u tranzitu			0,95 €
3.2.2.		Po ukrcanom/iskrcanom putniku 1,90 €			
3.2.3.		Po članu posade (izmjena posade) 0, 95 €			
3.3.		**POPUSTI**			
3.3.1.		**Broj ticanja broda unutar kalendarske godine**			
			10 – 20 ticanja		10% ukupne cijene
			> 20 ticanja		20% ukupne cijene
3.3.2.		**Brodovi u «home port» aranžmanu**			
		40% iznosa po BT-u (točka 2.2.1.)			
3.4.	**PRISTOJBA USLJED OTKAZA REZERVACIJE VEZA U LUCI I SIDRIŠTA (€/ BT)**				
3.4.1.		Otkaz rezervacije 0 - 30 dana prije najavljenog pristajanja			0,034 €/BT
3.4.2.		Otkaz rezervacije 31-120 dana prije najavljenog pristajanja			0,014 €/BT
3.4.3.		Napomena: Brod ne plaća pristojbu za otkazivanje rezervacije ako je razlog otkazivanja rezervacije viša sila.			

3.5.	**KOREKCIJE OSNOVNE CIJENE**	
3.5.1.		U razdoblju od 01.07. do 31. 08. cijena pristojbe prema gornjim stavkama uvećava se za 15%
3.5.2.		U razdoblju od 01. 11. do 31. 03. cijena pristojbe prema gornjim stavkama umanjuje se za 30%

Izvor: Lučka uprava Split, http://portsplit.com/wp-content/uploads/Tarife-pristojbi_srpanj-2016.pdf

U slučaju korištenja sidrišta brodovi na kružnim putovanjima u Splitu plaćaju 50% od redovne pristojbe za upotrebu obale (po osnovi BT) te 100% od redovne tarife (po osnovama putnik i član posade).

Osim što donosi i objavljuje lučke pristojbe, Lučka uprava Split raspisuje natječaj za koncesionare, bira ih te vrši kontrolu nad njima. Ovlaštenici koncesije koji obavljaju određenu djelatnost u luci dužni su javno objaviti lučke naknade za svaku pojedinu vrstu djelatnosti/usluge, a lučka uprava utvrđuje najviši iznos naknade te radi osiguranja

konkurencije unutar luke može, ako ocijeni da objektivne okolnosti ukazuju na nekonkurentnost luke, sniziti cijene u cijelosti ili selektivno, vodeći računa i o mogućnosti ovlaštenika koncesije da prilagodi poslovanje smanjenim cijenama.[183] Lučka uprava Split koncesije može dati pravnoj ili fizičkoj osobi na zahtjev, odnosno prikupljanjem pisanih ponuda uz ispunjavanje uvjeta propisanih *Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama*.[184] U pravilu se obavljanje jedne koncesijske djelatnosti daje jednom koncesionaru, ali se jednom koncesionaru ne može dati koncesija za obavljanje svih lučkih djelatnosti.[185] Na stranicama Lučke uprave Split nalazi se popis trgovačkih društava koja pružaju usluge te *Cjenik naknada uz koje trgovačka društva (ovlaštenici koncesija) pružaju usluge korisnicima luke*.[186] Usluge koje se u Gradskoj luci Split pružaju kruzerima su:[187] agencijska djelatnost, čistoća-prihvat i otprema krutog otpada, čistoća-prihvat i otprema tekućeg otpada, fumigacija i deratizacija, kontrola količine i kakvoće robe, lučko tegljenje, odlaganje krutog i tekućeg otpada, otpremnička djelatnost, parkiralište, lučko peljarenje, pranje i prijevoz rublja s brodova, privez/odvez broda, usluga bankomata, vodoopskrba, info punkt na terminalu te servis.

Što se tiče osnovnih tehničkih podataka o Gradskoj luci Split u okviru kružnih putovanja, valja naglasiti kako je luka otvorena 24 sata dnevno te da carinske procedure, tj. kontrole osobnih iskaznica ili putovnica traju u prosjeku 20 minuta. Luka je od centra grada udaljena samo 200 m hoda, od zračne luke svega 20 kilometara automobilom, a u iznimnoj blizini se nalaze i autobusni te željeznički kolodvor. U luci postoji putnički terminal, no on nije odgovarajuć.

Budući da je postojanje adekvatnog putničkog terminala jedan od osnovnih kriterija koji se postavlja pred potencijalne polazne luke, važno je napomenuti kako Gradska luka trenutno nije polazna luka brodovima za međunarodna kružna putovanja, iako ima mogućnosti to postati, a poglavito brodovima za kružna putovanja srednjih dimenzija (do 250 m).[188] Iz toga proizlazi pitanje želi li se Split uopće tako profilirati kao kruzing destinacija, no o tome će se više govoriti u narednim dijelovima rada. Pogodnosti luke koje bi joj omogućile da postane

[183] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija, str. 50., [20.12.2017.].
[184] Lučka uprava Split: Koncesije, raspoloživo na: http://portsplit.com/lucka-uprava-split/koncesije/ , [20.12.2017.].
[185] Ibid.
[186] Dostupno na: http://portsplit.com/wp-content/uploads/CJENIK-TARIFA_NAKNADE_pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87eni-tekst-245730_1.pdf
[187] Lučka uprava Split, Kružna putovanja, raspoloživo na: http://portsplit.com/kruzna-putovanja/tehnicki-podaci/ , [20.12.2017.].
[188] Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , str. 128., [20.12.2017.].

polazna su: spomenuta blizina zračne luke te autobusnog i željezničkog kolodvora, veličina i lokacija luke, postojeća turistička infra i suprastruktura te mogućnost snabdijevanja broda. Uz nepostojanje odgovarajućeg terminala, osnovni nedostaci luke su: nedostatak parkirališta za osobne automobile te hotela visoke kategorije u blizini.

Unatoč tome, danas je luka Split, odnosno grad Split postao nezaobilazna destinacija za brodove na kružnim putovanjima i to za sve kruzing kompanije. O tome svjedoči promet brodova na kružnim putovanjima u Splitskoj luci koji je posljednjih godina u značajnom porastu kao i broj putnika koji njima dolaze. Statistički podaci pokazuju da dolaze sve veći brodovi koji prevoze sve veći broj putnika što predstavlja poteškoću kod prihvata većih brodova koji su se donedavno morali prihvaćati na sidru. Iz prethodno objašnjenog načina izračuna lučkih pristojbi za kruzere vidljivo je kako to umanjuje prihode koji se ostvaruju (50% manje pristojbe po osnovi BT), a također postaje i limitirajući faktor ukupnog razvoja prometa na kružnim putovanjima u Splitu.[189]

Slijedom ovih činjenica, a sukladno studijama razvoja luke Split, sve u smislu poboljšanja funkcioniranja domaćeg i međunarodnog linijskog prometa kao i prihvata većih brodova na kružnim putovanjima, u lipnju 2014. godine započeta je dogradnja vanjskih vezova, odnosno izgradnja pristana za prihvat putničkih brodova na vanjskom dijelu lukobrana Gradske luke Split.[190]

Taj projekt poznat je pod punim nazivom *"Vanjski vezovi na lukobranu Gradske luke Split – 1. i 2. faza"*. Odluka da se počne s gradnjom vanjskih vezova donesena je još 2005. godine, dakle bio je to projekt bivše uprave. Potom je 2011. nakon provedenog natječaja dobiveno idejno rješenje, a 2012. zatražen je zajam od Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) što je realizirano 2013. uz jamstvo Vlade da je riječ o strateškom projektu.[191] Početkom 2014. završena su javna međunarodna nadmetanja za izbor izvođača radova i nadzorne službe te su u lipnju iste godine započeli radovi. Projekt se odvijao u dvije faze, a izvođači su bili splitski *Pomgrad inženjering d.o.o*. te *Viadukt d.d.* iz Zagreba.[192] U sklopu Projekta izgradila su se dva obalna dodatka lukobranu, od kojih je zapadni dio (vez 1) paralelan s lukobranom, a istočni dio (vez 2) dvadesetak stupnjeva odmaknut od lukobrana da se ne bi prešla njegova

[189] Lučka uprava Split (2014): Projekt obnove infrastrukture luke Split (Projekt "vanjskih vezova"), raspoloživo na: http://portsplit.com/vanjski-vezovi/ , [20.12.2017.].
[190] Ibid.
[191] Nadilo, B., op. cit., str. 499.
[192] Ibid., str. 498.

dužina i područje lučkog obuhvata.[193] Vezovi su od lukobrana potpuno odvojeni, tj. povezani samo preko pristupnog platoa s iskrcajno-ukrcajnim rampama i interventnim pristupima, i to zapadni vez s dva, a istočni s jednim. Ukupna dužina veza 1 iznosi 265 m, a vez 2 je nešto kraći (245 m). Širina je stalna i iznosi 15 m, a rampa za ukrcaj i iskrcaj za svaki je vez široka 28 m.[194] Ovim kapitalnim projektom Split je zadobio dva dužobalna veza na koja se mogu vezati kruzeri duljine do 320 m (vez 1, tj. vez 26) i 270 m (vez 2, tj. vez 27). Cijena svih radova nešto je veća od 23 milijuna eura, a oni su u konačnici završeni 2017. godine.[195]

Projektom nadogradnje vanjskih vezova u Gradskoj luci Split značajno su povećani postojeći kapaciteti za prihvat većih brodova na kružnim putovanjima i brodova u međunarodnom prijevozu te je donekle riješen problem prometnog zagušenja na postojećim vezovima i podignuta je razina usluge i sigurnosti u luci, kako brodaru, tako i samim putnicima i korisnicima luke. Također, ovim projektom trebali bi se postići veliki indirektni pozitivni efekti za gospodarstvo grada Splita pa i šire.



Slika 17: Konačni izgled Gradske luke Split s projektom nadogradnje vanjskih vezova

Izvor: Lučka uprava Split, http://portsplit.com/wp-content/uploads/KARTA1-gradska-lukaortofotovanjski-vezovi1-1.jpg

[193] Ibid., str. 494.
[194] Ibid., str. 495.
[195] Ibid., str. 498.

Zaključno s ovim projektom mogu se izdvojiti neke osnovne informacije o Gradskoj luci Split:[196]

- Širina ulaza u luku je 320 m
- Duljina operativne obale je 3 643 km
- Brodovi u luci pristaju na 27 vezova raspoređenih na 4 gata
- Od toga je 10 vezova za brodove na kružnim putovanjima
- Maksimalna dubina je 10,50 m
- Maksimalna duljina broda na vezu je 320 m

Na kraju je važno spomenuti još neke planove za konačno uređenje Istočne obale u budućnosti. U tom smislu, postoji plan da se željeznički i autobusni kolodvor presele u kolodvor Split-Predgrađe koji bi s lukom bio povezan gradskom željeznicom, a što bi zapravo označilo začetak prvog hrvatskog metroa. Također, planira se izgraditi i jedna velika nova cesta, a moguć je i tunel što bi konačno riješilo sve prometne probleme u Gradskoj luci. Razmišlja se i o izgradnji luksuznih hotela na slobodnome prostoru, a najavljeno je i preuređenje napuštene zgrade Dalmacijavina za carinsku službu.[197]

6.3. Analiza prometa brodova na kružnim putovanjima u Splitu

Kao što je već spomenuto u uvodu, posjeti brodova na kružnim putovanjima luci Split su pojava novijeg datuma. Točnije, 2002. godine u luku su počeli pristizati kruzeri. Te je godine u Gradskoj luci Split realizirano svega 82 ticanja brodova na kružnim putovanjima sa sveukupno 20 616 putnika, dok je 2016. godine realizirano 286 ticanja sa sveukupno 278 259 putnika.[198] Luku Split su od 2002. godine posjetile gotovo sve svjetski poznate brodarske kompanije; *Carnival Cruises, Royal Carribean Cruises, MSC Cruises, Costa Crociere, Cunard Line, Radisson Cruises, Celebrity Cruise, Fred Olsen Cruise Line, Thomson Cruises, P & O Cruises , Norwegian Cruises Line, Viking Ocean Cruises, Princess Cruises* i mnoge

[196] Lučka uprava Split: Bazen Gradska luka, raspoloživo na: http://portsplit.com/bazen-gradska-luka/ , [21.12.2017.].
[197] Nadilo, B., op. cit., str. 499.
[198] Lučka uprava Split (2017): Kružna putovanja, raspoloživo na: http://portsplit.com/kruzna-putovanja/ , [21.12.2017.].

druge.[199] Gotovo da nema brodara koji u luku Split nije poslao barem jedan brod iz svoje flote.

U narednoj tablici detaljnije je prikazan promet brodova na kružnim putovanjima u Splitu u posljednjih nekoliko godina, tj. u razdoblju od 2011. do 2016. godine i to po broju ticanja i broju putnika:

Tablica 11: Brodovi na kružnim putovanjima od 2011. do 2016. godine

	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	br.ticanja	br.turista	br.ticanja	br.turista	br.ticanja	br.turista	br.ticanja	br.turista	br.ticanja	br.turista	br.ticanja	br.turista
Siječanj	6	299	1	51	2	94	3	147	3	118	4	136
Veljača	6	301	3	141	6	295	5	237	6	262	5	166
Ožujak	4	205	2	98	6	4091	6	255	6	622	11	4767
Travanj	11	9729	14	11480	10	6535	21	19501	14	12478	18	17318
Svibanj	26	17765	36	24469	27	25414	35	22955	43	51442	35	32125
Lipanj	37	25329	46	39242	32	29959	32	26803	32	34259	37	37805
Srpanj	35	31496	32	41557	26	17029	26	28698	29	35421	34	44794
Kolovoz	37	31074	36	38027	28	30815	32	29122	30	34208	37	44161
Rujan	41	32284	42	39953	36	32394	39	36503	43	45233	46	42621
Listopad	29	25750	42	41948	32	27093	23	19373	28	30736	34	32932
Studeni	16	6302	9	8220	12	14757	4	179	21	26405	16	20000
Prosinac	4	1429	6	265	8	631	7	289	6	261	9	1434
UKUPNO	252	181963	269	245451	225	189107	233	184062	261	271445	286	278259

Izvor: Lučka uprava Split, http://portsplit.com/wp-content/uploads/1_-kruzeri-2016.pdf

Iz gore navedene tablice evidentan je porast broja ticanja sa 252 u 2011. godini na 286 ticanja brodova na međunarodnim kružnim putovanjima u Splitu u 2016. godini. Broj kruzerskih turista također je u konačnici porastao sa 181 963 u 2011. na 278 259 u 2016. godini. Također, valja primijetiti kako je broj ticanja i broj putnika očekivano značajniji u periodu od travnja do listopada u odnosu na druge dijelove godine što još jednom potvrđuje sezonalnost pomorskih krstarenja. No unatoč tome, 2016. godine zabilježen je porast prometa u ožujku, studenom i prosincu u odnosu na isto razdoblje 2011. što ukazuje na potencijalno produljenje kruzing sezone u Splitu u budućnosti.

6.4. Split – *homeport* za kruzere

U prethodnom dijelu rada spomenuto je kako Split nije polazna luka za brodove na kružnim putovanjima. Također, istaknute su prednosti i nedostaci luke da to postane. S obzirom na to da se u polaznim lukama na Mediteranu u prosjeku ostvaruje čak dvostruko veća dnevna potrošnja kruzerskih posjetitelja od one u lukama ticanja, radi se o iznimno bitnoj

[199] Ibid.

problematici za samu luku Split kao i za čitav grad Split. U skladu s time, ta problematika bila je predmetom rasprave na događaju koji se održao u travnju 2017. godine u Županijskoj komori Split – okrugli stol ″Split – *homeport* za kruzere″. Cilj ovog okruglog stola bio je okupiti relevantne stručnjake i otvoriti raspravu o preduvjetima koje Split treba zadovoljiti da bi eventualno postao *homeport* za međunarodne kruzere.[200] Osim toga, postavilo se pitanje želi li/treba li se Split uopće tako profilirati kao kruzing destinacija. Na događaju su sudjelovale važne i s temom upoznate osobe čiji će se stavovi analizirati u nastavku.[201]

Znanstveni savjetnik Instituta za turizam, dr. sc. Siniša Horak nabrojio je neke presudne i važne uvjete koje Split mora zadovoljiti kako bi postao *homeport* za kruzere. Prema njemu, presudni uvjeti su: odgovarajuća luka s infrastrukturom, blizina zračne luke, dovoljan broj hotela više i visoke kategorije, mogućnost transfera od zračne do morske luke, touroperatori, granični prijelazi te sigurnosne provjere. U važne uvjete je također uvrstio: turistički identitet destinacije, ostalu turističku ponudu, putnički terminal u luci, BDP regije, javnu sigurnost u destinaciji, parkirališta u luci te mogućnost snabdijevanja broda u skladu sa standardima brodara.[202] Upitan o tome koliko je dobra ideja o razvoju kruzing turizma na Jadranu, istaknuo je važnost izrade nove studije za kruzing turizam budući da je posljednja rađena 2007. i da od tada nema novijih istraživanja vezanih uz kruzing.

Direktorica TZ Split, Alijana Vukšić preferira stacionarni turizam te stoga smatra kako posebno treba voditi računa o utjecaju kruzerskih turista na stacionarne te ustrajati na planiranju nosivih kapaciteta destinacije. Direktor TZ Splitsko-dalmatinske županije, Joško Stella smatra da je potrebno izraditi posebnu studiju za Split koja bi točno pokazala kolike su koristi, a kolike štete od razvoja kruzinga te na temelju toga donijeti odluku želi li Split postati *homeport* za kruzere, odnosno odrediti koje vrste turizma Split želi i koje će vrste turizma omogućiti njegov održivi razvoj.

Profesori iz područja ekonomije i sociologije uglavnom dijele negativna mišljenja o razvoju Splita kao *homeporta* za međunarodne kruzere te o razvoju kruzing turizma općenito. Tako prof. dr. sc. Srećko Favro, s Ekonomskog fakulteta u Splitu, naglašava da je Split destinacija

[200] Hrvatska gospodarska komora (2017): ŽK Split: Održan okrugli stol: Split – homeport za kruzere, raspoloživo na: https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-split/zk-split-poziv-na-okrugli-stol-na-temu-split-homeport-za-kruzere-izvjestaj , [22.12.2017.].
[201] Živković, Ž. (2017). Treba li Split postati homeport za kruzere: Pročitajte mišljenja stručnjaka o ovoj važnoj temi!. *Dalmatinski portal*. [online]. 25. travnja. Raspoloživo na: http://dalmatinskiportal.hr/vijesti/treba-li-split-postati-homeport-za-kruzere--procitajte-misljenja-strucnjaka-o-ovoj-vaznoj-temi/20774 [pristupljeno 22. prosinca 2017].
[202] Ibid.

sama po sebi te da se sukladno tome mora i profilirati. Smatra kako bi *homeport*, zbog neriješene prometne infrastrukture, u gradu napravio prometni kolaps. Pri tome ističe i problem neriješene prometne infrastrukture u svezi s projektom nadogradnje vanjskih vezova. U skladu s time, zaključuje da je adekvatna prometna studija prioritet.

Negativne stavove imali su i sociolozi sa zadarskog sveučilišta, mr. sc. Mirko Petrić te prof. dr. sc. Inga Tomić Koludrović koji smatraju da je kruzing turizam općenito potpuno pogrešna strategija za razvoj turizma u Splitu. Ističu kako se uloga *homeporta* pokazala negativnom i štetnom za veće i razvijenije gradove u turističkom smislu kao što su Venecija ili Barcelona. Također, naglašavaju kako kruzerski turizam (posebno *homeport*) može biti eventualno zanimljiv onim područjima koja nemaju nikakve druge atrakcije za privlačenje turista, a što Split zasigurno nije.[203] Smatraju kako je kruzing turizam potpuno štetna turistička politika za Split zbog nedostatka kapaciteta za primanje turista tog tipa te uzimajući u obzir malu površinu gradske jezgre koja privlači izuzetno velik broj turista, a dodatni turisti s kruzera značili bi kolaps prolaznog kapaciteta same gradske jezgre.[204]

Sudionici okruglog stola su u konačnici zaključili da osnovni problem leži u nedostatku adekvatne strategije razvoja turizma naše županije što se odnosi i na kruzing turizam. Nadalje, naveli su problematične točke grada, upozoravajući prije svega na manjak kapaciteta zračne luke, značajan nedostatak hotelskog smještaja više kategorije u gradu Splitu, nepostojanje adekvatnog putničkog terminala, uz spomenuta prometna ograničenja. Prema sudionicima okruglog stola, odgovor na pitanje želi li Split postati *homeport* za kruzere dat će brodari i lokalno stanovništvo, a hoće li to ipak postati, odlučit će u konačnici nosivi kapacitet Grada u pogledu ekonomske, društvene i ekološke održivosti.[205] Stoga je, kako kažu, nužno izraditi Strategiju dugoročno održivog razvoja međunarodnih brodskih krstarenja u Splitu.[206]

[203] Ibid.
[204] Ibid.
[205] Hrvatska gospodarska komora (2017): ŽK Split: Održan okrugli stol: Split – homeport za kruzere, raspoloživo na: https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-split/zk-split-poziv-na-okrugli-stol-na-temu-split-homeport-za-kruzere-izvjestaj , [22.12.2017.].
[206] Ibid.

7. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE STAVOVA LOKALNIH I INSTITUCIONALNIH ISPITANIKA O UTJECAJIMA KRUZING TURIZMA U SPLITU

7.1. Detaljni opis istraživanja

Istraživanje je provedeno uz pomoć dvije vrste anketnih upitnika. Prvi tip upitnika proslijeđen je lokalnim ispitanicima, a drugi tip institucionalnim ispitanicima. Prilikom prosljeđivanja anketnog upitnika institucionalnim ispitanicima ciljalo se na dionike koji igraju važnu ulogu u razvoju kruzing turizma u Splitu, a prije svega na lučku upravu, TZ grada Splita, privatne hotele, Čistoću d.o.o., Institut za oceanografiju i ribarstvo i druge. Stavovi obje skupine ispitanika istraženi su uz pomoć različitih tvrdnji o utjecajima kruzing turizma u Splitu s kojima su ispitanici morali iskazati svoj stupanj slaganja na ljestvici od 1 – *uopće se ne slažem* do 5 – *u potpunosti se slažem*. I lokalnim i institucionalnim ispitanicima uglavnom su bile ponuđene identične tvrdnje kako bi zaključci bili usporedivi, a u konačnu svrhu donošenja zaključka o pojedinačnim pomoćnim hipotezama. Ove tvrdnje sastavni su dio drugog dijela anketnog upitnika. U uvodnom dijelu anketnih upitnika istraženi su osnovni podaci o obje skupine ispitanika i to prema sljedećim obilježjima: spolu, dobi, stručnoj spremi, statusu, zaposlenju ili bavljenju turizmom. Institucionalnim ispitanicima postavljeno je dodatno pitanje o poslodavcu. Svi prikupljeni podaci obrađeni su uz pomoć programa SPSS. U skladu s time, u uvodnom dijelu istraživanja izložit će se analiza uzorka lokalnih i institucionalnih ispitanika prema navedenim obilježjima. Nakon toga, u drugom dijelu istraživanja, pristupa se testiranju hipoteza i to uz pomoć t-testa, no o tome će se više govoriti kasnije.

7.2. Analiza i interpretacija prikupljenih podataka

U uzorku lokalnih ispitanika bilo je njih 102, a u uzorku institucionalnih 30.

Tablica 12: Lokalni ispitanici prema spolu

Spol

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	M	23	22.5	22.5	22.5
	Ž	79	77.5	77.5	100.0
	Total	102	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

U istraživanju je sudjelovalo ukupno 102 lokalnih ispitanika od čega ih je 23 bilo muškog spola i oni su činili 22,5% uzorka. Ženskih ispitanika bilo je 79 ili 77,5% uzorka.

Tablica 13: Institucionalni ispitanici prema spolu

Spol

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	M	14	46.7	46.7	46.7
	Ž	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

U istraživanju je sudjelovalo 30 institucionalnih ispitanika. Od njih 30, 14 ih je bilo muškog spola i oni su činili 46,7% uzorka. Žena je bilo 16 i one su činile 53,3% uzorka.

Tablica 14: Lokalni ispitanici prema dobi

Dob

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Do 18	2	2.0	2.0	2.0
	19 - 30	81	79.4	79.4	81.4
	31 - 40	10	9.8	9.8	91.2
	51 - 60	1	1.0	1.0	92.2
	61 i više	8	7.8	7.8	100.0
	Total	102	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da je od ukupno 102 ispitanika njih 2 (ili 2% uzorka) bilo u dobi do 18 godina; njih 81 (ili 79,4%) bilo je u dobi od 19 do 30 godina; njih 10 (ili 9,8%) u dobi od 31 do 40 godina; samo 1 ispitanik (koji čini 1% uzorka) je u dobi od 51 do 60 godina, dok je ukupno 8 ispitanika (ili njih 7,8%) u dobi od 61 i više godina.

Tablica 15: Institucionalni ispitanici prema dobi

Dob

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Do 18	1	3.3	3.3	3.3
	19 - 30	11	36.7	36.7	40.0
	31 - 40	9	30.0	30.0	70.0
	41 - 50	4	13.3	13.3	83.3
	51 - 60	3	10.0	10.0	93.3
	61 i više	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da je samo 1 ispitanik (koji čini 3,3% uzorka) bio u dobi do 18 godina, 11 ispitanika (36,7% uzorka) je u dobi od 19 do 30 godina; 9 ispitanika (30% uzorka) je u dobi 31 do 40 godina; 4 ispitanika (13,3% uzorka) je u dobi od 41 do 50 godina; 3 ispitanika (10% uzorka) je u dobi od 51 do 60 godina; te je 2 ispitanika (6,7% uzorka) u dobi od 61 godine i više.

Tablica 16: Lokalni ispitanici prema stručnoj spremi

Strucna_sprema

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	NSS	2	2.0	2.0	2.0
	SSS	46	45.1	45.1	47.1
	VŠS	32	31.4	31.4	78.4
	VSS	22	21.6	21.6	100.0
	Total	102	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da 2 ispitanika (ili 2%) ima NSS; 46 ispitanika (ili 45,1%) ima SSS; 32 ispitanika (ili 31,4%) ima VŠS; te da 22 ispitanika (ili 21,6%) ima VSS.

Tablica 17: Institucionalni ispitanici prema stručnoj spremi

Strucna_sprema

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SSS	3	10.0	10.0	10.0
	VŠS	11	36.7	36.7	46.7
	VSS	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da nitko od institucionalnih ispitanika nema NSS; njih 3 (ili 10%) ima SSS; njih 11 (ili 36,7%) ima VŠS; dok njih 16 (ili 53,3%) ima VSS.

Tablica 18: Lokalni ispitanici prema statusu

Status

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Student/ica ili ucenik/ica	67	65.7	65.7	65.7
	Zaposlen/a	23	22.5	22.5	88.2
	Nezaposlen/a	6	5.9	5.9	94.1
	U mirovini	6	5.9	5.9	100.0
	Total	102	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da je najviše ispitanika (67 ili 65,7%) studenata ili učenika; 23 ispitanika (ili 22,5%) je zaposleno; 6 ispitanika (ili 5,9%) je nezaposleno; dok je 6 ispitanika (ili 5,9%) u mirovini.

Tablica 19: Institucionalni ispitanici prema statusu

Status

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Zaposlen/a	30	100.0	100.0	100.0

Izvor: Istraživanje autorice

Ova tablica prikazuje institucionalne ispitanike prema statusu, stoga ne čudi da su svi ispitanici (njih 30 koji čine 100% uzorka) zaposleni.

Tablica 20: Lokalni ispitanici prema zaposlenju ili bavljenju turizmom

Zaposlenje_bavljenje_turizmom

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Da	20	19.6	19.6	19.6
	Radim, ali ne u turizmu	28	27.5	27.5	47.1
	Nisam zaposlen/a	54	52.9	52.9	100.0
	Total	102	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da se 20 ispitanika (ili 19,6%) bavi turizmom; njih 28 (ili 27,5%) radi, ali ne u turizmu; dok preostalih 54 ispitanika (ili 52,9%) nije zaposleno.

Tablica 21: Institucionalni ispitanici prema zaposljenju ili bavljenju turizmom

Zaposlenje_bavljenje_turizmom

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Da	22	73.3	73.3	73.3
	Radim, ali ne u turizmu	8	26.7	26.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo da je njih 22 (ili 73,3%) zaposleno u turizmu; dok preostalih 8 ispitanika (ili 26,7%) radi, ali ne u turizmu. Kao što je već i zaključeno, svi institucionalni ispitanici se nalaze u radnom odnosu.

Tablica 22: Institucionalni ispitanici prema poslodavcu

Poslodavac

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lucka uprava	3	10.0	10.0	10.0
	Privatni hotel	15	50.0	50.0	60.0
	TZ Split	5	16.7	16.7	76.7
	Institut za oceanografiju i ribarstvo	2	6.7	6.7	83.3
	Cistoca Split	3	10.0	10.0	93.3
	Drugo	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Izvor: Istraživanje autorice

Iz tablice je vidljivo sljedeće: 3 ispitanika (ili 10%) radi u lučkoj upravi; najviše ispitanika (15 ili 50%) radi u privatnim hotelima; 5 ispitanika (ili 16,7%) radi u TZ grada Splita; 2 ispitanika

(ili 6,7%) radi u Institutu za oceanografiju i ribarstvo; 3 ispitanika (ili 10%) radi za Čistoću Split; dok preostalih 2 ispitanika (ili 6,7%) ima nekog drugog poslodavca.

Nakon prikazanog mogu se izdvojiti neki opći zaključci. I lokalni i institucionalni ispitanici većinom su ženskog spola; kod oba uzorka prevladavaju ispitanici u dobi od 19-30 godina; među lok. ispitanicima najviše je onih sa SSS, a među inst. ispitanicima očekivano je najviše onih sa VSS. Svi institucionalni ispitanici se logično nalaze u radnom odnosu, dok kod lokalnih ispitanika najviše ima nezaposlenih što proizlazi iz velikog broja studenata/učenika u uzorku. Institucionalni ispitanici najčešće rade u privatnim hotelima.

7.3. Testiranje hipoteza

Glavna hipoteza H_0: Razvoj kruzing turizma je u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita.

Zaključak o glavnoj hipotezi će se donijeti uz pomoć pomoćnih hipoteza. Naime, zaključci o pomoćnim hipotezama, uz dodatna testiranja dati će odgovor na glavnu hipotezu.

Nadalje, zaključci o pomoćnim hipotezama će biti donešeni pomoću t-testa u kojemu će testna veličina iznositi 3. Svaka pomoćna hipoteza ima odgovarajuće tvrdnje s kojima su ispitanici iskazali svoj stupanj slaganja. Prosječni stupanj slaganja se uspoređuje s testnom veličinom (razlika aritmetičkih sredina) uz određeni nivo empirijske siginifikantnosti i na temelju toga se donosi zaključak po pojedinoj pomoćnoj hipotezi. Ukoliko je prosječni stupanj slaganja statistički značajno veći od testne veličine, donijet će se zaključak o slaganju ispitanika s određenom tvrdnjom. S druge strane, ukoliko je prosječni stupanj slaganja s. z. manji od testne veličine, donijet će se zaključak o neslaganju ispitanika s konkretnom tvrdnjom. Ukoliko prosječni stupanj slaganja bude jednak testnoj veličini, tada će se zaključiti da se ispitanici niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom, odnosno da nemaju izraženo ni pozitivno ni negativno mišljenje. Pri tome valja naglasiti da empirijska signifikantnost manja od 5% znači da je **razlika aritmetičkih sredina statistički značajna**, odnosno da se prosječni stupanj slaganja statistički značajno razlikuje od testne veličine, dok emp. sig. veća od 5% znači da razlika **nije statistički značajna** te da je prosječni stupanj slaganja jednak testnoj veličini.

Pomoćna hipoteza H_1: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu života lokalnog stanovništva.***

Lokalni ispitanici

Tablica 23: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava ukupne turističke prihode*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_1_Povecanje_uk_tur_prihoda	102	3.72	1.164	.115

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja lokalnih ispitanika s tvrdnjom da kruzing turizam povećava ukupne turističke prihode iznosi 3,72 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 24: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava ukupne turističke prihode*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_1_Povecanje_uk_tur_prihoda	6.212	101	.000	.716	.49	.94

Izvor: Istraživanje autorice

Budući da je prosječni stupanj slaganja veći od testne veličine u ovom koraku se testira je li on i statistički značajno veći. Zaključak se donosi na temelju empirijske signifikantnosti. Empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je prosječni stupanj slaganja statistički značajno veći od testne veličine. Drugim riječima, lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam povećavati ukupne turističke prihode.

Tablica 25: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava broj radnih mjesta*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_2_Povecanje_br_radnih_mjesta	102	3.10	1.286	.127

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja lokalnih ispitanika s tvrdnjom da kruzing turizam povećava broj radnih mjesta iznosi 3,1 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 26: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava broj radnih mjesta*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_2_Povecanje_br_radnih_mjesta	.770	101	.443	.098	-.15	.35

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 0,098 te se testira je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 44,3 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* > \alpha$ (44,3% > 5%) zaključuje se da je prosječni stupanj slaganja ispitanika jednak testnoj veličini, tj. zaključuje se da se lokalni ispitanici niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom da će kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta.

Tablica 27: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_4_Nece_utjecati_na_zagadenost_i_komunalnu_opterecenost	102	1.75	.927	.092

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja lokalnih ispitanika s tvrdnjom da kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost iznosi 1,75 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 28: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_4_Nece_utjecati_na_zagadenost_i_komunalnu_opterecenost	-13.559	101	.000	-1.245	-1.43	-1.06

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -1,245 te se testira je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost.

Tablica 29: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_7_Poticanje_potrebnih_ulaganja_u_infrastrukturu	102	3.21	1.205	.119

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja lokalnih ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu iznosi 3,21 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 30: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_7_Poticanje_potrebnih_ulaganja_u_infrastrukturu	1.725	101	.088	.206	-.03	.44

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 0,206 te se testira je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 8,8 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* > \alpha$ (8,8% > 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika jednak testnoj veličini, tj. zaključuje se da se lokalni ispitanici niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom da će kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu.

Tablica 31: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *zbog kruzing turizma lokalni stanovnici češće zalaziti u gradsku jezgru*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_9_Lokalni_stanovnici_ce_cesce_zalaziti_u_gradsku_jezgru	102	2.06	1.150	.114

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja lokalnih ispitanika s tvrdnjom da će zbog kruzing turizma lokalni stanovnici češće zalaziti u gradsku jezgru iznosi 2,06 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 32: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *zbog kruzing turizma lokalni stanovnici češće zalaziti u gradsku jezgru*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_9_Lokalni_stanovnici_ce_cesce_zalaziti_u_gradsku_jezgru	-8.263	101	.000	-.941	-1.17	-.72

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,941 te se testira je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika s. značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da će zbog kruzing turizma rijeđe zalaziti u gradsku jezgru.

Institucionalni ispitanici

Tablica 33: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_1_Povecanje_uk_tur_prihoda	30	4.03	1.033	.189

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja institucionalnih ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda iznosi 4,03 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 34: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom *da će kruzing turizam utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_1_Povecanje_uk_tur_prihoda	5.477	29	.000	1.033	.65	1.42

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 1,033 te se testira je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno veći od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda.

Tablica 35: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_2_Povecanje_br_radnih_mjesta	30	3.3	.964	.176

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja institucionalnih ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta iznosi 3,3 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 36: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *će kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_2_Povecanje_br_radnih_mjesta	1.795	29	.083	.300	-.04	.64

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 0,3 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 8,3% i budući da vrijedi da je $\alpha^* > \alpha$ (8,3% > 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika jednak testnoj veličini. Drugim riječima, institucionalni ispitanici se niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom da će kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta.

Tablica 37: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_4_Nece_utjecati_na_zagadenost_i_komunalnu_opterecenost	30	1.50	.682	.125

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja institucionalnih ispitanika s tvrdnjom da kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost iznosi 1,5 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 38: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_4_Nece_utjecati_na_zagadenost_i_komunalnu_opterecenost	-12.042	29	.000	-1.500	-1.75	-1.25

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -1,5 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost.

Tablica 39: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_7_Poticanje_potrebnih_ulaganja_u_infrastrukturu	30	2.47	1.383	.252

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja institucionalnih ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu iznosi 2,47 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 40: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_7_Poticanje_potrebnih_ulaganja_u_infrastrukturu	-2.112	29	.043	-.533	-1.05	-.02

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,533 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 4,3 % i budući da

vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (4,3% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da kruzing turizam neće poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu.

Nakon provedenih analiza zaključuje se da i lokalni ispitanici i institucionalni smatraju da će kruzing turizam dovesti do rasta ukupnih turističkih prihoda, ali isto tako da neće rezultirati povećanjem broja radnih mjesta. Nadalje, i lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost te da neće poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu. Dodatno, lokalni ispitanici smatraju da će im zbog kruzing turizma biti onemogućen zalazak u staru gradsku jezgru.

Iako ispitanici smatraju da će doći do povećanja ukupnih turističkih prihoda, bez povećanja broja radnih mjesta, uz stvaranje dodatne zagađenosti i povećanja komunalne opterećenosti te uz onemogućenje zalaska u staru gradsku jezgru, **pomoćna hipoteza H_1** (razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu života lokalnog stanovništva) **se prihvaća.**

Pomoćna hipoteza H_2: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu boravka stacionarnih gostiju.***

Lokalni ispitanici

Tablica 41: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam pridonijeti boljoj distribuciji turista u gradskoj jezgri i smanjenju gužvi*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_6_Bolja_distribucija_turista	102	2.48	1.303	.129

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam pridonijeti boljoj distribuciji turista u gradskoj jezgri i smanjenju gužvi iznosi 2,48 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 42: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam pridonijeti boljoj distribuciji turista u gradskoj jezgri i smanjenju gužvi*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_6_Bolja_distribucija_turista_u_jezgri_i_smanjenje_guzvi	-4.028	101	.000	-.520	-.78	-.26

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,520 te se testira je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da se lokalni ispitanici ne slažu s tvrdnjom da će kruzing turizam pridonijeti boljoj distribuciji turista u gradskoj jezgri i smanjenju gužvi.

Tablica 43: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *dodatni gosti s kruzera narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_5_Dodatni_gosti_bi_narusili_kval_boravka_stacionarnih_gostiju	102	3.79	1.129	.112

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju iznosi 3,79 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 44: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_5_Dodatni_gosti_bi_narusili_kval_boravka_stacionarnih_gostiju	7.106	101	.000	.794	.57	1.02

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 0,794 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno veći od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da će dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju.

Institucionalni ispitanici

Tablica 45: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *dodatni gosti s kruzera narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_11_Narusavanje_kvalitete_boravka_stacionarnih_gostiju	30	4.00	.947	.173

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju iznosi 4,00 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 46: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_11_Narusavanje_kvalitete_boravka_stacionarnih_gostiju	5.785	29	.000	1.000	.65	1.35

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 1 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno veći od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da će dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju

I lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da će dodatni gosti s kruzera narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju, dodatno, lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam pogoršati distribuciju turista u centru grada te tako povećavati gužve. Zbog navedenog se **pomoćna hipoteza H_2** (razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu boravka stacionarnih gostiju) **prihvaća.**

Pomoćna hipoteza H_3: ***Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu okoliša.***

Lokalni ispitanici

Tablica 47: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_4_Nece_utjecati_na_zagadenost_i_komunalnu_opterecenost	102	1.75	.927	.092

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost iznosi 1,75 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 48: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_4_Nece_utjecati_na_zagadenost_i_komunalnu_opterecenost	-13.559	101	.000	-1.245	-1.43	-1.06

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -1,245 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost.

Tablica 49: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_5_Poboljsanje_ocuvanja_prirode_i_krajolika	102	1.71	.940	.093

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika iznosi 1,71 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 50: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_5_Poboljsanje_ocuvanja_prirode_i_krajolika	-13.909	101	.000	-1.294	-1.48	-1.11

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -1,294 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da kruzing turizam neće utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika.

Tablica 51: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *takav prinos gostiju i brodova imati pozitivan utjecaj na okoliš*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_6_Prinos_gostiju_bi_imao_pozitivan_utjecaj_na_okolis	102	1.84	1.041	.103

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će prinos gostiju i brodova imati pozitivan utjecaj na okoliš iznosi 1,84 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 52: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *takav prinos gostiju i brodova imati pozitivan utjecaj na okoliš*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_6_Prinos_gostiju_bi_imao_pozitivan_utjecaj_na_okolis	-11.222	101	.000	-1.157	-1.36	-.95

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -1,157 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da takav prinos gostiju i brodova neće imati pozitivan utjecaj na okoliš.

Institucionalni ispitanici

Tablica 53: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_5_Poboljsanje_ocuvanja_prirode_i_krajolika	30	1.30	.466	.085

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika iznosi 1,3 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 54: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_5_Poboljsanje_ocuvanja_prirode_i_krajolika	-19.977	29	.000	-1.700	-1.87	-1.53

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -1,7 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0 % i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da kruzing turizam neće utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika.

Kao što je utvrđeno analizom, i lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam imati negativan utjecaj na očuvanje prirode i krajolika. Dodatno, lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost te da će takav prinos gostiju i brodova imati negativne posljedice za okoliš. Zbog navedenog, **pomoćna hipoteza H_3** (razvoj kruzing turizma na području Splita narušava kvalitetu okoliša) **se prihvaća.**

Pomoćna hipoteza H_4: *Razvoj kruzing turizma na području Splita narušava imidž destinacije.*

Lokalni ispitanici

Tablica 55: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P6_10_Jacanje_kulturnog_identiteta	102	2.72	1.308	.129

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam jačati kulturni identitet iznosi 2,72 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 56: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P6_10_Jacanje_kulturnog_identiteta	-2.196	101	.030	-.284	-.54	-.03

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,284 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 3% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (3% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da lokalni ispitanici smatraju da kruzing turizam neće jačati kulturni identitet.

Tablica 57: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam doprinijeti imidžu Splita kao destinacije*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_8_TK_bi_doprinio_imidzu_Splita_kao_destinacije	102	3.20	1.357	.134

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam doprinijeti imidžu Splita kao destinacije iznosi 3,2 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 58: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam doprinijeti imidžu Splita kao destinacije*

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_8_TK_bi_doprinio_imidzu_Splita_kao_destinacije	1.459	101	.148	.196	-.07	.46

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 0,196 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 14,8% i budući da

vrijedi da je α* > α (14,8% > 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika jednak testnoj veličini, tj. zaključuje se da se lokalni ispitanici niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom da će kruzing turizam doprinjeti imidžu Splita kao destinacije.

Institucionalni ispitanici

Tablica 59: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_8_Jacanje_gradskog_identiteta_i_prepoznatljivosti	30	2.87	1.167	.213

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost iznosi 2,87 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 60: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_8_Jacanje_gradskog_identiteta_i_prepoznatljivosti	-.626	29	.536	-.133	-.57	.30

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,133 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 53,6% i budući da vrijedi da je α* > α (53,6% > 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika jednak testnoj veličini, tj. zaključuje se da se institucionalni ispitanici niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom da će kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost.

Tablica 61: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_10_Jacanje_kulturnog_identiteta	30	2.63	.928	.169

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će kruzing turizam doprinijeti jačanju kulturnog identiteta iznosi 2,63 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 62: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_10_Jacanje_kulturnog_identiteta	-2.164	29	.039	-.367	-.71	-.02

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,367 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 3,9% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (3,9% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da kruzing turizam neće jačati kulturni identitet.

Analizom je utvrđeno da i lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da kruzing turizam neće imati pozitivan utjecaj na jačanje kulturnog identiteta. Nadalje, institucionalni ispitanici ne smatraju da će kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost. Dodatno, lokalni ispitanici ne smatraju da će kruzing turizam doprinijeti imidžu Splita kao destinacije. Zbog navedenog se **pomoćna hipoteza H_4** (razvoj kruzing turizma na području Splita narušava imidž destinacije) **prihvaća.**

Glavna hipoteza H_0: Razvoj kruzing turizma je u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita.

Lokalni ispitanici

Tablica 63: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da je *kruzing turizam potreban gradu Splitu*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
P7_1_KT_je_potreban_Splitu	102	3.07	1.245	.123

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da je kruzing turizam potreban gradu Splitu iznosi 3,07 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 64: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da je *kruzing turizam potreban gradu Splitu*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
P7_1_KT_je_potreban_Splitu	.557	101	.579	.069	-.18	.31

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi 0,069 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost iznosi 57,9% i budući da vrijedi da je $\alpha^* > \alpha$ (57,9% > 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika jednak testnoj veličini, tj. zaključuje se da se lokalni ispitanici niti slažu niti ne slažu s tvrdnjom da je kruzing turizam potreban gradu Splitu.

Institucionalni ispitanici

Tablica 65: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da je *kruzing turizam u skladu s održivim razvojem grada Splita*

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Kruzing_turizam_u_skladu_s_odrzivim_razvojem_Splita	30	2.17	.986	.180

Izvor: Istraživanje autorice

Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da je kruzing turizam u skladu s održivim razvojem grada Splita iznosi 2,17 te se uspoređuje s testnom veličinom.

Tablica 66: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da je *kruzing turizam u skladu s održivim razvojem grada Splita*

One-Sample Test

	Test Value = 3					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Kruzing_turizam_u_skladu_s_odrzivim_razvojem_Splita	-4.631	29	.000	-.833	-1.20	-.47

Izvor: Istraživanje autorice

Razlika prosječnog stupnja slaganja i testne veličine iznosi -0,833 te se uspoređuje je li ta razlika i statistički značajna. Budući da empirijska signifikantnost teži u 0% i budući da vrijedi da je $\alpha^* < \alpha$ (0% < 5%) zaključuje se da je stupanj slaganja ispitanika značajno manji od testne veličine, tj. zaključuje se da institucionalni ispitanici smatraju da kruzing turizam nije u skladu s održivim razvojem grada Splita.

S obzirom da lokalni ispitanici ne smatraju da je kruzing turizam potreban njihovom gradu te da institucionalni ispitanici smatraju da kruzing turizam nije u skladu s održivim razvojem grada Splita te s obzirom da su sve četiri pomoćne hipoteze prihvaćene, glavna hipoteza H_0 (razvoj kruzing turizma je u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita) se prihvaća.

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 naše luke. To se posebno odnosi na Split kao sigurnu i klimatski povoljnu turističku destinaciju koju se stoga sve više uvrštava u itinerare brojnih inozemnih kruzing kompanija. S porastom prometa kruzera svi navedeni učinci će se intenzivirati. Upravo zbog toga, u sklopu ovog diplomskog rada, provedeno je istraživanje stavova lokalnih i institucionalnih ispitanika o utjecajima kruzing turizma u Splitu.

Stavovi lokalnih i institucionalnih ispitanika, koji su uz pomoć t-testa dobiveni u sklopu ovog istraživanja, ukazuju na to da se u postojećem stanju kruzinga na području Splita prepoznaju neki pozitivni utjecaji na ekonomiju, ali i neki negativni utjecaji, a posebice na okoliš te kvalitetu boravka stacionarnih gostiju. Tako i lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam na području 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 lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam negativno utjecati na očuvanje prirode i krajolika. Dodatno, lokalni 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. Nešto manje, ali također vrlo negativno percipiraju se i učinci kruzinga na kvalitetu boravka stacionarnih gostiju. Tome u prilog idu stavovi lokalnih i institucionalnih ispitanika prema kojima lokalni ispitanici smatraju da će kruzing turizam pogoršati distribuciju turista u gradskoj jezgri Splita i tako povećavati gužve. Nadalje, i lokalni i institucionalni ispitanici smatraju da će dodatni gosti s kruzera narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju. Ovaj nalaz je zabrinjavajuć jer ukazuje na opasnost od potencijalnog gubitka kvalitetnijih stacionarnih gostiju. Na temelju istraženih stavova lokalnih

i institucionalnih ispitanika prihvaćene su sve 4 pomoćne hipoteze što navodi na zaključak i o prihvaćanju glavne. Međutim, u tu svrhu napravljena su i neka dodatna testiranja. U tom smislu, posebno zanimljiv nalaz istraživanja je onaj prema kojemu lokalni ispitanici ne smatraju da je kruzing turizam potreban njihovom gradu. Budući da su lokalna prihvaćenost i podrška (koja ovdje očito ne postoji) pretpostavka svakog održivog razvoja turizma pa tako i kruzing turizma, može se zaključiti da takav stav lokalnih ispitanika također ide u prilog prihvaćanju H_0 hipoteze prema kojoj je razvoj kruzing turizma u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita.

Međunarodni kruzing u Splitu već je dosegao respektabilne granice razvoja, no prostora za njegov daljnji razvoj još uvijek ima. U skladu s time, postavlja se pitanje treba li Splitu uopće daljnji razvoj ove vrste turističke aktivnosti. Polazeći od pretpostavke da je svaki gost pa tako i posjetitelj s kruzera u turističku destinaciju dobrodošao jer predstavlja potencijalnog potrošača, promotora i budućeg posjetioca destinacije te budući da se i u postojećem stanju kruzinga u Splitu prepoznaju neki pozitivni ekonomski učinci očito je da od kruzing turizma u Splitu ne treba u potpunosti odustati. No budući da se u postojećem stanju prepoznaju i neki negativni učinci, potrebno je u potpunosti promijeniti pristup daljnjem razvoju ove vrste turističke aktivnosti u nas. Do sada se taj razvoj odvijao uglavnom neplanski i stihijski, odnosno njegov su razvoj u kvalitativnom i kvantitativnom smislu diktirale prvenstveno inozemne brodarske kompanije. S obzirom da je potražnja za Splitom kao kruzing destinacijom u porastu 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 Splitu. Drugim riječima, razvoj međunarodnog kruzinga u Splitu potrebno je usmjeravati prema unaprijed postavljenoj željenoj viziji, odnosno sudionici u njegovom razvoju na području Splita, a i Hrvatske bi trebali preuzeti aktivniju ulogu u planiranju i upravljanju tim razvojem. U tom smislu, kako bi se postigao održivi razvoj kruzing turizma na području Splita u nastavku se izdvajaju neke najvažnije preporuke za usmjeravanje tog razvoja.

Za početak, preporuča se izraditi *Strategiju dugoročno održivog razvoja kruzing turizma u Splitu* kojom bi se jasno definiralo što se od te vrste turizma želi i može ostvariti. U sklopu Strategije trebalo bi primarno izračunati održivi nosivi kapacitet Splita kao kruzing destinacije te procijeniti ukupne gospodarske učinke od međunarodnog kruzinga (prihode i troškove). Nadalje, intenzivnijim promotivnim aktivnostima Split bi se trebao značajnije etablirati na

rastućem međunarodnom kruzing tržištu čime bi se postigli veći pozitivni ekonomski učinci. Na području zaštite okoliša od negativnog utjecaja kruzera posebno se ističe važnost stimuliranja dolazaka manjih i tehnološki (s obzirom na utjecaj na okoliš) prihvatljivijih brodova. Njihove prednosti su: duže zadržavanje u destinacijama, manji broj (bolje platežnih) gostiju, drugačiji način plovidbe koji ostvaruju i manji utjecaj na okoliš, bolje razumijevanje lokalne kulture i običaja te viša osobna potrošnja u destinaciji. Nadalje, iznimno je važno unaprijediti turistički proizvod kruzing destinacije Split. To se prije svega odnosi na unaprjeđenje prometa vozila i pješaka kako bi utjecaj tih tokova na svakodnevicu stanovnika i gostiju grada bio što manji. Zatim, kako bi se ostvarila što veća prosječna potrošnja posjetitelja s kruzera na kopnu iznimno je važno poboljšati ponudu destinacije. U tom smislu posebno se nameće nužnost izgradnje adekvatnog putničkog terminala s popratnim sadržajima. Preporuča se poboljšati i ponudu izleta te mogućnosti za potrošnju tijekom izleta i razgleda grada. Uobičajena je praksa da se izletnike vodi na mjesta gdje mogu ostvariti potrošnju (zlatarnice, suvenirnice, vinarije, delikatesne trgovine, obrtničke radionice itd.). Cijene lučkih usluga svakako bi u budućnosti trebale biti jedan od vodećih korektivnih mehanizama za selekciju rastuće potražnje za Splitom kao kruzing destinacijom. U tom smislu, kada Split dosegne određenu granicu razvoja međunarodnog kruzinga, uz investicije i bolju uslugu, cijene bi se mogle podignuti, a bez posljedica na značajno smanjenje potražnje. Od iznimne važnosti je i permanentna edukacija o kruzing turizmu svih uključenih u međunarodni kruzing u Splitu. S obzirom da lokalni ispitanici Splita ne smatraju da je kruzing turizam potreban njihovom gradu, to se posebno odnosi na podizanje razine svijesti lokalnog stanovništva (putem medija i događanja) o važnosti kruzinga za destinaciju.

Jedino je zajedničkim naporima svih stakeholdera u destinaciji (grad sa svojim upravnim tijelima i komunalnim poduzećima, lučka uprava, turističke agencije, TZ grada Splita, policija – regulacija prometa itd.) moguće postići **održivi razvoj kruzing turizma** u Splitu.

LITERATURA

Knjige, radovi, znanstveni časopisi i studije:

1. Benić, I. (2009) ″Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu″, *Ekonomska misao i praksa*, No (2): 301-348.
2. Benić, I. (2011) ″Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju″, *Poslovna izvrsnost*, No (1): 43-66.
3. Carić, H. i Mackelworth, P. (2014) ″Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea″, *Ocean & Coastal Management*, 102 (2014): 350-363.
4. Carić, H. (2010) ″Direct pollution cost assesment of cruising tourism in the Croatian Adriatic″, *Financial Theory and Practice*, 34 (2): 161-180.
5. Ćosić, H. (2014) *Stavovi lokalnog stanovništva i struke o utjecajima kruzing turizma na području Splita*. Diplomski rad. Split: Sveučilište u Splitu.
6. Dulčić, A. (2002): Nautički turizam i upravljanje nautičkom turističkom lukom, Split: Ekokom.
7. Đukić, A. i Jerković, S. (2008): Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u Povijesnoj jezgri Grada Dubrovnika, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku.
8. Geić, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Split: Sveučilišni studijski centar za stručne studije.
9. Gračan, D., Radnić Alkier, R., Uran, M. (2011): Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Opatija: Sveučilište u Rijeci, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu.
10. Krajina, D. (2013) *Razvoj kruzing turizma u svijetu i Republici Hrvatskoj s osvrtom na ekonomske utjecaje i zahtjeve putnika*. Diplomski rad. Rijeka: Sveučilište u Rijeci.
11. Lučić, I., Sindik, J. i Manojlović, N. (2016) ″Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?″, *Naše more*, 64(2): 54-60.
12. Luković, T. (2008) ″Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog kruzinga″, *Naše more,* 55(5-6): 233-248.
13. Luković, T., Gržetić, Z. (2007): Nautičko turističko tržište u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana, Split: Hrvatski hidrografski institut.
14. McNulty, R. (1993): Cultural Tourism and Sustainable Development, World Travel and Tourism Review.

15. Nadilo, B. (2015) ″Vanjski vezovi u splitskoj luci – Rješenje za prihvat najvećih putničkih brodova″, *Građevinar,* 5 (15): 487-501.
16. Perić, T. i Oršulić, M. (2011) ″Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja″, *Naše more,* 58(5-6): 219-228.
17. Peručić, D. (2013): Cruising-turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku.
18. Pujo, M. B. i Radovan, H. (2005) ″Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL-konvenciji″, *Naše more,* 52(5-6): 231-234.
19. Režić, J. (2014) *Cruise tourism, possibility or risk for a Mediterranean country*. Seminarski rad. Split: Ekonomski fakultet.
20. Smolčić, J. (2003) *Prednosti i ograničenja primjene koncepcije održivog razvoja turizma*. Doktorska disertacija. Zagreb: Ekonomski fakultet.
21. Šantić, L., Vilke, S. i Grubišić, N. (2011) ″Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš″, *Naše more,* 58(5-6): 229-243.
22. Šušić, I. (2014) *Struktura i operativne značajke kruzinga*. Diplomski rad. Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci.
23. Tokalić, I. (2016) *Kružna putovanja – krstarenja*. Završni rad. Karlovac: Veleučilište u Karlovcu.
24. Vidučić, V. (2007): Pomorski turizam-prometne, razvojne i ekološke dileme, Split: Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet.
25. Ward, D. (2012): Complete guide to cruising and cruise ships, London: Berlitz.
26. Zelenika, R. (2000): Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Rijeka: Sveučilište u Rijeci.

Internet izvori:

1. Business Research & Economic Advisors (2016) *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2015*. Exton: BREA.
2. Cruise Lines International Association (2017) *Asia Cruise Trends 2017 Report*. Washington DC: CLIA.
3. Cruise Lines International Association (2016) *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015*. London: CLIA Europe
4. Cruise Lines International Association (2016) C*ruise industry source market report: Ocean Cruise Passengers Australia 2016*. Washington DC: CLIA.

5. Cruise Lines International Association (2015) *Cruise industry source market report: Ocean Cruise Passengers New Zealand 2015*. Washington DC: CLIA.
6. Cruise Lines International Association (2016) *State of the industry 2017*. Washington DC: CLIA.
7. Cvrtila, M. (2012). Kruzeri nam donesu 53, a odnesu 338 milijuna eura godišnje!. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 3. veljače. Raspoloživo na: http://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/biznis/clanak/id/156426/kruzeri-nam-donesu-53-a-odnesu-338-milijuna-eura-godisnje [pristupljeno 8. studenog 2017].
8. Državni zavod za statistiku (2014): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2013., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_08_2013.htm , [01.12.2017.].
9. Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.htm , [05.11.2017.].
10. Državni zavod za statistiku (2017): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do rujna 2017., raspoloživo na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/04-03-05_05_2017.htm, [27.11.2017.].
11. Florida - Caribbean Cruise Association (2015) *Cruise industry overview - 2015*. Pembroke Pines: FCCA.
12. Florida - Caribbean Cruise Association (2017) *Cruise industry overview - 2017*. Pembroke Pines: FCCA.
13. Hina (2015). Tajnoviti kruzeri: Prihod je teško ustanoviti, a sedam puta skuplje onečišćenje još teže. *Indeks*. [online]. 19. travnja. Raspoloživo na: http://www.index.hr/sport/clanak/permalink/815247.aspx [pristupljeno 9. studenog 2017].
14. Hina (2015). Tajnoviti kruzeri: Troškovi onečišćenja Jadrana sedam puta veći od prihoda. *tportal*. [online]. 19. travnja. Raspoloživo na: https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/tajnoviti-kruzeri-troskovi-oneciscenja-jadrana-sedam-puta-veci-od-prihoda-20150419/print [pristupljeno 9. studenog 2017].
15. HrTurizam.hr (2017). U 2016. rekordan broj turista s kruzera. *hrturizam.hr – turistički news portal*. [online]. 27. veljače. Raspoloživo na: http://hrturizam.hr/u-2016-rekordna-broj-kruznih-putovanja/ [pristupljeno 7. ožujka 2017.].

16. Hrvatska gospodarska komora (2017): ŽK Split: Održan okrugli stol: Split – homeport za kruzere, raspoloživo na: https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-split/zk-split-poziv-na-okrugli-stol-na-temu-split-homeport-za-kruzere-izvjestaj , [22.12.2017.].
17. Institut za turizam (2015): Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, raspoloživo na: http://www.mint.hr/UserDocsImages/151022_AP-%20nauticki-www.pdf, [30.11.2017.]
18. Institut za turizam (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, raspoloživo na: https://www.scribd.com/document/165421660/070611-kruzing-studija , [07.03.2017.].
19. International Maritime Organisation (1973) *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)*. London: IMO.
20. K., L. (2016). Dubrovnik jedna od šest svjetskih destinacija koje su uništili kruzeri. *Info Dubrovnik*. [online]. 17. listopada. Raspoloživo na: http://www.info-dubrovnik.com/vijesti-dubrovnik/dubrovnik-vijesti/cruising-turizam-steti-dubrovniku/ [pristupljeno 9. studenog 2017].
21. Lučka uprava Split, raspoloživo na: http://portsplit.com/ , [20.12.2017.].
22. Lučka uprava Split (2014): Projekt obnove infrastrukture luke Split (Projekt ″vanjskih vezova″), raspoloživo na: http://portsplit.com/vanjski-vezovi/ , [20.12.2017.].
23. MedCruise: Port Members, raspoloživo na: http://www.medcruise.com/port-members , [18.11.2017.].
24. Mikačić, R. (2017). Kruzeri bježe iz Dalmacije, izgubit ćemo milijune: što to ima mali crnogorski gradić, a Dubrovnik i Split nemaju?. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 28. veljače. Raspoloživo na: http://www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/471036/kruzeri-bjeze-iz-dalmacije-izgubit-cemo-milijune-sto-to-ima-mali-crnogorski-gradic-a-dubrovnik-i-split-nemaju [pristupljeno 27. studenog 2017].
25. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2016): Najavljen dolazak rekordnog broja kruzera u Split, raspoloživo na: http://www.mint.hr/default.aspx?id=32876, [05.03.2017.].
26. Ministry of Tourism, Government of India (2005): Cruise Tourism Potential & Strategy Study, raspoloživo na: https://incredibleindia.org/lang/images/docs/trade-pdf/surveys-and-studies/study-reports/Cruise%20Tourism%20-%20Potential%20&%20Strategy%20Study.pdf , [18.12.2017.].

27. *Ove godine smanjenje dolazaka kruzera u Dubrovnik i Split, porast u Crnoj Gori* (2017) Brodovi u Rijeci, http://bur.com.hr/ove-godine-smanjenje-dolazaka-kruzera-u-hrvatskoj-porast-u-crnoj-gori/ , [27.11.2017.]
28. Setrade Cruise Global (2017): Why attend a conference?, raspoloživo na: http://www.seatradecruiseglobal.com/why-attend-conference , [11.11.2017.].
29. Turistička zajednica grada Splita, raspoloživo na: http://www.visitsplit.com/hr/1/dobrodosli-u-split, [19.12.2017.]
30. Vidulić, S. i Kaštelan, I. (2017). Zašto dozvoljavamo najezdu kruzera? Ti gosti malo troše, puno šporkavaju i tjeraju prave goste, a zbog njih umiru povijesne jezgre. Zar Split stvarno ne može bez njih?. *Slobodna Dalmacija*. [online]. 6. kolovoza. Raspoloživo na: http://www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split/clanak/id/500565/zasto-dozvoljavamo-najezdu-kruzera-ti-gosti-malo-trose-puno-sporkavaju-i-tjeraju-prave-goste-a-zbog-njih-umiru-povijesne-jezgre-zar-split-stvarno-ne-moze-bez-njih [pristupljeno 10. studenog 2017].
31. Živković, Ž. (2017). Treba li Split postati homeport za kruzere: Pročitajte mišljenja stručnjaka o ovoj važnoj temi!. *Dalmatinski portal*. [online]. 25. travnja. Raspoloživo na:http://dalmatinskiportal.hr/vijesti/treba-li-split-postati-homeport-za-kruzere--procitajte-misljenja-strucnjaka-o-ovoj-vaznoj-temi/20774 [pristupljeno 22. prosinca 2017].

POPIS SLIKA

- Slika 1: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 1996. godini (GT%)
- Slika 2: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 1996. godini (broj postelja%)
- Slika 3: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 2011. godini (GT%)
- Slika 4: Tržišni udjeli četiriju vodećih kruzing kompanija u 2011. godini (broj postelja%)
- Slika 5: Kretanje broja putnika na krstarenjima u razdoblju od 2009. do 2017. godine
- Slika 6: Struktura potražnje za pomorskim krstarenjima 2016. godine
- Slika 7: Potražnja za pomorskim krstarenjima s australskog emitivnog tržišta u razdoblju od 2006. do 2016. godine
- Slika 8: Potražnja za pomorskim krstarenjima s emitivnog tržišta Novog Zelanda u razdoblju od 2006. do 2015. godine
- Slika 9: Utjecaj pomorskih krstarenja na gospodarstvo konkretne destinacije
- Slika 10: Utjecaj pomorskih krstarenja na društvo
- Slika 11: Vrijeme razgradnje krutog otpada u moru
- Slika 12: Potražnja za međunarodnim brodskim krstarenjima u Hrvatskoj
- Slika 13: Sezonalnost turističke potražnje u Hrvatskoj u 2013. godini
- Slika 14: Duljina boravka gostiju (putnika i posade) na međunarodnim krstarenjima u hrvatskim lukama/destinacijama ticanja u 2006. godini
- Slika 15: Onečišćenje zraka s kruzera u Dubrovniku
- Slika 16: Ispuštanje otpadnih voda s kruzera ″MSC Lirica″ pred Gradskom lukom Dubrovnik
- Slika 17: Konačni izgled Gradske luke Split s projektom nadogradnje vanjskih vezov

POPIS TABLICA

- Tablica 1: Prostorni razmještaj ponude pomorskih krstarenja (broj postelja/noći) u 2015. godini
- Tablica 2: Prostorni razmještaj ponude pomorskih krstarenja (broj postelja/noći) u 2016. godini
- Tablica 3: Doprinos kruzing industrije globalnoj ekonomiji 2015. godine
- Tablica 4: Doxeyev indeks iritacije domaćeg stanovništva
- Tablica 5: Ukupna onečišćenja na dan kruzera koji prevozi 3000 putnika
- Tablica 6: Ponuda izleta u najvažnijim kruzing destinacijama u RH
- Tablica 7: Izdaci posjetitelja na međunarodnim krstarenjima u Hrvatskoj u 2006. godini prema veličini broda i trajanju boravka u destinaciji
- Tablica 8: Prosječni izdaci posjetitelja s brodova na međunarodnim krstarenjima po osobi za boravak u destinaciji u 2006. godini
- Tablica 9: Prikaz načina onečišćenja okoliša te dnevnih količina onečišćenja za kruzer od 3 000 putnika
- Tablica 10: Pristojba za upotrebu obale za putničke brodove na kružnim putovanjima
- Tablica 11: Brodovi na kružnim putovanjima od 2011. do 2016. godine
- Tablica 12. Lokalni ispitanici prema spolu
- Tablica 13. Institucionalni ispitanici prema spolu
- Tablica 14. Lokalni ispitanici prema dobi
- Tablica 15. Institucionalni ispitanici prema dobi
- Tablica 16. Lokalni ispitanici prema stručnoj spremi
- Tablica 17. Institucionalni ispitanici prema stručnoj spremi
- Tablica 18: Lokalni ispitanici prema statusu
- Tablica 19: Institucionalni ispitanici prema statusu
- Tablica 20: Lokalni ispitanici prema zaposlenju ili bavljenju turizmom
- Tablica 21: Institucionalni ispitanici prema zaposljenju ili bavljenju turizmom
- Tablica 22: Institucionalni ispitanici prema poslodavcu

- Tablica 23: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava ukupne turističke prihode*
- Tablica 24: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava ukupne turističke prihode*
- Tablica 25: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava broj radnih mjesta*
- Tablica 26: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam povećava broj radnih mjesta*
- Tablica 27: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*
- Tablica 28: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*
- Tablica 29: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*
- Tablica 30: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*
- Tablica 31: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *zbog kruzing turizma lokalni stanovnici češće zalaziti u gradsku jezgru*
- Tablica 32: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *zbog kruzing turizma lokalni stanovnici češće zalaziti u gradsku jezgru*
- Tablica 33: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda*
- Tablica 34: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom *da će kruzing turizam utjecati na povećanje ukupnih turističkih prihoda*
- Tablica 35: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta*
- Tablica 36: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *će kruzing turizam povećavati broj radnih mjesta*
- Tablica 37: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*
- Tablica 38: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*

- Tablica 39: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*
- Tablica 40: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam poticati potrebna ulaganja u infrastrukturu*
- Tablica 41: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam pridonjeti boljoj distribuciji turista u gradskoj jezgri i smanjenju gužvi*
- Tablica 42: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam pridonjeti boljoj distribuciji turista u gradskoj jezgri i smanjenju gužvi*
- Tablica 43: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *dodatni gosti s kruzera narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*
- Tablica 44: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*
- Tablica 45: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *dodatni gosti s kruzera narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*
- Tablica 46: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *dodatni gosti narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju*
- Tablica 47: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*
- Tablica 48: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da *kruzing turizam neće utjecati na zagađenost i komunalnu opterećenost*
- Tablica 49: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*
- Tablica 50: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*
- Tablica 51: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *takav prinos gostiju i brodova imati pozitivan utjecaj na okoliš*
- Tablica 52: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *takav prinos gostiju i brodova imati pozitivan utjecaj na okoliš*
- Tablica 53: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*
- Tablica 54: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam utjecati na poboljšanje očuvanja prirode i krajolika*

- Tablica 55: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*
- Tablica 56: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*
- Tablica 57: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam doprinijeti imidžu Splita kao destinacije*
- Tablica 58: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam doprinijeti imidžu Splita kao destinacije*
- Tablica 59: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost*
- Tablica 60: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati gradski identitet i prepoznatljivost*
- Tablica 61: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*
- Tablica 62: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da će *kruzing turizam jačati kulturni identitet*
- Tablica 63: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da je *kruzing turizam potreban gradu Splitu*
- Tablica 64: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da je *kruzing turizam potreban gradu Splitu*
- Tablica 65: Prosječan stupanj slaganja ispitanika s tvrdnjom da je *kruzing turizam u skladu s održivim razvojem grada Splita*
- Tablica 66: T-test o prosječnom stupnju slaganja s tvrdnjom da je *kruzing turizam u skladu s održivim razvojem grada Splita*

PRILOZI

Prilog 1: Anketni upitnik za lokalne ispitanike

Poštovani, molim Vas da izdvojite nekoliko minuta svoga vremena i popunite ovaj upitnik koji se provodi za potrebe pisanja diplomskog rada na Ekonomskom fakultetu u Splitu. Anketni upitnik je u potpunosti anoniman, te će se podatci koristiti isključivo u gore navedenu svrhu.

Unaprijed zahvaljujem na uloženom vremenu i trudu.

Tamara Matković

---

1. Spol:

a) Muško b) Žensko

2. Dob:

a) do 18 godina
b) 19 – 30 godina
c) 31 - 40 godina
d) 41 – 50 godina
e) 51 – 60
f) 61 i više godina

3. Stručna sprema:

a) NSS
b) SSS
c) VŠS
d) VSS

4. Označite Vaš status:

a) Student/ica ili učenik/ica
b) Zaposlen/a
c) Nezasposlen/a
d) U mirovini

5. Jeste li zaposleni ili se bavite turizmom?

a) Da
b) Radim, ali ne u turizmu
c) Nisam zaposlen/a

6. Molim ocijenite Vaše slaganje sa sljedećim tvrdnjama rabeći ljestvicu u rasponu od 1 (uopće se ne slažem) do 5 (u potpunosti se slažem)

Pristajanje kruzera u Split će za posljedicu imati:	**Uopće se ne slažem**				**U potpunosti se slažem**
Povećanje ukupnih turističkih prihoda	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Povećanje broja radnih mjesta	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Bolju promociju grada Splita	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Neće utjecati na zagađenost grada i komunalnu opterećenost	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

Poboljšanje očuvanja prirode i krajolika	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Bolju distribucija turista u gradskoj jezgri i smanjenje gužvi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Poticati će potrebna ulaganja u infrastrukturu	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Jačati će gradski identitet i prepoznatljivost	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Lokalni stanovnici će češće zalaziti u gradsku jezgru	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Jačati će kulturni identitet	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

7. Označite Vaš stupanj slaganja s navedenim tvrdnjama:

	Uopće se ne slažem				**U potpunosti se slažem**
Kruzing turizam je potreban Splitu	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Kruzing turizam bi bio dobar potez kako van tako i za vrijeme ljetnih mjeseci	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Komunalna infrastruktura bi izdržala dodatno opterećenje	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Ne bi nastajali prometni čepovi koji bi narušavali svakodnevni život lokalnog stanovništva	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Svojom posjetom će narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju smještenih u centru grada	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Takav prinos gostiju i brodova bi imao pozitivan utjecaj na okoliš	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Jednodnevni turisti, kakvi dolaze kruzerima, imaju dovoljnu potrošnju	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Ovakav oblik turizma bi pridonio imidžu Splita kao destinacije	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

Prilog 2: Anketni upitnik za institucionalne ispitanike

Poštovani, molim Vas da izdvojite nekoliko minuta svoga vremena i popunite ovaj upitnik koji se provodi za potrebe pisanja diplomskog rada na Ekonomskom fakultetu u Splitu. Anketni upitnik je u potpunosti anoniman, te će se podatci koristiti isključivo u gore navedenu svrhu.

Unaprijed zahvaljujem na uloženom vremenu i trudu.

Tamara Matković

---

1. Spol:

a) Muško b) Žensko

2. Dob:

a) do 18 godina d) 41 – 50 godina

b) 19 – 30 godina
c) 31 - 40 godina
e) 51 – 60
f) 61 i više godina

3. Stručna sprema:

a) NSS
b) SSS
c) VŠS
d) VSS

4. Označite Vaš status:

a) Student/ica ili učenik/ica
b) Zaposlen/a
c) Nezasposlen/a
d) U mirovini

5. Jeste li zaposleni ili se bavite turizmom?

a) Da
b) Radim, ali ne u turizmu
c) Nisam zaposlen/a

6. Označite svog poslodavca:

a) Lučka uprava
b) Privatni hotel
c) Turistička zajednica grada Splita
d) Institut za oceanografiju i ribarstvo
e) Čistoća Split
f) Drugo

7. Molim ocijenite Vaše slaganje sa sljedećim tvrdnjama rabeći ljestvicu u rasponu od 1 (uopće se ne slažem) do 5 (u potpunosti se slažem)

Pristajanje kruzera u Split će za posljedicu imati:	**Uopće se ne slažem**				**U potpunosti se slažem**
Povećanje ukupnih turističkih prihoda	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Povećanje broja radnih mjesta	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Bolju promociju grada Splita	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Neće utjecati na zagađenost grada i komunalnu opterećenost	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Poboljšanje očuvanja prirode i krajolika	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Bolju distribuciju turista u gradskoj jezgri i smanjenje gužvi	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Poticati će potrebna ulaganja u infrastrukturu	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Jačati će gradski identitet i prepoznatljivost	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Lokalni stanovnici će češće zalaziti u gradsku jezgru	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Jačati će kulturni identitet	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

Svojom posjetom će narušiti kvalitetu boravka stacionarnih gostiju smještenih u centru grada	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

8. Prema Vašem mišljenju, je li ovakav oblik turizma u skladu s održivim razvojem grada Splita?

- U potpunosti nije

- Većinom nije

- Ne mogu procijeniti

- Većinom je

- U potpunosti je

SAŽETAK

Kruzing turizam danas je jedan od najdinamičnijih segmenata svjetskog turističkog tržišta. Potražnja za ovim specifičnim oblikom turističke ponude konstantno raste, a paralelno s njome raste i svjetska flota za krstarenja i mijenja se struktura iste u korist sve većih brodova, uglavnom megabrodova. Vodeće svjetske destinacije za kruzing danas su Karibi, Mediteran i Sjeverna Amerika, a njihov je razvoj tijesno povezan s potražnjom lokalnog stanovništva pa su stoga vodeća emitivna tržišta za pomorska krstarenja redom Sjeverna Amerika i Europa. Utjecaji kruzing turizma na destinaciju mogu se podijeliti u tri osnovne kategorije: ekonomski, društveni i ekološki, a oni se porastom prometa i gradnjom sve većih brodova (trend gigantizma) sve više intenziviraju. Učinci kruzinga posebno su specifični u tranzicijskim zemljama, u koje spada i RH, a koje imaju nedovoljno razvijen sustav zaštite okoliša koji stoga nije u mogućnosti adekvatno apsorbirati sva onečišćenja. U takvim zemljama kruzing turizam se često promovira kao strategija unaprjeđenja ekonomske stabilnosti, a da se pri tome zanemaruju njegovi negativni utjecaj na okoliš. Na području RH, uz Dubrovnik, sve veći porast dolazaka kruzerskih turista posljednjih godina bilježi i grad Split. U skladu s time, cilj ovog rada bio je ispitati stavove lokalnih i institucionalnih ispitanika o utjecajima kruzing turizma na području Splita, a da bi se donio zaključak o glavnoj hipotezi koja tvrdi da je razvoj kruzing turizma u koliziji s održivim turističkim razvojem grada Splita. Istraživanje je provedeno na uzorku od 102 lokalnih i 30 institucionalnih ispitanika koji su iskazivali svoj stupanj slaganja s određenim tvrdnjama o utjecajima kruzing turizma u Splitu. Na kraju istraživanja, zbog prihvaćanja pomoćnih hipoteza i nekih dodatnih testiranja, glavna hipoteza je prihvaćena kao istinita. U konačnici se daju preporuke za daljni razvoj kruzing turizma u Splitu u skladu s načelima održivog razvoja.

Ključne riječi: kruzing turizam, gigantizam, utjecaji kruzing turizma, stavovi lokalnih i institucionalnih ispitanika, tranzicijska zemlja, održivi razvoj

SUMMARY

Nowadays, cruising tourism is one of the most dynamic segments of the world tourism market. Demand for this specific form of tourist offer is constantly increasing and in parallel with it the world`s cruise ship fleet is also growing and its structure is changing in favor of larger ships, mostly megaships. The world`s leading cruise destinations are the Caribbean, the Mediterranean and North America and their development is closely linked to the demand of the local population so leading emission markets for cruising today are North America and Europe. Impacts of cruise tourism on a destination can be divided into three basic categories: economic, social and ecological and they are increasingly intensifying with the growth of cruise traffic and the construction of larger ships (gigantism). Impacts of cruise tourism are particularly specific in transition countries, including the Republic of Croatia, which have an insufficiently developed environmental protection system which is therefore unable to adequately absorb all pollutants. In such countries, cruising is often being promoted as a strategy for improving economic stability while neglecting its negative impacts on the environment. In Croatia, along with Dubrovnik, the increasing number of cruise tourist arrivals has been recorded in Split in recent years. Consequently, the aim of this paper was to examine the attidudes of local and institutional respondents about the impacts of cruising in Split and to conclude the main hypothesis that the development of cruise tourism is in collision with sustainable tourist development of Split. The survey was conducted on a sample od 102 local and 30 institutional respondents who expressed their degree of agreement with certain statements about the influence of cruise tourism in Split. At the end of the research, assuming that all hypotheses are true and according to some additional tests, the main hypothesis was accepted as true. Finally, recommendations are given for the further development of cruise tourism in Split in accordance with the principles of the sustainable development.

Key words: cruise tourism, gigantism, impacts of cruise tourism, attitudes of local and institutitonal respondents, transition country, sustainable development