Razvoj Pule kao destinacije kruzing turizma

Rosanda, Vili

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic Pula - College of Applied Sciences / Politehnika Pula - Visoka tehničko-poslovna škola s pravom javnosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:212:367230

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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

Image not found or type unknown

Repository / Repozitorij:

Digital repository of Istrian University of applied sciences

zir.nsk.hr

Image not found or type unknown

POLITEHNIKA PULA

Visoka tehničko–poslovna škola s p. j.

Specijalistički diplomski stručni studij

„KREATIVNI MENADŽMENT U PROCESIMA“

VILI ROSANDA

RAZVOJ PULE KAO DESTINACIJE KRUZING TURIZMA

SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI RAD

PULA, 2017.

POLITEHNIKA PULA

Visoka tehničko-poslovna škola s p. j.

Specijalistički diplomski stručni studij

„KREATIVNI MENADŽMENT U PROCESIMA“

RAZVOJ PULE KAO DESTINACIJE KRUZING TURIZMA

SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Menadžment ideja u procesima

Mentor: dr. sc. Saša Petar, prof.v.š. u trajnom zvanju

Student: Vili Rosanda

Broj Indeksa: 0134

Pula, rujan 2017.

Sadržaj

SAŽETAK 5
SUMMARY 6
1. Uvod 7
1.1. Opis i definicija problema 7
1.2. Cilj i svrha rada 8
1.3. Hipoteza rada 8
1.4. Metode rada 8
1.5. Struktura rada 8
2. Osnovne značajke kruzing turizma 10
2.1. Povijesni razvoj kruzing turizma 10
2.2. Kruzing turizam kao globalna industrija 12
2.3. Učinci kruzing turizma na destinaciju 13
2.3.1. Ekonomski učinci 15
2.3.2. Utjecaj na okoliš 15
2.4. *Home port* i luke ticanja 16
2.5. Vrste krstarenja 18
3. Europa kao destinacija kruzing turizma 19
3.1. Sredozemlje 19
3.2. Sjeverna Europa 20
3.3. Kruzing turizam kao važna ekonomska grana u Europi 20
3.3.1. Procjena ukupnog ekonomskog učinka na europsko gospodarstvo 21
3.3.2. Brodogradnja u Europi 22
3.4. Kruzing turizam na Jadranskom moru 23
3.4.1. Jadranske luke 25
3.4.2. Luka Dubrovnik 28
3.4.3. Luka Pula 28
4. Procjena porasta potrošnje u Puli kao destinaciji kruzing turizma 30
4.1. Potrošnja putnika i posade koja silazi s broda u destinaciju 30
4.2. Procjena potrošnje putnika u Puli kao destinaciji ticanja 31
4.3. Potrošnja putnika u Puli kao *home port* destinaciji 33
4.3.1. Potrošnja u Puli - destinaciji mješovitog smještaja 34
4.3.2. Potrošnja u Puli – destinaciji hotelskog smještaja 36
4.4. Usporedba *home porta* i luke ticanja 37
5. Analiza utjecaja razvoja kruzing turizma na grad Pulu 40

5.1. Prednosti Pule kao potencijalne destinacije kružnih putovanja 42
5.2. Utjecaj terminala za kruzere na lokalnu brodogradnju 45
5.3. Utjecaj terminala za kruzere za tržište rada Pule 47
5.4. Utjecaj terminala za kruzere na smještajne kapacitete u gradu Puli 48
5.4.1. Presjek ostvarenih noćenja u Puli u 2015. i 2016. god. 50
5.4.2. Procjena popunjenosti smještajnih kapaciteta u gradu Puli u 2016. godini 53
5.4.3. Mogućnosti prihvata gostiju *home port* terminala 55
5.4.4. Utjecaj na smještajne kapacitete Pule - destinacije mješovitog smještaja 56
5.5. Utjecaj terminala za kruzere na razvoj trenutačno zapuštenih lokaliteta 60
6. Zaključak 62
POPIS LITERATURE 64
Popis tablica 68
Popis slika 69

SAŽETAK

U ovom radu obrađena je problematika razvoja Pule kao *home port* destinacije. Svjetsko tržište pomorskih krstarenja bilježi rast na svim svjetskim tržištima, a prema procjenama biti će sve veći dio svjetskog, europskog i mediteranskog turizma.

Izgradnja gata za prihvat brodova gaza većih od 6 metara projekat je od strateške važnosti za razvoj grada, čime bi se u Puli stvorili infrastrukturni preduvjeti za razvoj u smjeru kruzing destinacije.

Ovim radom prikazane su analize utjecaja *home porta* na razvoj i ponudu turističkog sektora, ali i revitalizaciju lokalnog gospodarstva, rast zaposlenosti i razvitak trenutačno zapuštenih lokaliteta.

Ključne riječi: home port, kruzing turizam, grad Pula

SUMMARY

This paper addresses the issues of the development of Pula as a home port destination. The world market for maritime cruises is growing, and according to estimates it will continue to increase it share of world, European and Mediterranean tourism.

The construction of a port for ships with gases larger than 6 meters is of strategic importance for the development of the city. That would create the infrastructural preconditions for the development of Pula as a cruise destination.

This paper presents the analysis of the impact of the home port on development and supply of the tourism sector, as well as the revitalization of the local economy, employment growth and the development of currently neglected localities.

Keywords: home port, cruise tourism, town of Pula

1. Uvod

Svjetsko tržište pomorskih krstarenja vrlo je dinamično. Izuzetan rast potražnje za krstarenjima, koji se u novije vrijeme bilježi na svim svjetskim tržištima, potvrđuje da je tržište pomorskih kretanja još u rastu. Potražnja za ovim specifičnim oblikom turističke ponude raste gotovo dvostruko brže od broja međunarodnih dolazaka, a prema procjenama, iz godine u godinu bit će sve veći dio svjetskog, europskog i mediteranskog turizma.

Nekada su u kruzing turizmu uživali samo oni bogatijeg imovinskog stanja te je isti smatran elitnim iskustvom, dok je sada taj oblik turizma cjenovno prihvaćen većem dijelu populacije, djelomično i zbog velikog broja kruzing kompanija i brendova.

Sukladno podatcima CLIA Europa, industrija kružnih putovanja u Europi generirala je rekordne prihode od 40,2 milijarde € u 2014. godini, što je porast od 2,2 % u odnosu na 2013. godinu, a procjenjuje se da je samo u 2014. godini generirano gotovo 10 000 novih radnih mjesta diljem Europe, uz 349 000 trenutačno zaposlenih u sektoru, od čega 82 000 u segmentu proizvodnje.

Procjenjuje se da je tijekom 2014. godine 6,4 milijuna Europljana rezerviralo kružno putovanje, dok se 5,85 milijuna putnika ukrcalo na kruzer u jednoj od europskih luka.

Sukladno navedenim podatcima može se ustvrditi da kruzing sektor nudi mnogostruke mogućnosti razvoja i napretka, a sukladno svojoj geostrateškoj poziciji, tradiciji turizma i prostornog potencijala upravo bi izgradnja terminala za putnički pomorski promet mogao biti sljedeći iskorak u razvoju Pule kao turističke destinacije, budući da u Puli trenutačno ne postoji gat za prihvat brodova gaza većeg od 6 m, što ostavlja grad Pulu bez adekvatnog putničkog terminala.

1.1. Opis i definicija problema

Izgradnja putničkog terminala u Puli navedena je kao jedan od prioriteta rada gradske uprave, dok je provedba pripremnih radnji za izgradnju putničkog terminala uvrštena i u Strategiju razvoja urbanog područja grada Pule.

Uzimajući u obzir da je izgradnja putničkog terminala projekt koji zahtijeva velike financijske kapacitete, ali i angažman šire zajednice, od iznimne je važnosti napraviti kvalitetnu procjenu prednosti i nedostataka koje takav projekt nosi.

1.2. Cilj i svrha rada

Cilj ovog rada je predočiti prednosti upravljanja idejama u procesu realizacije projekta putničkog terminala za grad Pulu, Istarsku županiju, ali i širu zajednicu.

Svrha rada je pomoću postojećih primjera iz prakse i dostupnih podataka prikazati važnost izgradnje putničkog terminala za destinaciju i stvaranje nove turističke ponude koja se može pozitivno odraziti i na neturističke sektore gospodarstva.

1.3. Hipoteza rada

Razvoj kruzing sektora pruža mnogostruke mogućnosti razvoja i napretka. Nepostojanje gata za prihvat brodova gaza većeg od 6 metara ostavlja Pulu bez adekvatnog putničkog terminala što uvelike limitira mogućnost razvoja navedenog sektora. Izgradnjom novog putničkog terminala u luci Puli stvorili bi se infrastrukturni preduvjeti za razvoj grada kao kruzing destinacije što bi se pozitivno odrazilo na razvoj i ponudu turističkog sektora, ali i na revitalizaciju lokalnog gospodarstva, rast zaposlenosti i razvitak trenutačno zapuštenih lokaliteta.

1.4. Metode rada

Prilikom izrade rada postavljena hipoteza se dokazuje sljedećim metodama:

- metoda deskripcije
- metoda kompilacije
- metoda analize
- metoda sinteze i
- grafička metoda.

1.5. Struktura rada

Prvo poglavlje je uvod, u kojem se prikazuju opis i definicija problema, cilj i svrha rada, hipoteza rada, primijenjene metode u izradi rada te struktura rada.

U drugom poglavlju opisuju se osnovne značajke kruzing turizma i razvoj kruzing turizma kroz povijest. Također se definira važnost kruzinga kao globalne industrije te njegovi učinci na gospodarstvo Europe kao i pozitivni i negativni učinci na destinaciju.

U trećem poglavlju opisuje se kruzing turizam na Jadranskom moru, luke na Jadranskom moru kao i trenutačna uloga Pule u sektoru kruzing turizma.

U četvrtom poglavlju opisuje se procjena porasta potrošnje u Puli kao destinaciji kruzing turizma. Također se radi komparacija porasta potrošnje luke ticanja i *home port* destinacije, ali i komparacija porasta potrošnje Pule kao destinacije mješovitog smještaja i isključivo hotelskog smještaja.

U petom poglavlju izradit će se analiza utjecaja razvoja kruzing turizma na grad Pulu u sektoru brodogradnje i segmentu utjecaja na strukturu zaposlenosti u gradu Puli. U petom dijelu je prikazana i analiza utjecaja putničkog terminala na postojeće smještajne kapacitete u gradu Puli.

Šesto poglavlje sadrži zaključak rada, a na kraju rada je popis literature, grafikona, slika, tablica i priloga.

2. Osnovne značajke kruzing turizma

Skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično, smatra se turizmom kružnih putovanja. Takva i slična krstarenja najčešće bivaju povezana s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka zacrtanih turističkih destinacija.

Kruzeri su plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo predstavlja brod na brodskim kružnim putovanjima. Ta mjesta su destinacije za koje se podrazumijeva da imaju luke. Kod velikih brodova, zbog raznolike ponude na brodu, postoji karakteristika pokretne destinacije, takozvane *mobile or floating resort*. Upravo iz navedenih razloga takvi se brodovi smatraju primarnom destinacijom boravka turista, a sve one usputne destinacije u kojima pristaju, sekundarnim.

Kružna putovanja podrazumijevaju prijevoz ljudi prema unaprijed određenom redu plovidbe, koji je prostorno prilagođen raznim aktivnostima i vremenski predodređen. S obzirom na vrijeme trajanja možemo ih dijeliti na mala i uobičajena putovanja. Mala putovanja daju pridnost ugostiteljskoj i trgovinskoj funkciji, u odnosu prema prijevoznoj.[1]

„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“.[2]

Važno je također napomenuti da je turizam „skup odnosa i pojava nastalih prilikom putovanja i boravka stranaca u nekom kraju, ukoliko taj boravak ne znači stalno nastanjivanje i nije vezan za stjecanje zarade“.[3]

2.1. Povijesni razvoj kruzing turizma

Povijest razvoja pomorskih krstarenja moguće je podijeliti u nekoliko razdoblja: od sredine 19. st. do Prvog svjetskog rata, između dva svjetska rata, treće od završetka Drugog svjetskog rata

[1] Mitrović, F. (2008) *Pomorstvo i brodogradnja*, Sveučilište u Splitu, Split, str.41.- 42.
[2]Institut za turizam (2007) *Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj*. Zagreb, str. 3.
[3] Hunziker, W.-Krapf,K,(1942) *Grundriss der allgemeinen Fremdenvarkehrslehre*, Polygraphicer Verlag AG Zurich, Zurisc, str. 21.

do 70-ih godina 20. stoljeća te najnovije razdoblje od 70-ih godina do danas koje često nazivamo i razdobljem modernih pomorskih krstarenja.[4]

Oni brodovi koji nisu bili primarno orijentirani na putnike, već na teret koji su prenosili s jedne na drugu destinaciju bili su najraniji transoceanski brodovi. Veoma poznat brodar, koji je među prvima nudio redovite linije iz SAD-a u Englesku, bio je Black Ball Line iz New Yorka, još rane 1818. godine. Bio je poseban zbog toga što je vodio računa o kvaliteti ponude i komfora koji nudi svojim putnicima. Godine 1830., kada je izumljen parni stroj, započela je i dominacija parnih brodova na tržištu, posebice na području transatlantskog prijevoza putnika i pošte. 4. srpnja 1840. godine, brod pod nazivom Britannia, predstavljao je prvi brod koji je prevozio životinju (kravu) s ciljem da osigura opskrbu svježeg mlijeka za svoje putnike na četrnaestodnevnom putovanju preko Atlantika.[5]

Pretpostavka je da se prvo organizirano krstarenje na području sjevernoameričkog tržišta odvilo godine 1867. Zabilježeno trajanje putovanja s ukrcajem u New Yorku jest 6 mjeseci. Tada je 150 putnika obilazilo Svetu Zemlju, Egipat, Grčku te ostala zanimljiva mjesta.

U vrijeme prohibicije u SAD-u, u 20-im godinama prošlog stoljeća, bilježi se veći rast potražnje za krstarenjima. Taj su trenutak iskoristile i brodarske kompanije kako bi registrirale svoje brodove pod zastavama drugih zemalja iz vrlo jednostavnog razloga - dodatne zarade, koja bi se temeljila na ponudi proizvoda koji su u to vrijeme bili zabranjeni na američkom tržištu.[6]

Ono što bi danas predstavljalo krstarenje, ili moderniju verziju dosad opisanih krstarenja, počelo se razvijati u 70-im godinama 20. stoljeća. To je bio trenutak kada se američko tržište s primarne skupine gostiju visoke platežne moći, kojima je cilj bio živjeti glamurozno i luksuzno, počinje više okretati objašnjenju da je brod plovećI hotel, te selektirati destinacije s mnoštvom raznovrsnih sadržaja. Predispozicije takvog broda bile su izmijenjene u one koje bi odgovarale potrošačima koji odlaze na krstarenja primarno radi odmora i zabave. Postupni rast broja putnika, 10 godina nakon što je takav model uveden, dosegnuo je brojku od 190 %, odnosno s 500 000 putnika 1970. god. na 1,4 milijuna putnika u 1980. god.[7]

[4]Peručić, D. (2013) *Cruzing turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji*. Dubrovnik: Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, str. 1-2.
[5]Cruising the past (2017). Dostupno na: http://cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry/ (pristupano 17. travnja 2017.).
[6]Peručić, D. (2013) *Cruising turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji*. Dubrovnik: Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku str. 6 - 11.
[7]Hobson, J. S. P. (1993) Analysis of the US Cruise Line Industry. *Tourism Management*, 14 (6), Elsevier Science Ltd., str. 454.

2.2. Kruzing turizam kao globalna industrija

Period od posljednjih 40 godina bilježi dinamičan rast industrije kružnih putovanja. Taj je rast generiran inicijalnim povećanjem potražnje u Sjevernoj Americi, ali odnedavno i povećanjem potražnje u Europi i ostatku svijeta.

Tablica 1. pokazuje rast međunarodnog sektora kružnih putovanja između 2005. i 2015. godine. Vidljivo je da je u deset godina, između 2005. i 2015. godine potražnja za kružnim putovanjima porasla za 60 %, s 14,46 milijuna putnika na 23 milijuna putnika uz rast od 4,4 % u 2015. godini.[8]

Tablica 1. Međunarodna potražnja za kružnim putovanjima

Regija	2005.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Milijuna putnika							
S. Amerika	9,96	11	11,44	11,64	11,82	12,16	12,08
Europa	3,19	5,67	6,15	6,23	6,39	6,39	6,59
Suma	**13,15**	**16,67**	**17,59**	**17,87**	**18,21**	**18,55**	**18,67**
Ostatak svijeta	1,21	2,4	2,91	3,03	3,09	3,49	4,33
Suma	**14,36**	**19,07**	**20,5**	**20,9**	**21,3**	**22,04**	**23**

Izvor: https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf (pristupano u travnju 2017.).

U CLIA godišnjem izvještaju za 2016. godinu stoji procjena da je u 2015. godini porinuto novih 19 kruzera, čija je procjena generiranih direktnih i indirektnih prihoda premašila 117 milijardi dolara, od čega je više od 38 milijardi dolara uplaćeno za plaće djelatnika, dok je u navedenoj industriji direktno zaposleno više od 950 000 ljudi.[9]

[8]Službene stranice udruženja - The Cruise Lines International Association „CLIA“(2017). Dostupno na: https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf (pristupano u travnju 2017.).
[9]Ibid.: Dostupno na:http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia_2016_annualreport.pdf?sfvrsn=0 (pristupano u travnju 2017.).

2.3. Učinci kruzing turizma na destinaciju

Destinacija, kao što je ranije već spomenuto, ne podrazumijeva samo točku pristaništa kruzera, već mnogo više. Taj je pojam, između ostalog, usko povezan i sa zaposlenošću flote pojedine brodske kompanije. Ta je flota osposobljena za nekoliko funkcija, koje se direktno i indirektno vežu za samu destinaciju (ili više njih) i to tako da upravo oni predstavljaju područje s različitim prirodnim bogatstvima, oblicima ili privlačnostima što se nude turistima. Važnost geografskog položaja istaknuta je i samim time da putnici prilikom odabira krstarenja, u većini slučajeva odluku donose na temelju itinerara, a ne prema kruzing kompaniji.[10]

Luke kao srž same destinacije, kada se radi o turizmu kružnih putovanja, predstavljaju specifičnost svaka za sebe i to kroz sadržaje i usluge koje nude. To je, zapravo, dio osnovne ponude krstarenja. Uzimajući u obzir ključne karakteristike kruzing turizma, može se definirati i kao svojevrsna konkurencija klasičnom obliku turizma kakav je u najvećoj mjeri zastupljen u Puli. Što je luka opremljenija s više sadržaja, više se razlikuje od ostalih destinacija, postaje primamljivija, a samim time i konkurentnija.

Osim navedenih stavki, kruzing turizam ima dodatni utjecaj na lučke gradove, ali i cjelokupne regije. Moguće je promatrati utjecaj u socijalnoj, tehnološkoj, ekonomskoj, političkoj sferi, kao i onoj koja se veže na okoliš, te očuvanje istog.

Pozitivni učinci na samu destinaciju najčešće se promatraju kroz:

- promociju destinacije
- porast broja zaposlenih u granama gospodarstva povezanih s kruzing turizmom
- vjerojatnim povratkom dijela gostiju u destinaciju kao stacionarnih turista.

Međutim, osim pozitivnih učinaka, mjere se i oni negativni, većinom (ali ne i u pravilu) vezani za socijalnu sferu, kao i okoliš.

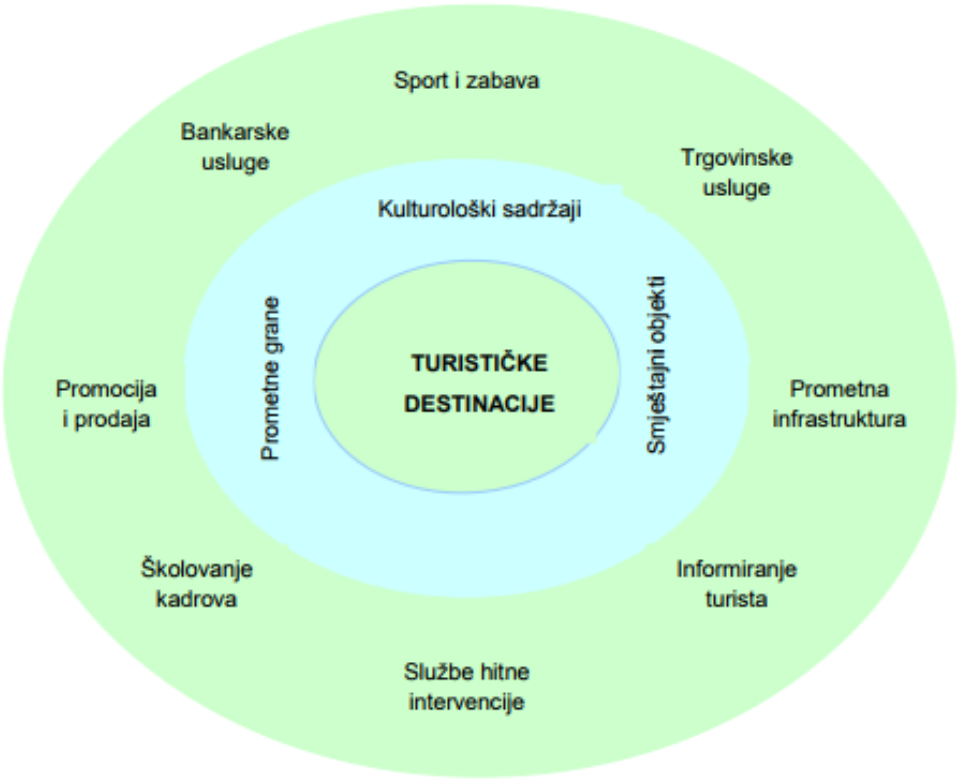
Samo neki od negativnih učinaka koji se najčešće manifestiraju jesu:

- utjecaj na kvalitetu života lokalnog stanovništva zbog velike gužve i velike koncentracije brodskog prometa

[10]Benić, I. (2009) *Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu*. Ekonomska misao praksa Dubrovnik, god. XVIII broj 2, str. 301., Dostupno na: http://hrcak.srce.hr/file/74929

- narušavanje imidža destinacije zbog iznad navedenog, koji se može odraziti na smanjenu potražnju za stacioniranim smještajem
- potencijalna onečišćenja….[11]

Slika 1. prikazuje skupine aktivnosti koje najčešće sudjeluju u proizvodnji turističke usluge. Iz slike je vidljivo da „organizacija kružnih putovanja predstavlja se kao kompleksan proizvod brodarstva, lučkih djelatnosti, kopnenog i zračnog prometa, opskrbljivača broda, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih djelatnosti, trgovine, turističkih i pomorskih agencija te drugih poduzetnika. Ona predstavlja međuovisnost i interakciju pomorskog prometa i turizma.“[12]



Slika 1. Skupine aktivnosti koje najčešće sudjeluju u proizvodnji turističke usluge

Izvor: Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula, Rijeka, kolovoz 2015., str. 12.

[11]Peručić, D. (2013) *Cruising turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji*. Dubrovnik: Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, str. 213 - 221.
[12] Lučka uprava Pula (2015) *Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula*, Rijeka, str. 12.

2.3.1. Ekonomski učinci

Kao svaki od navedenih učinaka, industrija kružnih putovanja ima direktan i indirektan efekt na ekonomiju destinacije. Direktan rezultat vidljiv je u ostvarivanju prodaje robe i usluga od strane opskrbljivača, koji direktno surađuje s kompanijom za putovanja, putnicima i posadom. To može uključivati i lučke pristojbe, hranu i piće, gorivo, održavanje, kao i organizacije posjeta pojedinim destinacijama. Ipak, neminovno je kako dio navedenih stavki može i indirektno utjecati na ekonomiju, ovisno o tome na koji se način distribuiraju roba i usluge.

Služeći se input-output analizom, omogućuje se procjena stvarnog utjecaja međunarodnog kruzinga na gospodarstvo destinacije, ali i na regije i države u cijelosti. Sveobuhvatne analize, poput ove spomenute, trenutačno nisu raspoložive u RH[13], dok se za pojedine europske države, ali i Europu kao destinaciju mogu pronaći na stranicama CLIA-e.

Na svjetskoj razini putnici potroše prosječno 14,63 milijarde dolara prije, tijekom i nakon putovanja, dok posade broda utroše oko 1,27 milijardi dolara u lokalnim destinacijama. Industrija kružnih putovanja potrošila je otprilike 39,87 milijardi dolara na proizvode i usluge tijekom 2014. godine, dok je direktna potrošnja generirana industrijom izazvala multiplikativni efekt u visini od dodatnih 64,13 milijardi dolara u 2014. godini.[14]

2.3.2. Utjecaj na okoliš

Brodovi za kružna putovanja proizvode brojne otpadne tokove koji mogu rezultirati ispuštanjem u podvodni ekosustav, a mogu uključivati kanalizaciju, balastne vode, uljne kaljužne vode, kruti otpad... Oni su i veliki zagađivači zraka. Pojedina istraživanja ističu da je industrija kružnih putovanja jedan od najvećih zagađivača od svih djelatnosti u turizmu i jedan od najvećih proizvođača CO2 u sektoru turizma.[15]

Poremećaji što ih nosi industrija pomorskih krstarenja potencijalno mogu naškoditi tako da:

[13]Ministarstvo turizma RH (2017). Dostupno na: http://www.mint.hr/UserDocsImages/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf str.11.
[14]Službene stranice udruženja- The Cruise Lines International Association „CLIA“(2017). Dostupno na: http://cruising.org/docs/default-source/research/2015_clia_economic-impact-infographic.pdf (travanj 2017.).
[15]Internetski izvor (2013). Dostupno na: http://ecobnb.com/blog/2013/07/how-does-cruise-ships-impact-on-the-environment/ (pristupano u travnju 2017.).

- balastnim vodama prenose mikroorganizme iz drugih mora koji, ako u novom području postanu invazivni, mogu stvoriti probleme za ekosustav, ali i za čovjeka

- buka s kruzera tjera mikroorganizme, a ometa i komunikaciju morskih sisavaca

- virusi i bakterije ljudskog podrijetla, ako uđu u ekosustav, mogu dovesti do eutrofikacije i promjena ekosustava

- ruljanje sidra po morskom dnu, ako je agresivno, može dovesti do uništenja organizama i njihovih staništa

- ispuštanjem tisuća litara nafte i drugih tvari u more može doći do havarije i katastrofe, te ostaviti trajne posljedice na ekosustav i lokalnu ekonomiju.

Navedeni čimbenici mogu znatno utjecati na pozicioniranje brenda destinacije i time imati negativan odjek na potražnju takve destinacije.[16]

Veoma je važno istaknuti kako su brojne države, u cilju smanjenja onečišćenja, odlučile striktno provoditi zakone o zaštiti okoliša i sprječavanju onečišćenja. Ništa manje bitno, brodovi za kružna putovanja čine mali udio u ukupnoj svjetskoj industriji pomorskog prometa, a pod povećalom su javnosti zbog svoje vidljivosti, odnosno atraktivnog izgleda, za razliku od klasičnih transportnih brodova. Ipak, zasluge za provođenje svega spomenutog, djelomice se odnose i na samu specifičnost industrije, koja mnogo ulaže u samopromociju i stvaranje pozitivnog javnog mnijenja.[17]

2.4. *Home port* i luke ticanja

Važno je razlikovati dvije osnovne podjele tipova pristaništa za kruzere, a to su *home portovi* i luke ticanja. Osnovna razlika između te dvije vrste luka je u ponudi koju luke nude brodarima, ali i ono najbitnije za nas, u načinu na koji se odražavaju na cjelokupno gospodarstvo destinacije u kojoj se nalaze.

[16]Peručić, D. (2013) *Cruising turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji*. Dubrovnik: Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, str. 227 - 228.
[17]Aguirre, S., Juan, G. (2008) *The Impacts of the Cruise Industry on Tourism Destinations.* Dostupno na: https://www.researchgate.net/publication/228268563_The_Impacts_of_the_Cruise_Industry_on_Tourism_Destinations (pristupano u travnju 2017.).

Home port, kako joj i samo ime kaže, predstavlja matičnu luku brodara ili pojedinog kruzera. To je luka u kojoj kruzer i putnici započinju svoje putovanje i u kojoj ga završavaju. Za razliku od luke ticanja koja predstavlja pojedinu etapu/stanicu u putovanju.

Dok luke ticanja brodaru nude isključivo mogućnost privremenog veza, *home portovi* su vezani za cijelu lepezu usluga kao što su:

- opskrba kruzera
- odvoz smeća
- jednostavniji i kompleksniji servisi
- prijevoz putnika
- noćenja putnika
- poslovni uredi brodara…

I za brodara, i za putnika, luka ticanja predstavlja destinaciju u kojoj će putnik provesti kraće vrijeme, a kraćim vremenom boravka ograničena je i potrošnja koju putnik koju može ostvariti u luci ticanja. Za razliku od luke ticanja, putnik može boraviti neograničeno vrijeme u *home portu*, kako prije polaska na kružno putovanje, tako i nakon povratka. Duže vrijeme boravka podrazumijeva veću potrošnju budući da uključuje noćenja, a noćenja predstavljaju važan postotak ukupne potrošnje svakog gosta u destinaciji.

Kako je navedeno, ekonomski doprinos kruzing industrije destinaciji uvelike ovisi i o kategoriji luke. Karakteristično je to što putnici provode manje od 10 sati u luci ticanja što uvelike i smanjuje njihov utjecaj na gospodarstvo destinacije, dok *home port* ima izravan utjecaj na gotovo sve segmente industrije putovanja: transport, hotelski sektor, restorane, atrakcije i slično. Veliki dio putnika *home port* destinacije provedu noć ili više u početnoj, ali i završnoj destinaciji. Procjenjuje se da u Seattleu svaki put kada se usidri kruzer lokalno gospodarstvo ostvari više od 2,5 milijuna € prihoda.[18]

Unatoč tome što taj tip industrije ima brojne ekonomske benefite za destinaciju, valja voditi računa da zadovoljavanje uvjeta za postankom matične luke, podrazumijeva i iznimno velika ulaganja u infrastrukturu, kao i naknadne troškove održavanja. Brojna istraživanja potvrđuju da je bez znatnih stranih investicija (u slučaju EU mogu to biti i fondovi EU), upitno može li izgradnja velikih putničkih terminala zadovoljiti *cost-benefit* analizu.[19]

[18] Službene stranice luke u Seattleu, Dostupno na: https://www.portseattle.org/Cruise/Documents/2015_cruise_factsheet.pdf (pristupano u travnju 2017.).
[19] Brida, J. G.; Zapata, S. (2010) Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts.

2.5. Vrste krstarenja

Industrija kružnih putovanja bilježi konstantne poraste potražnje, ali i promjene u strukturi gostiju. Sukladno tome na tržištu se stalno proširuje ponuda različitih vrsta kružnih putovanja. Uz uobičajene „tradicionalne“ ponude krstarenja, koje se temelje na višednevnom boravku putnika na brodu u svrhu opuštanja, zabave i odmora uz obilaske destinacija ticanja, sve su prisutnije i druge vrste krstarenja.

Prekooceanska krstarenja obično traju šest do sedam dana, a danas ih jedino kompanija Cunard organizira redovito. Ostala prekooceanska krstarenja najčešće su tzv. krstarenja repozicioniranja. Repozicioniranje je kada brod napušta regiju gdje sezona završava, i smješta se u drugu gdje sezona tek počinje.

Tematska krstarenja su prilagođena skupinama koje dijele zajedničke interese. To mogu biti pomorstvo, sport, kockanje, umjetnost, ples. Putovanje sa svrhom učenja ponuda je koja je također u porastu, a za osobe koje se odlučuju na takva putovanja samo putovanje, destinacija ili brod, manje su bitni od programa koji im omogućuje stjecanje novih znanja.

Arktik, Grenland, Galapagos, Antarktika posebno su zanimljive destinacije za obrazovno pustolovna putovanja. Na takvim putovanjima naglasak je na obrazovanju s blagim elementima pustolovine.

Krstarenja oko svijeta obično traju više mjeseci. Godine 2011./2012. čak 20 brodova je nudilo takav tip putovanja.

Krstarenja rijekama, slična su putovanju morima, a također postoji široka lepeza različitih tipova putovanja. Osnovna razlika je u veličini broda koji je kod putovanja rijekama ili kanalima znatno manji negoli kod putovanja morima.

Jedno od novijih načina putovanja su tzv. *easy cruise* putovanja. Takav tip putovanja nudi samo smještaj na brodu, a sve se ostale usluge plaćaju. Kod takvih putovanja brod se više doživljava kao prijevozno sredstvo nego kao destinacija.

Neke kompanije kupuju ili iznajmljuju vlastite otoke koje uključuju u raspored putovanja. Na takvim otocima pružaju usluge prilagođene putnicima koji krstare njihovim brodom. [20]

Int. J. Leisureand Tourism Marketing, 1(3), str. 205 - 226. Dostupno na: http://www.colmayor.edu.co/uploaded_files/images/conveniosvice/giet/ijltm_cruise_impacts_jwbz7.pdf

[20]Peručić, D. (2013) *Cruising turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji*. Dubrovnik: Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, str. 32 - 36.

3. Europa kao destinacija kruzing turizma

Nakon Sjeverne Amerike, Europa je najpopularnija destinacija kružnih putovanja. Kad se govori o Europi, misli se na: Sredozemlje (zapadno i istočno Sredozemlje), te sjevernu Europu (atlantske luke, Irska, Velika Britanija, Sjeverno more, Baltičko more).[21]

Velika prednost Europe kao destinacije je da putnik u kratkom vremenu može posjetiti više zemalja i upoznati se s njihovim kulturama i običajima.

3.1. Sredozemlje

Ima više različitih podjela sredozemnog tržišta kruzinga. Najpoznatija je ona tradicionalna podjela na istočno i zapadno tržište koja prostorno dijeli Apeninski poluotok. Širom geografskom podjelom uz ovo se područje vežu Crno more, Crveno more i Atlantski otoci. Uz to se još može spomenuti jadranski itinerar, koji je, kao i sve ostale, nekad teško odijeliti jer se međusobno isprepleću.

Istočno Sredozemlje obuhvaća sljedeće zemlje/luke: Hrvatska (Dubrovnik, Split, Zadar, Šibenik, Rijeka, Pula, Rovinj), Grčka i otoci (Mikena, Santorini, Rodos, Krf, Kreta, Katakolon, Pirej), Italija (Venecija), Turska (Istanbul, Kusadasi, Izmir), Cipar (Limassol), Malta (La Valeta), Egipat (Aleksandrija), Izrael (Haifa), Libija (Tripoli). Istočno sredozemno tržište obuhvaća uglavnom itinerare unutar samog područja, one na relaciji istočno – zapadno Sredozemlje, i obratno, ali i one iz sjeverne Europe prema istočnom Sredozemlju. Također uključuju kružna putovanja unutar rubnih područja istočnog Sredozemlja, kao Egejskog mora i Levanta (Crno more i Crveno more). Jadranska se destinacija, bazira najvećim dijelom na jadranske luke, odakle i počinju svi itinerari, ali, kao i sve ostale europske destinacije, međusobno korespondiraju u obliku različitih itinerara koji ih povezuju (npr. sjeverna Europa i Jadran).

Zapadno Sredozemlje čine: Španjolska (Barcelona, Almeria, Malaga, Alicante, Cadiz, Balearsko otočje), Francuska (Marseille, Nica, St. Tropez, Cannes), Italija (Genova, Savona, Rim – Civitavecchia, Napulj, Livorno, Bari, Palermo, Mesina), Tunis (La Goulette), Alžir (Alger), Gibraltar, Korzika. Uz kružna putovanja unutar zapadnog Sredozemlja, mogu se spomenuti i ona

[21]Benić, I. (2009) *Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu*. Ekonomska misao praksa Dubrovnik, god. XVIII broj 2, str. 318. Dostupno na:http://hrcak.srce.hr/file/74929

prema Kanarima, Azorima i Madeiri, te iz atlantskih i sjevernoeuropskih luka (Southampton) prema zapadnom Sredozemlju.[22]

3.2. Sjeverna Europa

Kada se govori o kruzinškom tržištu sjeverne Europe, misli se ona područja britanskog otočja, Baltika, Islanda, Arktika, norveških fjordova i zapadne Europe. To je i osnovna podjela kojom se vode kruzing kompanije, pa je prema tome i marketinški prate. Luke ovog područja većinom su sofisticirane i sposobne udovoljiti svim zahtjevima brodova. Ograničenje toga tržišnog područja je sezonalnost kao posljedica loših vremenskih uvjeta u zimskim mjesecima, pa se brodovi obično repozicioniraju na Karibe. Mnoge kompanije tradicionalno potječu s tog područja (Cunard, P&O Cruises), jer je Velika Britanija kolijevka kružnih putovanja. Najvažnije bazne luke sjeverne Europe su: Southampton, Kopenhagen, Dover, Kiel, Amsterdam, Harwich, Bremerhaven.[23]

3.3. Kruzing turizam kao važna ekonomska grana u Europi

Sukladno izvještaju CLIA-e (Cruise Lines International Association), najveće asocijacije kruzera u svijetu, industrija je u nastavila s održivim rastom u svim segmentima. Takav porast u 2015. god, kao i u prethodnim godinama rezultirao je znatnim ekonomskim rastom i porastom stope zaposlenosti stanovništva.

Godišnji izvještaj CLIA-e za 2015. godinu navodi da je ukupna ekonomska potrošnja u kruzing industriji porasla za 2 % u odnosu na prethodnu godinu, s dosegom od 40,95 milijardi € od čega je 16,89 milijardi direktne potrošnje od krstarenja.

U istoj godini utjecala je na otvaranje više od 10 000 novih radnih mjesta s izdvajanjima od 11 milijardi € samo u segmentu plaća radnika.

Više od 6,6 milijuna Europljana odlučilo se u 2015. godini na jedno od kružnih putovanja, što je potvrda da su kružna putovanja postala sve redovitija alternativa klasičnom odmoru na kopnu.

U istoj godini kompanije su investirale više od 4,6 milijardi € u proizvodnju kruzera ili remont u nekom od europskih brodogradilišta, što je porast od 1,2 % u odnosu na prethodnu godinu. Važno

[22]Ibid.: str. 319. - 328.
[23]Ibid.: str. 329.

je napomenuti da je u istom periodu naručena izgradnja 48 novih brodova procijenjene vrijednosti od 27 milijardi €, za razliku od 27 novih narudžbi u 2014.[24]

Analiza CLIA-e jasan je pokazatelj nastavka pozitivnih trendova na području kruzing industrije u Europi, ali i pokazatelj enormne veličine tržišta. Čak i minimalni udio kruzing tržišta imao bi iznimno pozitivne efekte za državu veličine Hrvatske. [25]

3.3.1. Procjena ukupnog ekonomskog učinka na europsko gospodarstvo

Iako se najčešće povezuje s turizmom, industrija kružnih putovanja ima multiplikativni efekt na gotovo sve grane gospodarstva. Sukladno izvještaju „Doprinos kruzing industrije ukupnom gospodarstvu Europe 2015. godine“, osnovne gospodarske grane na koje industrija kružnih putovanja utječe su:

- poljoprivreda, rudarstvo, građevina
- proizvodnja
- prodaja
- transport
- ugostiteljstvo i uslužne djelatnosti
- financije i biznis
- privatne usluge, porezi i prirezi.

Tablicom 2. prikazana je procjena ukupnog ekonomskog učinka industrije kružnih putovanja na europsko gospodarstvo po sektorima, ali i procjena učinka na radna mjesta. Iz tablice je vidljivo da je više od 360 000 ljudi svojim radnim mjestima vezano za industriju kružnih putovanja, od čega je više od 113 000 zaposleno u sektoru transporta. Gotovo 41 milijarda € generirana je iz sektora kružnih putovanja, od čega najviše opada na sektor proizvodnje koji generira više od 14 milijardi € godišnje.

[24]Službene stranice udruženja - The Cruise Lines International Association „CLIA“ (2017) Dostupno na: https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf
[25] Autor

Tablica 2. Procjena ukupnog ekonomskog učinka na europsko gospodarstvo

Industrija	**Troškovi u milijunima €**	**radna mjesta**
Poljop., rudarstvo, građevina	2,211	17 875
Proizvodnja	14,619	85 164
Prodaja	2,388	31 616
Transport	8,941	113 027
Ugostiteljstvo i uslužne djelatnosti	1,323	17 848
Financije i business	9,532	68 643
Privatne usluge, porezi i prirezi	1,932	26 398
TOTAL	**40,946**	**360 571**

Izvor: Službene stranice udruženja - The Cruise Lines International Association „CLIA“ (2017) https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf

Iz priloženog možemo zaključiti da industrija kružnih putovanja ima najviše utjecaja na sektor proizvodnje s učinkom većim od 14 milijardi € i udjelom većim od 85 tisuća radnih mjesta, ali i u sektoru transporta gdje zapošljava više od 113 tisuća radnika.

3.3.2. Brodogradnja u Europi

Unatoč dugoročnom padu trgovačke brodogradnje u Europi, upravo je ta regija zadržala tržišni udio u brojnim specijaliziranim sektorima. Najvažniji od njih je izgradnja kruzera u kojoj je europska industrija svjetski lider već skoro 50 godina.

U europskim se brodogradilištima ne grade se samo dva oceanska kruzera koja su trenutačno u svijetu u izgradnji do kraja 2019. godine. Tako su Italija, Njemačka, Francuska i Finska najvažniji dobavljači na tržištu, a trenutačno se kalkulacije odnose na većinu novih brodova koji tek trebaju biti isporučeni u Europi, a planirani su za razdoblje od 2016. do 2019. godine. Njemačka i Italija su nalaze na čelu najvažnijih dobavljača, i to sa 67 % narudžbi koje su europskog porijekla.

Nešto drugačije porijeklo klijenata, iz uobičajenog uzorka, odnosi se na brodogradilišta manje veličine, a ukupno ih je pet. Dva u Hrvatskoj, te ostatak u Norveškoj. Japan dovršava narudžbe za dva broda, ali u ovom trenutku nema podataka o nadolazećim natječajima za nove narudžbe.

Iako druga svjetska brodogradilišta imaju kapacitete i tehnologiju za izgradnju takozvanih plutajućih hotela, većina ih nema sposobnost upravljanja projektima, mogućnost ili željenu ravnotežu rada i vještina potrebnih za postizanje isplativog rezultata unutar potrebnog proračuna u ugovorenom roku isporuke.

Europska udruženja također rade velike remonte kao što su zamjena glavnih motora i umetanje srednjeg tijela sve s ciljem produljenja vijeka broda. Ako se želi mjeriti izvanredna reputacija europskih brodogradilišta, dovoljno je ukazati na odluku da su se američki kruzeri nastavili naručivati u Europi unatoč fluktuacijama američkog dolara prema euru.

Europa nudi obilje specijalističkih vještina i sofisticirane tehnologije u područjima kao što su plovidba i opremanje, koja podupire izgradnju europskih brodova za krstarenje, kao što i pomaže brodogradilištima u održavanju konkurentske prednosti nad svojim rivalima u drugim dijelovima svijeta.[26]

3.4. Kruzing turizam na Jadranskom moru

„Jadransko more najdublje je u europsko kopno uvučeni zaljev Sredozemnoga mora. U današnjem obliku nastalo je izdizanjem morske razine za 96 m nakon posljednjega ledenog doba u pleistocenu, kad su potopljene doline i zavale, a uzvišenja postala izduženi otoci međusobno odvojeni morskim kanalima. Hrvatska obala na Jadranu duga je 1777 km i zauzima najveći dio istočne jadranske obale.“[27]

„Jadransko more je međunarodni prostor kojem su potrebni dodatni napori kako bi u potpunosti bio prihvaćen kao brend i unikatna destinacija. Kao najveće prednosti Jadranskog mora ističu se njegova ljepota, bogatstvo, povijest, klima, sigurnost, solidna infrastruktura i brojne regije koje povezuje, koje garantiraju mnoštvo kvalitetnih opcija u turizmu. Kao mana ističe se nedostatak suradnje i dijaloga između brojnih državnih i administrativnih tijela nadležnih nad

[26]Službene stranice udruženja - The Cruise Lines International Association „CLIA“(2017). Dostupno na: https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf (travanj 2017.).
[27]Internetsko izdanje publikacije *Hrvatska: zemlja i ljudi*. Dostupno na: http://www.croatia.eu/article.php?lang=1&id=11 (pristupano u travnju 2017.).

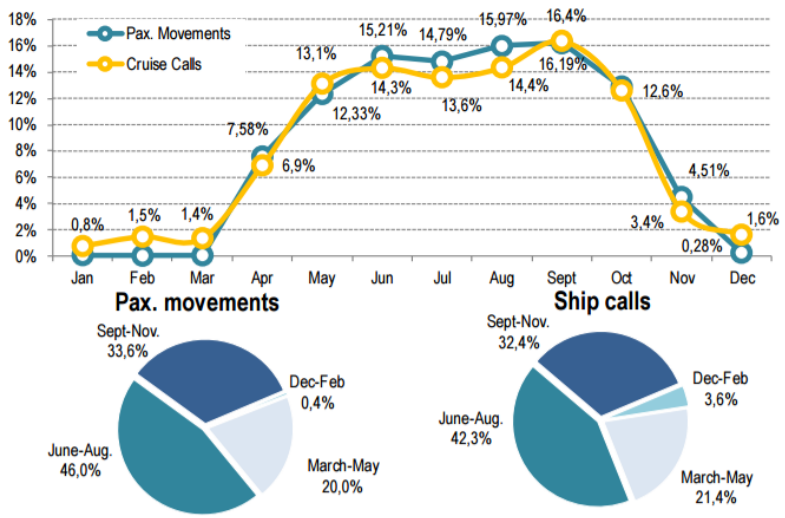
pojedinim dijelovima Jadrana, ali i potreba za unaprjeđenjem lučke infrastrukture i usluga za brodare.“[28]

Obala Jadranskog mora najvrijednija je nacionalna imovina. Upravo taj prostor stvara mogućnost da se zemlja uspješno i brzo uključi u globalna kretanja suvremenog razvoja. Mnogobrojna i sačuvana prirodna vrijednost, graditeljsko kulturno-povijesno naslijeđe, ugodno mediteransko i submediteransko podneblje čine snažnu privlačnost za razvoj najkvalitetnijih vrsta turizma.[29]

Kruzing sezona na Jadranu traje zapravo sedam mjeseci: od travnja do listopada. Sezona je ograničena iz klimatskih razloga, zbog kojih turisti uglavnom ne žele dolaziti na Jadran tijekom zime. Malo kompanija radi u preostalim mjesecima.

Slično kao i u ostalim sektorima turizma na Jadranu, 46 % ukupnog prometa putnika ostvaruje se u lipnju i kolovozu, a u istom periodu se ostvaruje 42 % ukupnog prometa kruzerima. Između ožujka i svibnja ostvaruje se 20 % prometa putnika i 21 % prometa kruzera, dok se 33 % prometa putnika i 32 % prometa kruzera ostvaruje između listopada i studenog. Detaljniji prikaz prometa putnika i prometa kruzera po mjesecima u godini prikazan je na slici 2.[30]

Slika 2. Promet putnika i kruzera po mjesecima u godini



Izvor: Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula, Rijeka, kolovoz 2015., str. 54.

[28]Internetski izvor: http://www.adriaticseaforum.com/RisposteTurismo_ASTR2017_ExecutiveSummary.pdf (pristupano u travnju 2017.).
[29] Vlahović, D. (2012) *Hrvatski maritimni turistički kapital*, Netgen d.o.o. Zagreb, str. 19.-22.
[30] Lučka uprava Pula (2015) *Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula*, Rijeka, str. 54.

3.4.1. Jadranske luke

Obala Jadranskog mora je razvedena obala s brojnim otocima, otočićima na kojoj se nalazi više od 30 luka ticanja i *home portova* koji privlače više od 5 000 000 putnika godišnje. Više od 40 trajektnih luka prevozi godišnje više od 17 000 000 putnika, dok otprilike 330 marina može u jednom trenutku prihvatiti više od 80 000 brodova. Veće luke na Jadranskom moru prikazane su na slici 3.[31]

Slika 3. Jadranske luke



Izvor: http://www.adriaticseaforum.com/RisposteTurismo_ASTR2017_ExecutiveSummary.pdf

Gledajući sa pogleda kruzing turizma luke mogu biti luke ticanja i *home portovi*. Prema praktičnoj podjeli, luke ne pripadaju samo jednoj vrsti, već većem broju ili gotovo svim vrstama, Ta podjela počiva na:

- jakosti prometa,
- carinskom režimu,
- administraciji.[32]

Venecija je najprometnija s više od 1,7 milijuna kretanja putnika te se nalazi na listi 20 glavnih luka za kruzere na Jadranu, kao i među 10 vodećih svjetskih luka za kruzere. Dubrovnik je na drugom mjestu po broju putnika, ali vodi po broju ticanja kruzera ove godine. Ukupan promet

[31]Internetski izvor: http://www.adriaticseaforum.com/RisposteTurismo_ASTR2017_ExecutiveSummary.pdf (svibanj 2017.).
[32] Dundović, Č.;Kesić, B. (2001), *Tehnologija i organizacija luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, str. 31

na Jadranu pao je s 5 milijuna kretanja putnika ostvarenih 2013. godine na 4,65 milijuna u 2014. Broj ticanja kruzera također se smanjio na 2832. Pula se također nalazi na listi s 15 ticanja i 2873 kretanja putnika.[33]

Tablica 3. prikazuje vodećih 20 luka za kruzere na Jadranu i ukupan promet, apsolutne vrijednosti i postke, 2014. godina.

Tablica 3. Vodeće jadranske luke

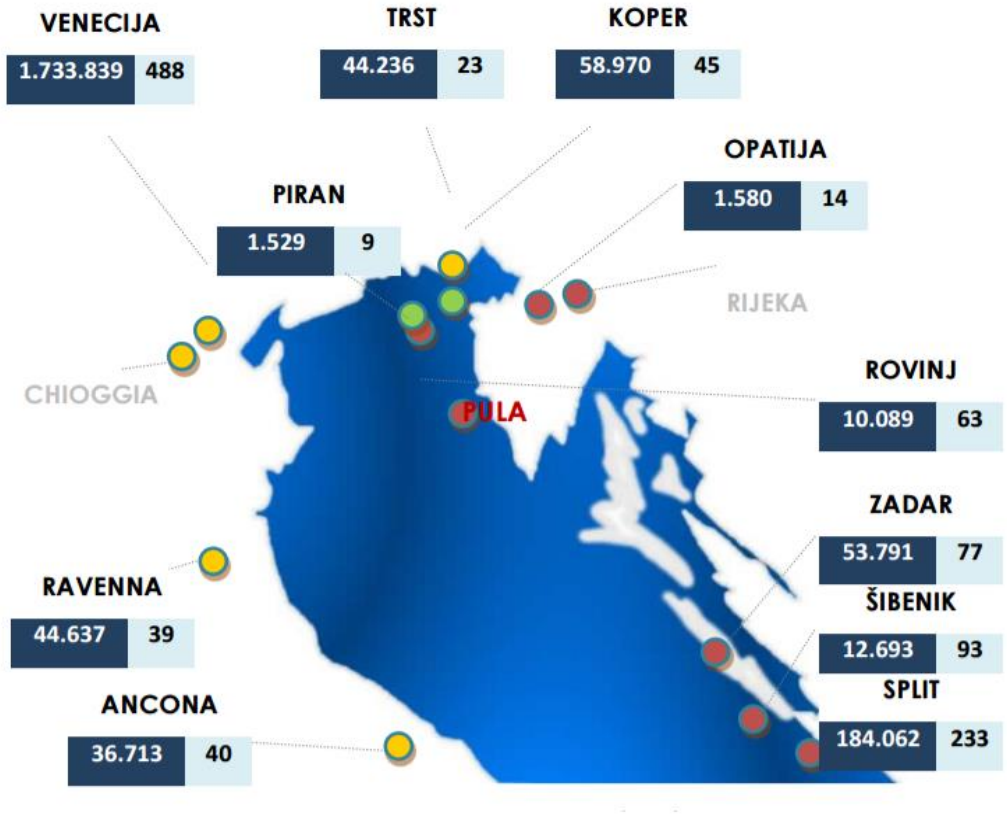
Kruzing luka	Zemlja	Kruzing promet		% Udjela u uk broju	
		Kretanja putnika	ticanja	kretanja putnika	ticanja
VENECIJA	ITA	1 733 839	488	37,2	17,3
DUBROVNIK	HR	844 410	577	18,1	20,4
KRF	GRE	672 368	395	14,4	14
BARI	ITA	561 602	147	12,1	5,2
KOTOR	CG	309 322	353	6,6	12,5
SPLIT	HR	184 062	233	4	8,2
KOPER	SLO	58 970	45	1,3	1,6
ZADAR	HR	53 791	77	1,2	2,7
KORČULA	HR	49 806	175	1,1	6,2
RAVENNA	ITA	44 637	39	1	1,4
TRST	ITA	44 236	23	0,9	0,8
ANCONA	ITA	37 220	20	0,8	0,7
BRINDISI	ITA	25 450	22	0,5	0,8
ŠIBENIK	HR	12 693	93	0,3	3,3
ROVINJ	HR	10 089	63	0,2	2,2
DURRES	ALB	5692	16	0,1	0,6
IGOUMENITSA	GRE	3096	13	0,1	0,5
PULA	HR	2873	15	0,1	0,5
OPATIJA	HR	1580	14	manje od 0,1	0,5
PIRAN	SLO	1529	9	manje od 0,1	0,3
DRUGE LUKE		1043	11	manje od 0,1	0,3
UKUPNO		4 653 308	2828	100%	100%

Izvor: Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula, Rijeka, kolovoz 2015., str. 56.

[33] Lučka uprava Pula (2015), *Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula*, Rijeka, str. 56.

Na slici 4. prikazane su glavne luke Sjevernog Jadrana. Iz priloženih rezultata vidljiva je dominacija luke u Veneciji kao jedne od 10 najprometnijih luka na svijetu, ali vidljivo je da je Dubrovnik dobro pozicionirana destinacija s 233 ticanja u 2014. godini.

Slika 4. Glavne luke Sjevernog Jadrana



Izvor: http://www.adriaticseaforum.com/RisposteTurismo_ASTR2017_ExecutiveSummary.pdf

Važno je napomenuti da je sukladno regresijskoj analizi makroekonomskog modela za procjenu potražnje za pomorskim putničkim prometovanjem utvrđeno povećanje pomorskog putničkog prometa u Hrvatskoj za 10,4 % u 2011. u odnosu na vrijeme do 2006. godine. Takav podatak jamči perspektivu razvoja morskog linijskog putničkog brodarstva, i to posebice s obzirom na potrebu razvitka turizma na otocima.[34]

[34]Pupavac, D.; Gržin, D. (2007), Procjena potražnje za pomorskim putničkim prometom. *Pomorski zbornik* , 44(1) Veleučilište u Rijeci, str. 120. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/file/79689

3.4.2. Luka Dubrovnik

Dubrovnik zahvaljujući svojoj lokaciji, kulturnom bogatstvu i povijesnoj baštini jedna je od vodećih luka Mediterana. Kao najprometnija luka u hrvatskom dijelu Jadranskog mora, Dubrovnik se nalazi u fazi progresivnog rasta u kojem veliki porast resursa u turizmu dovodi u pitanje održivi razvoj grada. U zadnjih 10 godina Dubrovnik se nalazi u društvu 10 najjačih luka Mediterana, a porast u potražnji za destinacijom uzrokuje probleme u segmentu zadovoljavanja svih potreba gostiju i posade broda.

Uzevši u obzir brend Dubrovnika, iznimnu turističku privlačnost regije, geografsku lokaciju i dostupnost, Dubrovnik bi u dugoročnom pogledu trebao biti razvijan u smjeru tranzitne luke. Fokus Dubrovnika bi trebao biti na jednom ili više uskih ciljanih skupina turista uz provođenje svih potrebnih mjera s ciljem limitiranja prometa brodova i putnika.[35]

3.4.3. Luka Pula

Luka Pula nalazi se u Sjevernom hrvatskom primorju ili tvz. Istri i Kvarneru, koji obuhvaćaju prostor od 612.374 m2. Duboko je uvućen u europsko kopno, tako da je bolje od ostalih hrvatskih primorja povezan sa zapadno-europskim turističkim tržištem.[36]

Luka Pula trenutačno je gotovo beznačajan faktor na karti kruzing turizma, ali njezina geostrateška pozicija, kao i prometna povezanost čine ju jednom od najperspektivnijih luka na Jadranu. Puli dodatno pogoduje i neposredna blizina Venecije, koja je skoro dosegla svoj maksimalni promet, a ima tendenciju kroz godine započeti postupno smanjivati promet tako da dio prometa preusmjeri u „prijateljske“ ili parterske luke, luke koje joj dugoročno neće predstavljati ozbiljnu konkurenciju, a upravo bi pulska luka mogla biti jedna od njih.[37]

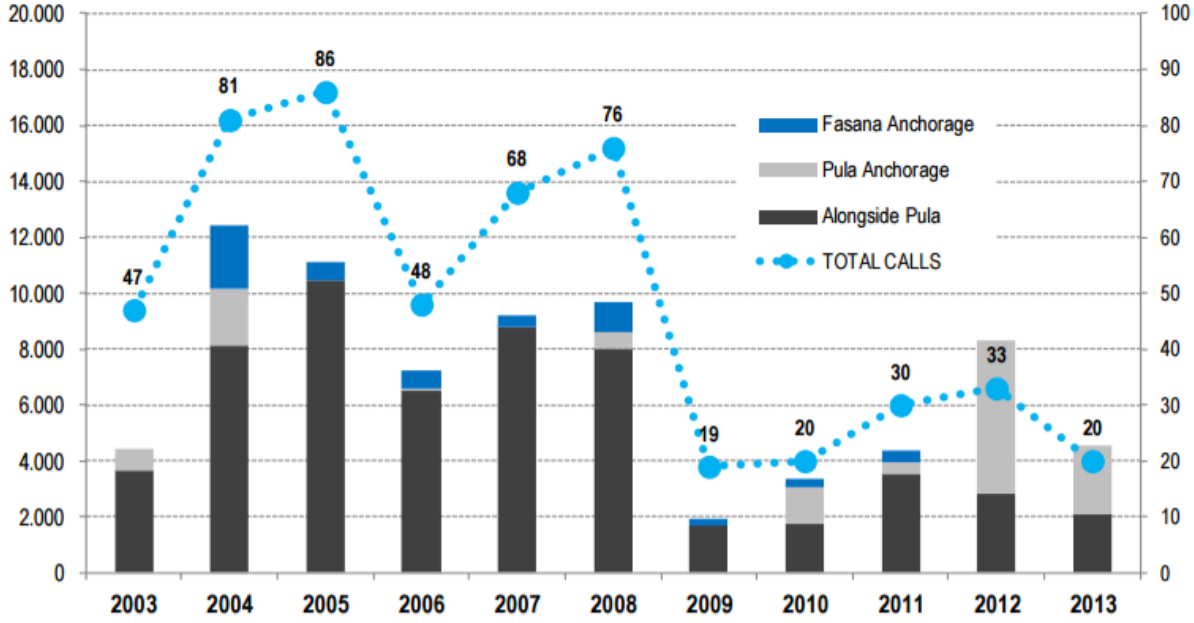
Slika 5 prikazuje trend prometa kruzera u Puli, s kretanjima putnika i ticanjima od 2003. do 2013. godine. Nakon rasta u 2004. godini promet je pao, a od 2006. godine nije bilo kretanja putnika većih od 10 000. Znatan pad kretanja putnika i ticanja zabilježen je između 2008. i 2009. godine.

[35]Peručić, D.; Vrdoljak Raguž, I. (2012): Enhancing market competitevness of cruseport/destination by implementing Porter's generics trategies. *An Enterprise Odyssey: Corporate goverance and publicpolicy – path to sustainable future*, Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, str. 202 -203

[36] Favro, S.;Kovačić, V. (2010): *Nautički turizam i like nautičkog turizma*, Ogranak matice hrvatske Split, Split, str. 35.-36.

[37] Autor

Slika 5. Trend prometa kruzera u Puli



Izvor:http://www.lup.hr/uploads/media/Studija_izvedivosti_i_analiza_troskova_i_koristi_za_izgradnju_terminala_za_pomorski_putnicki_promet_u_Puli.pdf

Tablica 4 prikazuje trend prometa kruzera u Puli od 2003. do 2013. godine, uključujući prosječne vrijednosti putnika po ticanju. Iako promet bilježi promjenjivi trend, prosječni broj putnika po ticanju bilježi porast u svim godinama osim u 2013. godini kada je zabilježen pad od 11% u odnosu na prethodnu godinu.

Tablica 4. Promet kruzera u Puli od 2003. do 2013. god.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kretanja putnika	4.428	12.429	11.121	7.221	9.205	9.656	1.948	3.370	4.357	8.322	4.541
Ticanja	47	81	86	48	68	76	19	20	30	33	20
Prosječan broj osoba/ticanja	94,2	153,4	129,3	150,4	135,4	127,1	102,5	168,5	145,2	252,2	227,1

Izvor:http://www.lup.hr/uploads/media/Studija_izvedivosti_i_analiza_troskova_i_koristi_za_izgradnju_terminala_za_pomorski_putnicki_promet_u_Puli.pdf

4. Procjena porasta potrošnje u Puli kao destinaciji kruzing turizma

Prihodi od međunarodnog kruzinga u nekoj destinaciji sastoje se primarno od:

- potrošnje putnika i posade koja silazi s broda u destinaciju
- naknada koje plaća brod u luci i koncesija.

4.1. Potrošnja putnika i posade koja silazi s broda u destinaciju

Prihodi od potrošnje putnika i posade na kopnu predstavljaju u pravilu najveći dio ukupno generiranih prihoda koji se ostvaruje u destinaciji. Sukladno Studiji održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj za vrijeme boravka u destinaciji najčešće aktivnosti putnika su konzumacija pića u ugostiteljskim objektima (81 %), odlazak u kupovinu (82 %) i samostalni razgled grada (69 %). Nešto manje od polovice putnika (48 %) konzumira hranu u ugostiteljskim objektima, a 45 % putnika odlazi na organizirani izlet u okolicu i/ili organizirani razgled grada. U organizaciji agencije znatno se češće odlazi u razgled grada (42 %), a manje u okolicu (na poludnevnom izletu u okolicu bilo je oko 9 % gostiju, a na cjelodnevnom manje od 1 %).

Prosječna potrošnja gostiju s kruzera na kopnu, bez provizije brodara u cijeni organiziranih izleta/razgleda, iznosi 39 eura, od čega se 7 eura ili 18 % odnosi na cijenu organiziranog izleta/razgleda. Najveći dio potrošnje gostiju, oko 19 eura (49 %) odnosi se na troškove kupovine, slijede izdatci za hranu i piće u ugostiteljskim objektima (10 eura ili 26 %) te ostali izdatci, uključujući i izdatke za prijevoz i ulaznice. Putnici troše u prosjeku oko 41 euro po osobi, dok članovi posade troše oko 29 eura po osobi. Među putnicima, najbolji potrošači su gosti iz Velike Britanije (51 euro u prosjeku po osobi), SAD-a (49 eura u prosjeku po osobi) i Francuske (46 eura u prosjeku po osobi).[38] Ovaj podatak odnosi se na putnike koji dolaze u luku ticanja, ne u matičnu luku koja podrazumijeva startnu destinaciju putnika.

Sukladno podatcima iz Lučke uprave Pula, broj planiranih ticanja kruzera bi prema najlošijim procjenama trebao iznositi u prvoj godini završetka izgradnje terminala 70 ticanja do 300 ticanja nakon 20 godina s prosječnim brojem putnika od 1143 po ticanju.

[38] Ministarstvo turizma RH (2017). Dostupno na: http://www.mint.hr/UserDocsImages/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf (pristupano u svibnju 2017.).

Broj putnika koji izlaze u luku ticanja radi razgledavanja i ostalih aktivnosti koje destinacija nudi varira od destinacije do destinacije, a neki izvori navode da od 50 do 80 % putnika odlazi u destinaciji na izlet/razgledavanja.[39] U svrhu razrade teme, za izrade procjena potrošnje u destinaciji koristit će se podatak da 70 % svih putnika silazi s broda radi razgledavanja sekundarne destinacije – luke ticanja.

Kako bismo mogli kvalitetno procijeniti potrošnju u lukama destinacije važno je u potrošnju uračunati i posadu broda. Omjer putnika i posade na brodu varira ovisno o kvaliteti usluge i politici rada pojedine kompanije, a kreće se 1 putnik : 0,86 članova posade, do 1 putnik : 0,36 članova posade.[40] U svrhu razrade teme, za izrade procjena potrošnje u destinaciji koristit će se podatak da na dva putnika imamo jednog člana posade. Nemoguće je da se dogodi da kompletna posada napušta brod radi razgledavanja destinacije, ali pojedini izvori tvrde da u prosjeku 1/3 do 2/3 posade napušta brod kako bi posjetilo luku destinacije.[41] U svrhu razrade teme, za izrade procjena potrošnje u destinaciji koristit će se pesimističan scenarij da 1/3 posade napušta brod i posjećuje destinaciju. Budući da se može pretpostaviti da su kupovna moć, ali i potrebe posade niže u odnosu na putnike, pretpostavit ćemo da prosječna potrošnja posade iznosi 70 % prosječne potrošnje putnika broda.

4.2. Procjena potrošnje putnika u Puli kao destinaciji ticanja

Za izradu procjene potrošnje putnika i posade koja silazi s broda u destinaciju koristit ćemo dva scenarija:

- Pesimistični scenarij: predviđa da se u prvih 15 godina ostvaruje samo 70 ticanja (minimum), a u ostalim godinama samo 200 ticanja, a potrošnja putnika se ostvaruje na razini od 35 €, a posade 24 €
- Realni scenarij: predviđa postupni rast ticanja u razdoblju od 20 i 50 godina, a potrošnja putnika se ostvaruje na razini od 40 €, a posade 29 €[42]
- Optimistični scenarij: uzima u obzir rast ticanja iz realnog scenarija, dok se potrošnja putnika ostvaruje na razini od 54 €, a posade 39 €. Porast potrošnje baziran je na Master

[39]Klein, R. (2006) *Turning Water into Money: The Economics of the Cruise Industry*, Kanada, Cab International, str. 264.
[40]Internetski izvor: https://www.cruisewatch.com/top-10/ships-passenger-crew-ratio/ (pristupano u svibnju 2017.).
[41]Dowling, R. K. (2006) *The Cruising Industry*, Australija, CAB International, str. 8.
[42] Lučka uprava Pula

planu Turizma Istarske županije kojim je strateški definirano da se do 2025. godine planira povećati prosječnu potrošnju gosta za 36 %.[43]

Važno je napomenuti da sva tri scenarija računaju minimalnu potrošnju koja se ostvaruje po gostu u luci ticanja, ne uključuju potrošnju koja bi se potencijalno ostvarila u *home portu*. Također je važno napomenuti da su procjene dolaska/ticanja poprilično skromne budući da je teško procijeniti realan broj ticanja. U svrhu navedenog, može se zaključiti da je bolje biti skroman negoli pretjerati u proračunima. Procjena potrošnje u luci ticanja prikazana je u tablici 5.

Iz tablice je vidljivo da ukupna potrošnja generirana od strane putnika može varirati od 1,960 miliona € iz pesimističnog, do 12,852 miliona € iz optimističnog scenarija, dokle potrošnja od starne članova posade može varirati od 319 200 € do gotovo 2 miliona €.

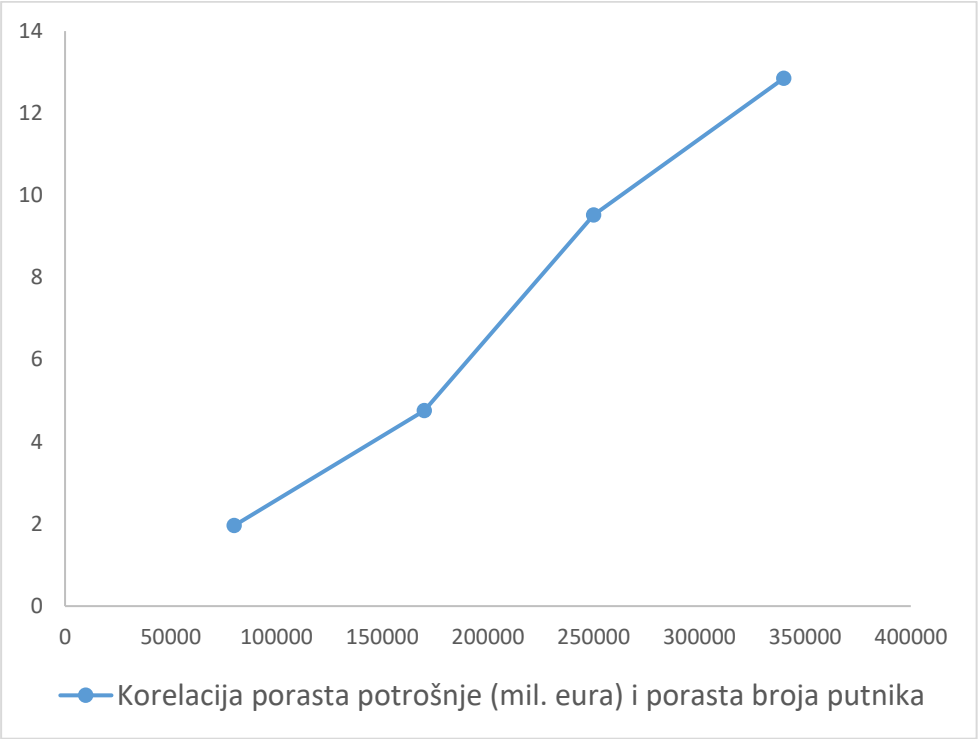
Tablica 5. Potrošnja u lukama ticanja

	Pesimističan scenarij	**Realan scenarij**	**Optimističan scenarij**
Broj ticanja	70 - 200	150 - 300	150 - 300
Broj putnika	80 000 – 250 000	170 000 – 340 000	170 000 – 340 000
Broj putnika koji siđe s broda	56 000 – 175 000	119 000 – 238 000	119 000 – 238 000
Minimalna potrošnja putnika	35 €	40 €	54 €
Ukupna potrošnja od putnika	1,960 mil. € -6,125 mil. €	4,760 mil. € -9,520 mil. €	6,426 mil. € -12,852 mil. €
Broj članova posade	40 000 – 125 000	75 000 – 150 000	75 000 – 150 000
Broj članova koji siđe na kopno	13 300 – 41 600	25 000 – 50 000	25 000 – 50 000
Minimalna potrošnja posade	24 €	29 €	39 €
Ukupna potrošnja posade	319 200 € – 998 400 €	725 000€ -1,425 mil. €	975 000 € -1,950 mil. €

Izvor: Autor na temelju Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula, Rijeka, kolovoz 2015., str. 168.

[43]Master plan turizma Istarske županije 2015. – 2025. Dostupno na: http://www.istra.hr/.app/upl_files/Master_Plan_Turizma_Istarske_Zupanije_2015-2025.pdf

Slika 6. Korelacija porasta potrošnje s porastom broja putnika



Izvor: Autor

Iz slike 6. jasno je vidljiva korelacija porasta potrošnje iskazana u milijunima eura, s porastom broja putnika. S povećanjem broja putnika dolazi do porasta u potrošnji ostvarenoj u luci destinacije.

4.3. Potrošnja putnika u Puli kao *home port* destinaciji

Kako je prethodno objašnjeno, velika je razlika razvija li se destinacija kao *home port* ili kao luka ticanja. Dok se u luci ticanja dodana vrijednost za zajednicu ostvaruje isključivo u kraćem periodu dok putnici borave u destinaciji, u *home portu* se podrazumijeva da će određeni dio putnika u destinaciju stići ranije, prije samog isplovljavanja, a time i pridonijeti povećanju broja noćenja i povećanju potrošnje. Svaki putnik koji ostvaruje najmanje jednu noć u destinaciji prema međunarodnoj statističkoj evidenciji klasificira se kao turist. [44]

U tom slučaju potrošnja gostiju će najviše ovisiti o broju noćenja koje kruzing industrija generira u destinaciji i razlikuje se od destinacije do destinacije. Sukladno pojedinim

[44] Šamanović, J. (2002) Nautički turizam i management marina, Visoka pomorska škola u Splitu, str. 13

istraživanjima Seattle, SAD, ostvaruje 1,6 noćenja po gostu na kruzeru[45], Florida-Caribbean Cruise Association procjenjuje da njihovi gosti ostvaruju u prosjeku 1,5 noćenja u *home port* destinaciji[46], a procjenjuje se da Barcelona ostvaruje 2,6 noćenja po putniku[47].

Svakoj destinaciji je od iznimne važnosti da gost boravi maksimalno dugo u destinaciji polaska/dolaska budući da se to značajno odražava na troškove koje tamo i ostvaruje. Istraživanja pokazuju da je ekonomski učinak gostiju *home porta* veći nego od gostiju u tranzitu (luka ticanja), ali sve ovisi o tome koliko dugo ostaju u destinaciji. Prosječan trošak gosta u tranzitu je 107 €, što je puno više od gosta *home porta* koji ne noći u Veneciji i tako ostvaruje prosječan trošak od 19 €. Gost koji provodi jednu noć u Veneciji ostvaruje nešto veći prihod od gosta u tranzitu i to za 2 €. Stvarna razlika je s gostima koji borave dvije noći i tako generiraju prihod od 495 € ili oni koji borave tri noći i tako generiraju prihod od 690 €.[48]

Sukladno studiji provedenoj u Barceloni čak 96 % gostiju kruzera koji borave u *home portu,* borave u hotelima[49]. Uzevši u obzir da u Istri u velikoj mjeri prevladava privatni smještaj u odnosu na hotelski, a analizom utjecaja putničkog terminala na smještajne kapacitete utvrdili smo da nema dovoljno hotela koji u špici sezone mogu zadovoljiti potrebe gostiju kruzera, u daljnjim procjenama ćemo predvidjeti da će pri odabiru tipa smještaja u polaznoj luci gosti podjednako preferirati hotelski i privatni smještaj. Također, budući da istraživanja potvrđuju da gosti *home porta* preferiraju hotelski smještaj, predvidjet ćemo da će se sukladno njihovim preferencijama i tržište Pule postupno prilagođavati. U svrhu navedenog prikazat će se procjena potrošnje gostiju luke u isključivo hotelskom smještaju.

4.3.1. Potrošnja u Puli - destinaciji mješovitog smještaja

Istraživanje TOMAS ljeto 2014[50] navodi da će prosječan gost u Hrvatskoj, ako je odabrao hotelski smještaj, potrošiti 106 €/dan, dok će onaj u privatnom smještaju potrošiti 57 €. Navedena potrošnja je prosjek po gostu u RH, ali ako bi se uzelo u obzir da struktura gostiju na kruzerima

[45]Brida, J. G.; Zapata, S. (2010) Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, *Int. J. Leisure and Tourism Marketing*, 1(3). Dostupno na: http://www.colmayor.edu.co/uploaded_files/images/conveniosvice/giet/ijltm_cruise_impacts_jwbz7.pdf
[46]Florida – Caribbean Crusie Association (2012) *Economic Impact of Cruise Tourism*, Vol.1, dostupno na: http://www.f-cca.com/downloads/2012-Cruise-Analysis-vol-1.pdf
[47]Research Institute of Applied Economics (2013) *Economic Impact of Cruise Activity: The Port of Barcelona*, Sveučilište u Barceloni. Dostupno na: http://www.ub.edu/irea/working_papers/2016/201613.pdf
[48]International Transport Forum (2016) *Cruise Shipping and Urban Development, The Case of Venice*, Dostupno na: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-venice.pdf
[49]Research Institute of Applied Economics (2013) *Economic Impact of Cruise Activity: The Port of Barcelona*, Sveučilište u Barceloni. Dostupno na: http://www.ub.edu/irea/working_papers/2016/201613.pdf
[50]Ministarstvo turizma RH (2017). Dostupno na:http://www.mint.hr/default.aspx?id=21397

nije ista kao prosječna struktura hrvatskog gosta, tj. da su gosti kruzera pretežito gosti iz zemalja više platežne moći, tada bi potrošnja po gostu zasigurno bila nešto veća. Također, potrošnja u Istri je veća od prosječne potrošnje u Republici Hrvatskoj i raste iz godine u godinu, a ako bi se uračunali i ti faktori, potrošnja po gostu bi dodatno porasla. Presjek prosječne potrošnje u hotelskom sektoru i sektoru privatnog najma je 81,5 € i to je iznos koji ćemo koristiti kao prosječnu potrošnju putnika kruzera koji je odlučio noćiti u Istri.

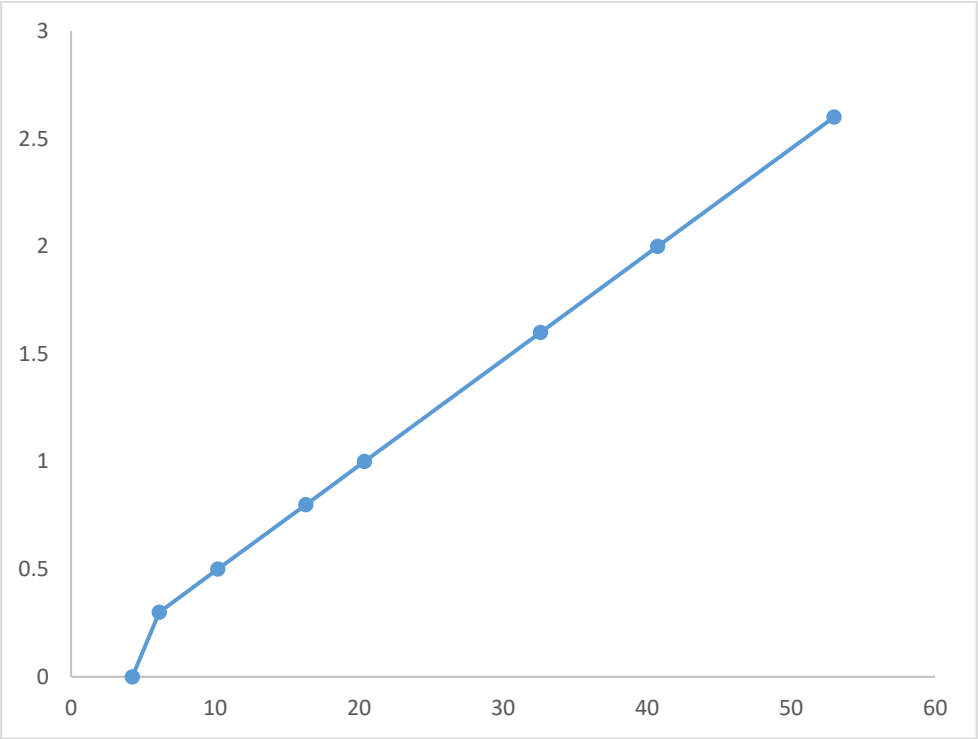
Tablica 6. Potrošnja u Puli - destinaciji mješovitog smještaja

Scenarij	**0 noć/pax**	**0,3 noć/pax**	**0,5 noć/pax**	**0,8 noć/pax**
Broj ticanja	200	200	200	200
Prosječni trošak gosta	17 €	24,45 €	40,75 €	65,2 €
Broj putnika	250 000	250 000	250 000	250 000
Ukupna potrošnja putnika	4,250 mil. €	6,122 mil. €	10,185 mil. €	16,3 mil. €
Scenarij	**1 noć/pax**	**1,6 noć/pax**	**2 noć/pax**	**2,6 noć/pax**
Broj ticanja	200	200	200	200
Prosječni trošak gosta	81,5 €	130,4 €	163 €	211,9 €
Broj putnika	250 000	250 000	250 000	250 000
Ukupna potrošnja putnika	20,375 mil. €	32,6 mil. €	40,75 mil. €	52,975 mil. €

Izvor: Autor

Tablicom 6. prikazana je korelacija rasta prihoda gosta koji boravi u *home port* destinaciji s brojem noćenja koje ostvaruje. Za gosta koji ne noći u Puli uzet je prosječan trošak od 17 € po gostu, nešto manje negoli isti tip gosta ostvaruje u Veneciji. Iz tablice je jasno vidljiv porast prihoda u destinaciji, s porastom broja noćenja, što je pojednostavljeno prikazano i grafikonom u nastavku. Sukladno navedenom, ukoliko bi gost ostvarivao prosjek od 2,6 noćenja, tada bi ukupna potrošnja mogla biti i veća od 50 miliona €, što je puno veće od potrošnje od 6,122 miliona € koja bi se ostvarila u situaciji kada je prosjek noćenja po gostu 0,3. Kada bi prosjek noćenja po gostu bilo 1, generirao bi se respektabilan trošak u visini od 20,375 miliona €.

Slika 7. Korelacija porasta potrošnje s porastom noćenja u destinaciji mješovitog smještaja



Izvor: Autor

Iz slike 7. jasno je vidljiva korelacija porasta potrošnje iskazana u milijunima eura, s porastom broja noćenja. S povećanjem broja noćenja dolazi do porasta u potrošnji ostvarenoj u luci destinaciji mješovitog smještaja.

4.3.2. Potrošnja u Puli – destinaciji hotelskog smještaja

Za izradu analize utjecaja industrije kružnih putovanja na potrošnju u Puli koja smještajnim kapacitetima zadovoljava preferencije gostiju s kruzera, također ćemo koristiti podatke istraživanja TOMAS ljeto 2014. koje navodi da prosječan gost u Hrvatskoj, ako je odabrao hotelski smještaj troši 106 €/dan.

Tablica 7 prikazuje izračune potrošnje ostvarene u slučaju u situaciji u kojoj destinacija Pula ostvaruje 200 ticanja i 250 000 dolazaka godišnje, pod uvjetom da su svi gosti u hotelskom smještaju. Tablicom 7 je također prikazana korelacija porasta potrošnje s porastom broja noćenja po putniku. Kao i prilikom izrade analize potrošnje u mješovitom smještaju, za gosta koji ne noći u destinaciji predviđena je potrošnja u iznosu od 17 €. Utjecaj broja noćenja na porast potrošnje jasno je prikazan tablicom.

Tablica 7. Utjecaj broja noćenja na porast potrošnje u destinaciji hotelskog smještaja

Scenarij	0 noć/pax	0,3 noć/pax	0,5 noć/pax	0,8 noć/pax
Broj ticanja	200	200	200	200
Prosječni trošak gosta	17 €	31,80 €	53,00 €	84,80 €
Broj putnika	250 000	250 000	250 000	250 000
Ukupna potrošnja putnika	4 250 000 €	7 950 000 €	13 250 000 €	21 200 000 €
Scenarij	**1 noć/pax**	**1,6 noć/pax**	**2 noć/pax**	**2,6 noć/pax**
Broj ticanja	200	200	200	200
Prosječni trošak gosta	106,00 €	169,60 €	212 €	275,60 €
Broj putnika	250 000	250 000	250 000	250 000
Ukupna potrošnja putnika	26 500 000 €	42 400 000 €	53 000 000 €	68 900 000 €

Izvor: Autor

4.4. Usporedba *home porta* i luke ticanja

Brojna su istraživanja i studije koje ističu prednosti *home porta* nad lukom ticanja. Činjenica je da apsolutno svi putnici *home porta* samim dolaskom u luku već generiraju određene prihode za širu zajednicu i to kroz:

- naknadu za parking i cestarine ako dolaze automobilom
- avio takse ako dolaze avionom
- naknade za željeznicu ako dolaze vlakom.

Prethodnim analizama je pokazano kako prosječno 30 % gostiju luke ticanja ne posjećuje destinaciju ticanja što znači da ne generiraju dodanu vrijednost za destinaciju. Isto tako dokazano je da putnik može generirati veću potrošnju u luci ticanja negoli u luci polaska, ako u luci polaska ne ostvaruje noćenja ili dovoljan broj noćenja. Tablicom u nastavku prikazana je usporedba potrošnje putnika luke ticanja i putnika *home porta* – destinacije mješovitog smještaja.

Tablica 8. Usporedba potrošnje putnika luke ticanja i putnika home porta – destinacije mješovitog smještaja

Scenarij	**Luka ticanja**	**0 noć/pax**	**0,2 noć/pax**	
			hotel	**mješovito**
Broj ticanja	200	200	200	200
Prosječni trošak gosta	40 €	17 €	21,60 €	16,30 €
Broj putnika	175 000	250 000	250 000	250 000
Ukupna potrošnja putnika	7 000 000 €	**4 250 000 €**	**5 400 000 €**	**4 075 000 €**
Scenarij	**0,3 noć/pax**		**0,4 noć/pax**	
	hotel	**mješovito**	**hotel**	**mješovito**
Broj ticanja	200	200	200	200
Prosječni trošak gosta	31,80 €	24,45 €	43,20 €	32,60 €
Broj putnika	250 000	250 000	250 000	250 000
Ukupna potrošnja putnika	**7 950 000 €**	**6 112 500 €**	**13 250 000 €**	**8 150 000 €**

Izvor: Autor

Za usporedbu potrošnje putnika u luci ticanja i *home portu* koristili smo najviše „pesimistične“ vrijednosti iz tabele 5 u kojoj se procjenjivala potrošnja na 200 ticanja. Ono što se da iščitati iz tablice (iznad) jest da se broj putnika u luci ticanja i *home portu* razlikuje budući da se podrazumijeva da svaki putnik destinacije *home porta* mora doći u luku polazišta i iz nje započeti svoje putovanje. Za izračun broja putnika u odnosu na broj ticanja koristili smo podatak Lučke uprave, da je prosječan broj putnika po kruzeru ili ticanju 1143. Za izračun broja putnika luke ticanja komparirali smo podatak o prosječnom broju putnika po kruzeru/ticanju i umanjili ga za 30 %, budući da smo prethodno utvrdili da prosječno 70 % putnika napusti kruzer i posjeti destinaciju ticanja. Iz navedene komparacije uviđa se prva detektirana prednost *home porta* u odnosu na luku ticanja, a to je da u *home portu* svaki putnik kruzera ujedno i gost destinacije, jer je primoran određeno vrijeme boraviti u destinaciji, što podrazumijeva određeni trošak za putnika, tj. prihod za destinaciju.

Kao prosječni trošak gosta luke ticanja uzet je iznos od 40 € iz „realnog“ scenarija tabele 5, dok je za prosječni trošak po noćenju gosta *home porta* – destinacije mješovitog smještaja uzet iznos od 81,5 €/dan kao realan iznos potvrđen istraživanjima, kao i iznos od 108 €/dan za gosta u destinaciji hotelskog smještaja, dok je iznos od 17 € uzet kao prosječna potrošnja gosta *home porta* koji ne noći u destinaciji. Usporedbom izračunate potrošnje putnika luke ticanja i prosječne potrošnje ovisne o ostvarenom udjelu noćenja po putniku vidljivo je:

- da nije nužno da *home port* ostvaruje veće prihode za destinaciju u odnosu na luku ticanja
- putnik luke ticanja ostvaruje znatno veću potrošnju od putnika *home porta* koji ne noći u destinaciji,
- ako je ostvaren broj noćenja putnika *home porta* u destinaciji mješovitog smještaja manji od 0,4 noći po putniku, ostvareni prihod po putniku *home porta* destinacije mješovitog smještaja bit će niži od prihoda koji će ostvariti putnik u luci ticanja,
- ako je ostvaren broj noćenja putnika *home porta* u destinaciji hotelskog smještaja manji od 0,4 noći po putniku, ostvareni prihod po putniku *home porta* destinacije hotelskog smještaja bit će niži od prihoda koji će ostvariti putnik u luci ticanja,
- prioritet kruzing kompanije je privući gosta na kruzer, ali za maksimalnu korist destinacije važno je da ona sama osmisli kvalitetnu ponudu kao mamac da privuče putnika da ostvari što veći broj noćenja u destinaciji polaska/dolaska.

Da bi se napravila potpuna i kvalitetnija komparacija odnosa troškova navedenih dvaju tipova gostiju bilo bi potrebno uračunati i troškove investicije koji su zasigurno znatno veći za *home port*. Bilo bi potrebno uračunati i ostale prihode koje luke ostvaruju, a u tom slučaju *home port* zasigurno ostvaruje znatno veće prihode budući da pruža širu lepezu usluga kruzer kompanijama i gostima u odnosu na luku ticanja. [51]

[51] Autor

5. Analiza utjecaja razvoja kruzing turizma na grad Pulu

Nepostojanje gata za prihvat brodova gaza većeg od 6 ostavlja grad Pulu bez adekvatnog putničkog terminala. Mnogi stručnjaci smatraju da je upravo grad Pula idealan za izgradnju putničkog terminala budući da zadovoljava sve preduvjete od važnosti za takav tip investicije. Slika 8. pokazuje idejno rješenje izgleda budućeg putničkog terminala i prostorni obuhvat projekta.

Slika 8. Idejno rješenje izgleda budućeg putničkog terminala



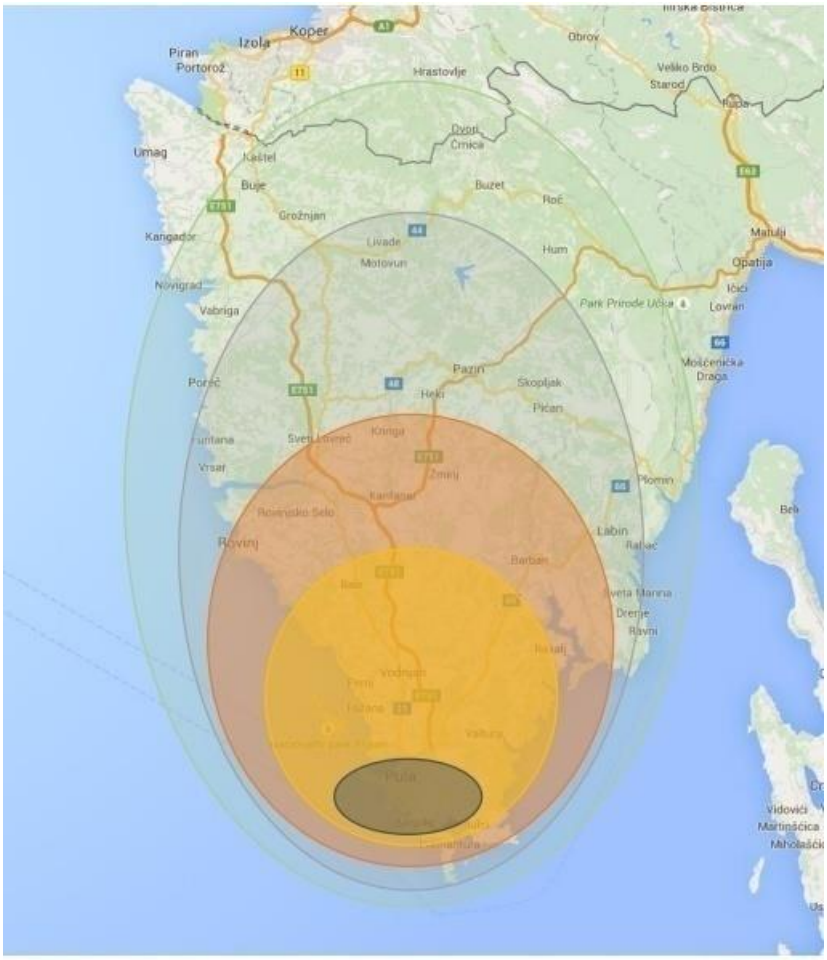
Izvor: Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula, Rijeka, kolovoz 2015, str. 1.

Na slici 9. prikazana je kružnica ekonomskog utjecaja kojom se definira postotak tržišta koje bi obuhvatila buduća putnička luka. S udaljenosti od terminala, opada i njegov utjecaj na gospodarstvo pojedine lokacije. Bojama unutar kružnica prikazan je intenzitet utjecaja. Sukladno navedenom prikazana su sljedeća područja:

- Jezgra: predstavlja područje najveće koristi i područje direktne koristi
- Centar: područje koje će imati koristi od otvaranja novih radnih mjesta, povećanje potrošnje od direktne potrošnje gostiju. Centar obuhvaća područje udaljeno najviše 30 minuta od luke
- Unutrašnji krug: obuhvaća područje na otprilike jedan sat vožnje od luke

- Vanjski krug: takva područja mogu imati koristi od luke ako posjeduju specifične sadržaje koji mogu privući putnika kao što su kulturne i povijesne znamenitosti
- Periferija: područje do kojeg se putuje maksimalno dva sata. Navedeno područje može imati koristi od primjerice opskrbljivanja lokalne industrije grada u kojem se nalazi luka.[52]

Slika 9. Kružnica ekonomskog utjecaja



	Periferija
	Vanjski krug
	Unutarnji krug
	Centar
	Jezgra - Pula

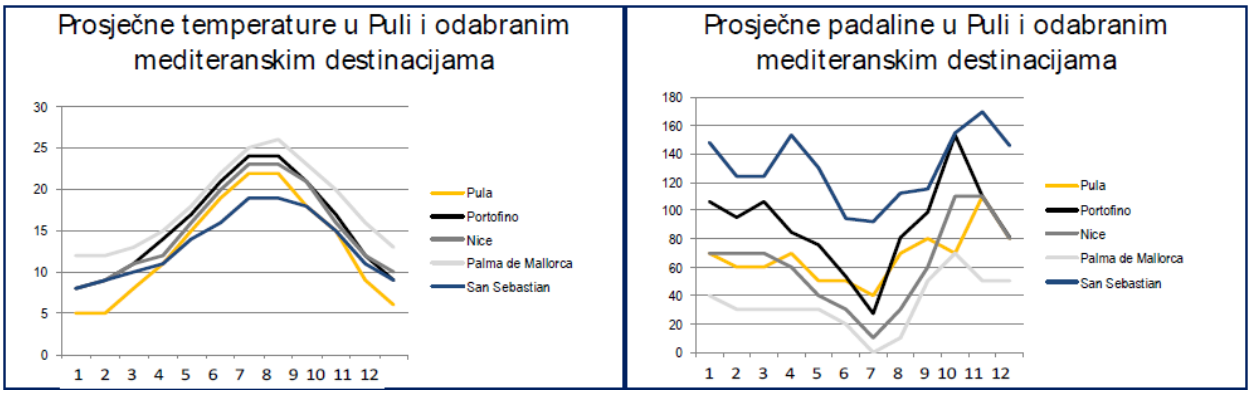
Izvor: Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula, Rijeka, kolovoz 2015., str. 36.

[52]Lučka uprava Pula (2015) *Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula*, Rijeka, str. 37.

5.1. Prednosti Pule kao potencijalne destinacije kružnih putovanja

Klima Istre uvjetovana je činjenicom da je Istra kao poluotok s tri strane okružena morem, tako da klima prelazi iz sredozemne u kontinentalnu. Odlikuju je blage i vlažne zime te topla i suha ljeta. Prosječna količina Sunčeva sjaja iznosi 2388 sati godišnje. Zbog dužine uglavnom vedrih dana, najduža je insolacija ljeti i prosječno na istarskim kupalištima iznosi 10 sati dnevno.[53] Iz navedenih razloga Pula je kvalitetna destinacija mora i sunca, ali uz dodatne sadržaje može postati i cjelogodišnja destinacija. Na slici 10. prikazane su usporedbe prosječnih padalina i temperatura u Puli s konkurentskim destinacijama.

Slika 10. Prosječne temperature i padaline u Puli



Izvor: Masterplan turizma Istarske županije 2015. - 2025., str. 17.

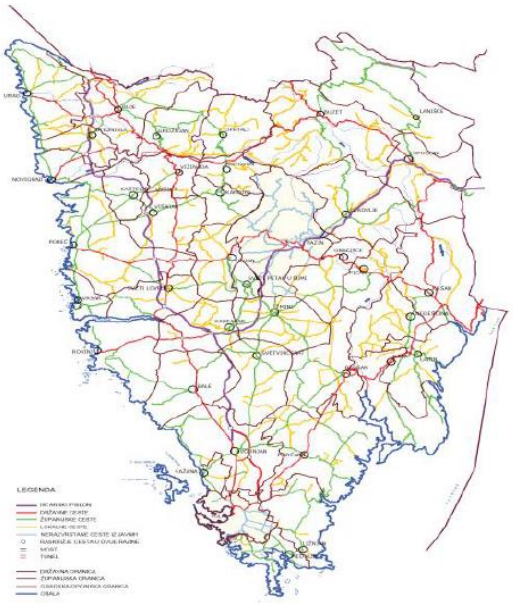
Iz slike 10. vidljivo je da je Pula gledajući iz konteksta umjerenih temperatura zraka i umjerenih padalina, konkurentna prema destinacijama kao što su Palma de Mallorca, Nica, Portofino…

Kvalitetne ceste i blizina zračne luke dodatno podižu konkurentnost Pule kao potencijalne destinacije kruzing turizma. „Zračna luka Pula jedna je od devet zračnih luka u Hrvatskoj. Nalazi se 5 km sjeveroistočno od centra grada Pule, te povezuje Istru s domaćim i međunarodnim destinacijama. Bliži međunarodni aerodromi su Trst, Rijeka, Ljubljana i Zagreb. U Istarskoj županiji postoji relativno gusta mreža javnih cesta. Najznačajnija prometnica je Istarski ipsilon koji čine 2 dionice i to autocesta A8 od čvora Kanfanar do čvora Matulji i autocesta A9 od čvora Umag do čvora Pula. Dužina dionice A8 je 64,210 km a dionice A9 - 76,790 km.“ [54]

[53]Master plan turizma Istarske županije za razdoblje 2015. – 2025. Dostupno na: http://www.istra.hr/.app/upl_files/Master_Plan_Turizma_Istarske_Zupanije_2015-2025.pdf, str. 16. - 17.
[54]Ibid.: str. 22. - 23.

Uz kvalitetnu prometnu povezanost iznimno važna je i neposredna blizina Pule i velikih europskih gradova. Na slici 11. prikazana je mreža istarskih cesta i udaljenost od većih europskih gradova.

Slika 11. Udaljenost Pule od većih europskih gradova



CESTOVNA UDALJENOST PULE DO NEKIH EUROPSKIH GRADOVA			
GRAD	BR. STANOVNIKA	UDALJENOST	VRIJEME VOŽNJE
Rijeka, Hrvatska	128.624	106 km	1h 39 min
Zagreb, Hrvatska	790.017	270 km	3h 29 min
Split, Hrvatska	178.102	467 km	6h 09 min
Dubrovnik, Hrvatska	42.615	845 km	12h 11 min
Munchen, Njemačka	1.407.836	606 km	6h 42 min
Venecija, Italija	270.660	284 km	3h 58 min
Milano, Italija	1.353.882	544 km	6h 05 min
Budimpešta Mađarska	2.530.167	608 km	6h 36 min
Beograd, Srbija	1.659.440	658 km	7h 04 min
Ljubljana, Slovenija	279.653	203 km	2h 38 min
Beč, Austrija	1.766.746,00	588 km	6h 28 min

Izvor: www.viamischelin.com

Izvor: Javna ustanova Zavod za prostorno uređenje IŽ: „Izvješće o stanju u prometu IŽ 2007.-2012.“

Istra danas ima 152,5 km pruga uključujući i 2,7 km industrijskog kolosijeka.[55] Iako se pruga ne može okarakterizirati kao visoko prometna, zbog postojeće infrastrukture i povezanosti sa Slovenijom, predstavlja neiskorišten potencijal koji dodatno dobiva na značaju orijentiranjem grada u smjeru industrije kružnih putovanja. [56]

Zemljopisni položaj rezultirao je bogatstvom flore i faune koja dodatno obogaćuje cjelokupan prostor. Slika 12. prikazuje sve zaštićene dijelove Istre. Najpoznatiji je nacionalni park Brijuni, ali Motovunska šuma, Limski kanal, Kamenjak, Zlatni rt, Rovinjski otoci, Prtlog i Pazinski ponor iznimno su popularni među turistima.

[55]Ibid.: str. 24.
[56] Autor

Slika 12. Zaštićeni dijelovi Istre

NAZIV	KATEGORIJA	GODINA ZAŠTITE
Brijuni	nacionalni park	1983.
Motovunska šuma	posebni rezervat šumske vegetacije	1963.
Kontija	posebni rezervat šumske vegetacije	1964.
More i podmorje Limskog kanala	posebni rezervat u moru	1980.
Datule, Barbariga	posebni paleontološki rezervat	1994.
Zlatni rt - Punta Corrente	park šuma	1948.
Šijana	park šuma	1964.
Škaraba	park šuma	1995.
Busoler	park šuma	1996.
Poluotok Kašteja, Medulin	park šuma	1996.
Okolica Istarskih Toplica	zaštićeni krajolik	1962.
Limski kanal	zaštićeni krajolik	1964.
Vela draga pod Učkom	zaštićeni krajolik	1964.
Pazinski ponor	zaštićeni krajolik	1964.
Rovinjski otoci i priobalno područje	zaštićeni krajolik	1968.
Gračišće - Pićan	zaštićeni krajolik	1973.
Labin - Rabac - Prklog	zaštićeni krajolik	1973.
Gornji Kamenjak	zaštićeni krajolik	1996.
Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag	zaštićeni krajolik	1996.
Jama Bretanide	geomorfološki spomenik prirode	1986.
Markova jama	spomenik prirode	1986.
Pincinova pećina	zoološki spomenik prirode	1986
Cave Monfiorenzo Fantazija	geološki spomenik prirode	1987.
Četri stabla Pinije u Karojbi	spomenik prirode	1966.
Pinije u Labincima	spomenik prirode	1970.
Dva stabla glicinije u Labinu - Albona	spomenik prirode	1972.
Stablo čempresa u kašćergi	spomenik prirode	1972.
Skupina stabla oko crkvice Sv. Ane, Červar	spomenik prirode	1973.
Park u Nedešćini	spomenik parkovne arhitekture	1974.
Drvored čempresa na groblju u Rovinju	spomenik parkovne arhitekture	1969.
Učka	park prirode	1999.

Izvor: Master plan turizma Istarske županije 2015. - 2025., str. 26.

Povijest Istre koja je i te kako daleka i bogata, iza sebe je ostavila vidljive tragove kroz mnoštvo očuvanih arheoloških, kulturno povijesnih spomenika različitih etničkih kultura i vremena.[57] Ostavštine prošlih vremena stavile su Pulu i Istru na kartu kulturnog turizma, a predstavljaju dodatnu prednost koju Pula može ponuditi kao destinacija kružnog turizma.

[57] Internetski izvor: http://histrica.com/hr/g/povijest/ (pristupano 26. srpnja 2017.).

5.2. Utjecaj terminala za kruzere na lokalnu brodogradnju

Pula je grad stoljetne tradicije brodogradnje koja i danas direktno i indirektno zapošljava više od 3 000 ljudi. Uljanik i Tehnomont dva su najveća brodogradilišta na području grada Pule.

"Uljanik je osnovan 1856. godine, u pomno odabranom pulskom zaljevu, kao brodogradilište ratne mornarice Austro-Ugarske. U dugačkom razdoblju kontinuiranog rada pulsko je brodogradilište prošlo kroz različita razdoblja razvoja. Za vrijeme talijanske vladavine bavi se popravcima, dokovanjem i rezanjem starih brodova. Nakon pada Italije, za vrijeme 2. svjetskog rata, brodogradilište je njemačka pomorska baza. Od 1947. godine obnavlja se u sklopu Jugoslavije. Nastavlja s dokovanjem, rekonstrukcijama i popravcima brodova, a prva novogradnja isporučena je 1951. Pod svojim okriljem razvija strojogradnju, elektroproizvodnju i druge proizvodnje."[58]

Brodogradilište Uljanik je u 2016. zauzelo 8. mjesto na ljestvici najvećih hrvatskih izvoznika.[59] S izvozom većim od 1.1 milijarde kuna Uljanik je najveći poslovni subjekt u gradu Puli.

Za razliku od Uljanika koji je ponajprije orijentiran na velike brodove, Tehnomont je najvećim dijelom orijentiran na gradnju patrolnih, turističkih, *offshore*, ribarskih, vatrogasnih i drugih brodova za široko svjetsko tržište, a pored gradnje brodova bavi se remontom i rekonstrukcijom postojećih brodova.[60] U 2014. godini brodogradilište Tehnomont je prihodovalo više od 40 milijuna kuna[61], čime je nastavilo tradiciju uspješnog i stabilnog poslovanja.

U prethodnom dijelu rada prikazan je utjecaj industrije kružnih putovanja na sektor brodogradnje u Europi. Uzimajući u obzir da je samo u sektoru brodogradnje od strane industrije kružnih putovanja generirano više od 16 milijardi eura, i preuzimanje novih minimalnih udjela u navedenom sektoru bilo bi od iznimnog značaja za lokalno gospodarstvo.

Važno je napomenuti da je brodogradilište Uljanik u 2015. godini dogovorilo izgradnju prvog luksuznog kruzera na svijetu, s čak šest zvjezdica. Vrijedan je oko 200 milijuna eura, a bit

[58]Službene internetske stranice brodogradilišta Uljanik (2017). Dostupno na: https://www.uljanik.hr/hr/o-nama/povijest (pristupano u srpnju 2017.).
[59]T-portal (2017). Dostupno na: https://www.tportal.hr/biznis/clanak/perjanice-hrvatskog-izvoza-posustaju-ali-dolaze-novi-mocni-igraci-20170710 (pristupano u srpnju 2017.).
[60]Službene internetske stranice tvrtke Tehnomont (2017). Dostupno na: http://www.tehnomont.hr/index/hr/cms_staticke_list/111/o_nama/ (pristupano u srpnju 2017.)
[61]Internetski portal Fininfo (2017) https://www.fininfo.hr/Poduzece/Pregled/tehnomont/Detaljno/161 (srpanj 2017.).

će namijenjen plovidbi polarnim područjima![62] Po isporuci ugovorenog posla, Uljanik će se po prvi put pozicionirati na području izgradnje luksuznih kruzera što će poslužiti kao referenca za daljnji rad i razvoj. Slika 13. prikazuje budući kruzer ugovoren u Uljaniku.

Slika 13. Kruzer naručen u brodogradilištu Uljanik



Izvor: http://www.hkv.hr/images/stories/Duba_slike/004/uljanik.jpg

„Sama blizina brodogradilišta i terminala za kruzere nije garancija ugovaranja novih poslova, ali svakako ima svoje prednosti koje mogu presuditi prilikom donošenja odluke brodara o potpisivanju ugovora s brodogradilištem. Jedna od prednosti je svakako blizina s kojom se smanjuju troškovi koji nastaju prilikom odlaska broda na navoz i povratka. Blizina terminala i brodogradilišta olakšava povezivanje uprava i brzinu reakcije u slučaju manjih kvarova. Brodarima je, kao i ostalim poslovnim subjektima, od velike važnosti suradnja s lokalnim i nacionalnim vlastima, što vlasti često iskoriste tako da uvjetuju da se određeni poslovi odrađuju na području lokale i države. Brojne su pogodnosti izgradnje terminala za našu brodogradnju, a i najmanji pozitivni pomaci u sektoru izgradnje luksuznih brodova za našu zajednicu bi bili značajni. S druge strane, ne vidim apsolutno niti jedan razlog kako bi se takav projekt negativno odrazio na naše poslovanje.“ [63]

[62]Službene stranice Hrvatske radiotelevizije (2017.). Dostupno na: http://www.hrt.hr/319695/vijesti/uljanik-gradi-kruzer-sa-sest-zvjezdica-za-posjet-antarktici (srpanj 2017.).

5.3. Utjecaj terminala za kruzere za tržište rada Pule

Doprinos turizma, pa tako i kruzing turizma, očituje se u porastu investicije, dohotka i zaposlenosti, te samim time i porastu životnog standarda pojedinaca i zajednice, ali svakako i na stopu zaposlenja u zajednici.

Sukladno statističkim pokazateljima Zavoda za zapošljavanje krajem lipnja 2017. godine u evidenciji Hrvatskog zavoda za zapošljavanje Područnog ureda Pula prijavljena je 2721 nezaposlena osoba, 1477 ih je iz Pule i okolice, od čega novoprijavljeni čine 264. U odnosu na lipanj 2016. kada su u evidenciji nezaposlenih bile prijavljene 3744 osobe – registrirana nezaposlenost je manja za 27,3 % (1023 osobe manje). Poslodavci su u HZZ PU Pula prijavili 1195 slobodnih radnih mjesta i to najviše u sljedećim djelatnostima:

- Djelatnost pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane – 332 slobodna radna mjesta
- Administrativne i pomoćne uslužne djelatnosti – 176 slobodnih radnih mjesta
- Prerađivačka industrija – 169 slobodnih radnih mjesta
- Djelatnost zdravstvene zaštite i socijalne skrbi – 124 slobodna radna mjesta
- Trgovina – 111 slobodnih radnih mjesta
- Građevinarstvo – 86 slobodnih radnih mjesta
- Obrazovanje – 46 slobodnih radnih mjesta
- Umjetnost, zabava, rekreacija – 33 slobodna radna mjesta
- Prijevoz i skladištenje – 25 slobodnih radnih mjesta.[64]

Registrirana stopa nezaposlenosti u Istri u 2017. godini je rekordno niska 4,3 %,[65], što uglavnom korespondira s frikcijskom nezaposlenošću, odnosno kratkoročnom nezaposlenošću onih koji su između dva posla.[66] Sukladno navedenom u Istri u sezoni nema nezaposlenih, što podrazumijeva da se za zadovoljavanje potencijalnih porasta radnih mjesta lokalno gospodarstvo mora okrenuti radnoj snazi iz ostalih regija Hrvatske i/ili inozemstva.[67]

„Uzevši u obzir da se većina usluga i djelatnosti u sektoru kružnih putovanja odvijaju u ljetnim mjesecima kada je stopa nezaposlenosti u Istri oko 4 %, realizacija projekta takve veličine će se

[64]Hrvatski zavod za zapošljavanje, Područni ured Pula (2017) http://www.hzz.hr/UserDocsImages/PULA_PR_06_2017.pdf (srpanj 2017.).
[65]Internetski portal Index.hr (2017) http://www.index.hr/vijesti/clanak/stopa-nezaposlenosti-u-istri-najniza-od-1989-godine/969461.aspx (srpanj 2017.)
[66]Internetski portal Jutarnjeg lista (2016) http://www.jutarnji.hr/biznis/financije-i-trzista/kakav-problem-danska-dosla-do-ruba-prakticki-nema-nezaposlenih-mora-brzo-nesto-uciniti-da-poveca-radnu-snagu.../4698230/ (srpanj 2017.).
[67] Autor

minimalno odraziti na stopu nezaposlenosti, ali će svakako imati učinak na apsolutne brojeve zaposlenih. Nedostatak radne snage kočnica je razvoja većine razvijenih regija. U ovom slučaju razvoj i nova radna mjesta se ne generiraju stihijski, provedba projekta putničkog terminala je dugotrajan proces koji ostavlja dovoljno vremena za pripremu tržišta rada, da li kroz prekvalifikacije radne snage ili korigiranje inozemnih kota radne snage. Ova turistička sezona je pokazala da su poslodavci u nedostatku kadrova spremni značajno povećati izdvajanja za radnike i podići kvalitetu radnog mjesta. Realizacija putničkog terminala zasigurno po pospješila nastavak takvog pozitivnog procesa.“ – Irena Peruško, Grad Pula.

5.4. Utjecaj terminala za kruzere na smještajne kapacitete u gradu Puli

Sukladno podatcima iz Turističke zajednice grada Pule na području grada Pule nalazi se 16 hotela i 2043 objekta u privatnom smještaju. Kao što je prikazano u tablici 9. privatni smještaj dominira s 9580 postelja, nakon čega slijede kampovi s 5118, hoteli s 2633 i apartmanska/turistička naselja s 2612 postelja. U nastavku analize utjecaja terminala za kruzere na smještajne kapacitete orijentirat ćemo se na privatni smještaj i smještaj u hotelima. Sukladno istraživanjima[68] putnici destinacija *home portova* preferiraju hotelski smještaj. Iz tog će se razloga napraviti analiza utjecaja na hotelske kapacitete uz procjenu da svi gosti destinacije noće u hotelima.

Iz tablice 9. i slike 14. vidljivo je da je Pula destinacija u kojoj prevladavaju turistički kapaciteti u privatnom smještaju. U hotelskom smještaju trenutačno su 2633 postelja, dokle je u privatnom 9500. Važno je napomenuti da broj postelja u privatnom smještaju raste, dokle u hotelskom smještaju padaju. Razlog je što su brojni hoteli renovirani u svrhu podizanja kategorizacije što je u većini slučajeva podrazumijevalo spajanje manjih soba u veće smještajne jedinice.

Uzimajući navedeno u obzir u nastavku će se također napraviti analiza utjecaja na hotelske kapacitete i kapacitete u apartmanskom smještaju uz procjenu da polovica gostiju destinacije noći u hotelima, a druga polovica u apartmanima.

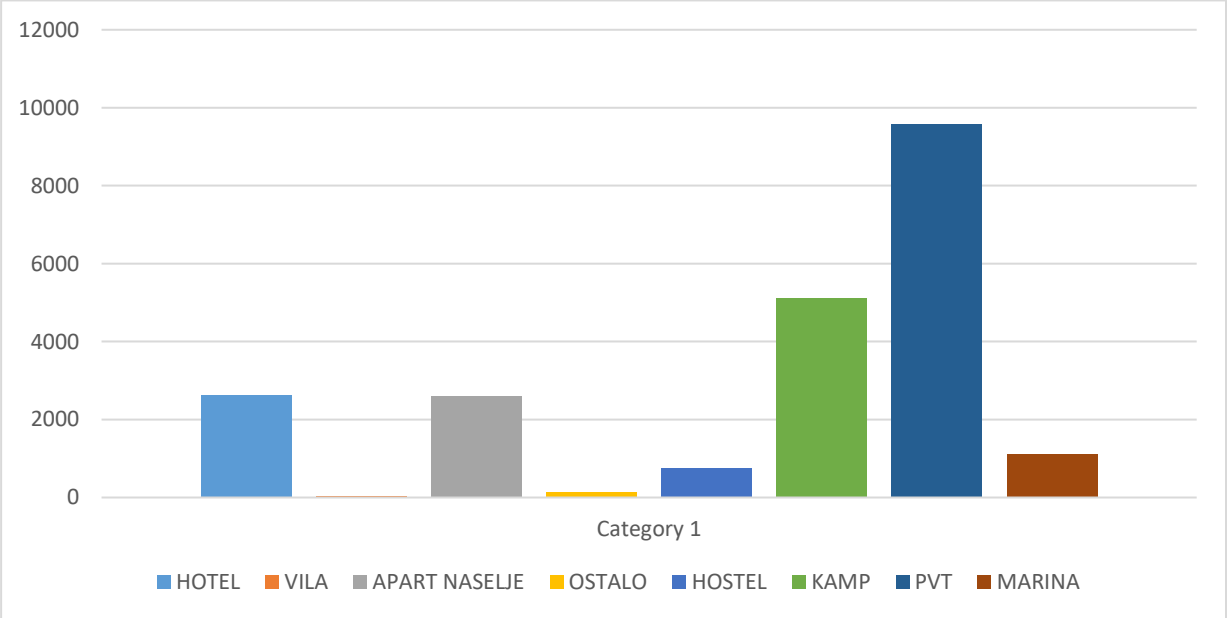
[68]International Transport Forum (2016) *Cruise Shipping and Urban Development, The Case of Venice*. Dostupno na: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-venice.pdf

Tablica 9. Smještajni kapaciteti u Puli

VRSTA SMJEŠTAJNIH OBJEKATA	BR. OBJEKATA	BR. JEDINICA	BR. APARTMANA	VILE/KUĆE ZA ODMOR	UKUPNO POSTELJA
HOTELI	16	1272	59	/	2633
VILE NA BRIJUNIMA	6	9	4	/	40
APART NASELJA/TURISTIČKA NASELJA	7	/	1015	20	2612
OSTALO – STUDENTSKI DOM	1	77	/	/	153
HOSTEL	11	175	/	/	770
KAMPOVI	5	1421	/	/	5118
PRIVATNI SMJEŠTAJ	2043	267	2868	145	9580
MARINE	4	/	/	/	1115
SVEUKUPNO:		/	/	/	22 021

Izvor: TZ Grada Pule

Slika 14. Smještajni kapaciteti u Puli



Izvor: Autor

5.4.1. Presjek ostvarenih noćenja u Puli u 2015. i 2016. god.

U Istarskoj županiji za sve gradove i općine sukladno „PRAVILNIKU O RAZDOBLJIMA GLAVNE SEZONE, PREDSEZONE, POSEZONE I IZVANSEZONE U TURISTIČKIM OPĆINAMA I GRADOVIMA“ izdanom od strane Ministarstva turizma, vrijedi sljedeća klasifikacija turističke sezone:

- 1.06. – 30.09. glavna sezona
- 1.03. – 31.05. predsezona
- 1.10. – 31.10. posezona
- ostalo – izvansezona.[69]

Grad Pula tradicionalno ostvaruje najveći broj noćenja u kolovozu i srpnju kao što je vidljivo u tablici 10. Sukladno podatcima o brojevima noćenja ostvarenim u Puli u sezoni 2016., dobivenima od strane TZ Pule vidljiva je disproporcija ostvarenih noćenja između pojedinih mjeseca u godini. Npr. u kolovozu 2016. godine ostvareno je 27 % više noćenja negoli u srpnju ili čak 432 % više negoli u lipnju.

Tablica 10. Ostvarena noćenja u Puli za 2015. i 2016. godinu

Objekt **Podvrsta objekta**	**01/2015** **Noćenja**	**01/2016** **Noćenja**	**Indeks**	**02/2015** **Noćenja**	**02/2016** **Noćenja**	**Indeks**
Hotel	6165	3291	53	5555	2629	47
Turistički apartman	261	722	277	378	1580	418
Hostel	43	92	214	189	77	41
Kamp	-	4		41	18	44
Vlasnici kuće i stana za odmor	44	30	68	33	29	88
Privatni iznajmljivači	1262	1350	107	1346	1372	102
Plovni objekti	-	4		-	-	
Nekategorizirani objekti	557	331	59	626	626	100
Učenički dom	-	-		-	-	
Ukupno:	**8332**	**5824**	**70**	**8168**	**6331**	**78**

[69]Narodne novine (2009) *Pravilnik o razdobljima glavne sezone, predsezone, posezone i izvansezone u turističkim općinama i gradovima,* Zagreb, NN 92/2009. Dostupno na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009_07_92_2323.html (pristupano u srpnju 2017.).

Objekt Podvrsta objekta	03/2015 Noćenja	03/2016 Noćenja	Indeks	04/2015 Noćenja	04/2016 Noćenja	Indeks
Hotel	10 557	11 996	114	20 021	16 592	83
Turistički apartman	907	2650	292	7621	6365	84
Hostel	211	1,256	595	1,223	965	79
Kamp	405	1261	311	4963	5044	102
Vlasnici kuće i stana za odmor	75	30	40	87	271	311
Privatni iznajmljivači	2223	3668	165	4153	5736	138
Plovni objekti	736	332	45	2784	1894	68
Nekategorizirani objekti	652	762	117	717	965	135
Učenički dom	-	-		-	-	
Ukupno:	**15 766**	**21 955**	**139**	**41 569**	**37 832**	**91**

Objekt Podvrsta objekta	05/2015 Noćenja	05/2016 Noćenja	Indeks	06/2015 Noćenja	06/2016 Noćenja	Indeks
Hotel	26 482	29 314	111	41 537	45 623	110
Turistički apartman	25 173	22 477	89	51 578	46 762	91
Hostel	2796	3608	129	3954	5660	143
Kamp	14 692	12 983	88	33 004	28 239	86
Vlasnici kuće i stana za odmor	117	399	341	1070	1194	112
Privatni iznajmljivači	12 060	15 558	129	36 079	42 866	119
Plovni objekti	8484	9960	117	12 188	11 538	95
Nekategorizirani objekti	1278	1001	78	3305	2211	67
Učenički dom	-	-		-	-	
Ukupno:	**91 082**	**95 300**	**105**	**182 715**	**184 093**	**101**

Objekt Podvrsta objekta	07/2015 Noćenja	07/2016 Noćenja	Indeks	08/2015 Noćenja	08/2016 Noćenja	Indeks
Hotel	63 399	69 668	110	74 643	77 449	104
Turistički apartman	100 324	104 391	104	108 876	113 176	104
Hostel	7430	12 662	170	10 309	13 742	133
Kamp	100 544	101 141	101	113 363	133 070	117
Vlasnici kuće i stana za odmor	3279	6231	190	3980	7012	176
Privatni iznajmljivači	137 794	185 274	134	207 505	242 845	117
Plovni objekti	13 495	19 038	141	16 548	19 387	117
Nekategorizirani objekti	12 065	9545	79	14 765	14 157	96
Učenički dom	-	1116		-	174	
Ukupno:	**438 330**	**509 066**	**116**	**549 989**	**621 012**	**113**

Objekt Podvrsta objekta	09/2015 Noćenja	09/2016 Noćenja	Indeks	10/2015 Noćenja	10/2016 Noćenja	Indeks
Hotel	44 827	49 771	111	13 470	18 285	136
Turistički apartman	50 898	57 846	114	4480	6292	140
Hostel	4947	5296	107	697	1170	168
Kamp	56 065	46 900	84	2528	4266	169
Vlasnici kuće i stana za odmor	1360	3046	224	63	214	340
Privatni iznajmljivači	54 403	62 394	115	5640	8951	159
Plovni objekti	13 993	17 220	123	4367	4700	108
Nekategorizirani objekti	3077	3 302	107	1074	1450	135
Učenički dom	-	34		-	26	
Ukupno:	**229 570**	**245 809**	**107**	**32 319**	**45 354**	**140**
Objekt Podvrsta objekta	**11/2015 Noćenja**	**11/2016 Noćenja**	**Indeks**	**12/2015 Noćenja**	**12/2016 Noćenja**	**Indeks**
Hotel	5671	8146	144	5757	7297	127
Turistički apartman	554	916	165	564	1340	238
Hostel	158	459	291	119	367	308
Kamp	162	280	173	10	20	200
Vlasnici kuće i stana za odmor	35	63	180	-	109	
Privatni iznajmljivači	2138	3640	170	2477	3329	134
Plovni objekti	128	155	121	6	-	-
Nekategorizirani objekti	931	1084	116	979	1432	146
Učenički dom	-	-		-	-	
Ukupno:	**9,777**	**14 743**	**151**	**9912**	**13 894**	**140**

Izvor: TZ Grada Pula

Kumulativ svih ostvarenih noćenja u gradu Puli u 2016. godini je viši od 1 800 000, a u 2017. godini se očekuje da će premašiti 2 000 000 budući da je zaključno s danom 28. 07. 2017. zabilježen ukupni porast od 27 % noćenja u odnosu na isti period u 2016. godini.

5.4.2. Procjena popunjenosti smještajnih kapaciteta u gradu Puli u 2016. godini

Popunjenost smještajnih kapaciteta podrazumijeva postotak svih popunjenih smještanih kapaciteta u određenom mjesecu. Za izradu procjene popunjenosti potrebno je izraditi presjek podataka iz tablice 9. Smještajni kapaciteti u gradu Puli i tablice 10.

U svrhu izrade analize objedinjeni su podatci brojeva noćenja turističkih apartmana, privatnih iznajmljivača i kuća i stanova za odmor, budući da sve tri skupine nude sličnu uslugu, isključivo noćenje.

U svrhu izrade analize popunjenosti objedinjeni su smještajni kapaciteti apartmanskih/turističkih naselja i privatnog smještaja.

Tablica 11. Procjena popunjenosti smještajnih kapaciteta u Puli

Objekt Podvrsta objekta	**Kapaciteti smještaja**	**Siječanj**		
		Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Popunjenost**
Hotel	2633	81 623	3291	4,03 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**2102**	0,56 %

Objekt Podvrsta objekta	**Kapaciteti smještaja**	**Veljača**		
		Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Popunjenost**
Hotel	2633	73 724	2629	3,57 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	341 376	**2981**	0,87 %

Objekt Podvrsta objekta	**Kapaciteti smještaja**	**Ožujak**		
		Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Popunjenost**
Hotel	2633	81 623	11 996	14,70 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**6348**	1,68 %

Objekt Podvrsta objekta	**Kapaciteti smještaja**	**Travanj**		
		Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Popunjenost**
Hotel	2633	78 990	16 592	21,01 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	365 760	**12 372**	3,38 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Svibanj		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	81 623	29 314	35,91 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**38 434**	10,17 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Lipanj		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	81 623	45 623	55,89 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**90 822**	24,03 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Srpanj		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	81 623	69 668	85,35 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**295 896**	78,29 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Kolovoz		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	81 623	77 449	94,89 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**363 033**	96,05 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Rujan		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	78 990	49 771	63,01 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	365 760	**123 286**	33,71 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Listopad		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	81 623	18 285	22,40 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**15 457**	4,09 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Studeni		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	78 990	8146	10,31 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	365 760	**4619**	1,26 %

Objekt Podvrsta objekta	Kapaciteti smještaja	Prosinac		
		Kapacitet noćenja	Noćenja	Popunjenost
Hotel	2633	81 623	7297	8,94 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	12 192	377 952	**4778**	1,26 %

Izvor: Autor

Iz tablice 11. vidljivo je da je kolovoz apsolutni rekorder s 94,89 % popunjenosti hotela i 96 % popunjenosti apartmanskog/turističkog i privatnog smještaja, dok je siječanj najlošiji mjesec u godini sa samo 4 % popunjenosti kapaciteta noćenja hotela i 0,56 % popunjenosti apartmanskog/turističkog i privatnog smještaja.

5.4.3. Mogućnosti prihvata gostiju *home port* terminala

U prethodnom dijelu rada definirana su sljedeća kretanja gostiju s kružnih putovanja:

- siječanj 0 % dolazaka
- veljača 0 % dolazaka
- ožujak 0 % dolazaka
- travanj 7,58 % dolazaka
- svibanj 13,1 % dolazaka
- lipanj 15,21 % dolazaka
- srpanj 14,79 % dolazaka
- kolovoz 15,97 % dolazaka
- rujan 16,4 % dolazaka
- listopad 12,6 % dolazaka
- studeni 4,51 % dolazaka
- prosinac 1,6 % dolazaka.

Udio dolazaka gostiju po pojedinim mjesecima prikazan je u tablici 12. Kao ukupan broj dolazaka uzeto je 250 000 gostiju iz realnog scenarija Studije izvedivosti i analize troškova za izgradnju terminala za pomorski putnički promet Luke Pula. Iz tablice 12. je vidljivo da su najjači mjeseci rujan s 40 475 dolazaka i kolovoz s 39 925 dolazaka, dok u siječnju, veljači i ožujku uopće nema dolazaka gostiju s kruzera.

Ako uzmemo u obzir da od ožujka do kraja svibnja, u tzv. predsezoni dolazi nešto više od 20 % gostiju s kruzera, a u listopadu, studenom i prosincu oko 17 % gostiju, tada možemo zaključiti da gosti s kruzera „produžuju“ turističku sezonu, budući da ih se nešto manje od 40 % odlučuje za kružna putovanja izvan glavne turističke sezone.

Tablica 12. Udio dolazaka gostiju po pojedinim mjesecima

Mjesec	**Udio dolazaka**	**dolazaka**
Siječanj	0.00 %	0
Veljača	0.00 %	0
Ožujak	0.00 %	0
Travanj	7,58 %	18 950
Svibanj	13,1 %	32 750
Lipanj	15,21 %	38 025
Srpanj	14,79 %	36 975
Kolovoz	15,97 %	39 925
Rujan	16,19 %	40 475
Listopad	12,37 %	30 925
Studeni	4,51 %	11 275
Prosinac	0.28 %	700
Ukupno	**100.00 %**	**250 000**

Izvor: Autor

5.4.4. Utjecaj na smještajne kapacitete Pule - destinacije mješovitog smještaja

Kako bismo procijenili utjecaj industrije kružnih putovanja na smještajne kapacitete u gradu Puli – destinaciji mješovitog smještaja potrebno je napraviti presjek analize popunjenosti smještajnih kapaciteta u 2016. godini i procjene dolazaka gostiju kruzera po mjesecima u godini.

Sukladno prethodno izrađenoj analizi potrošnje u destinaciji mješovitog smještaja, startna procjena bazirat će se na podatku da prosječan gost ostvaruje 0,4 noćenja. Navedeni podatak se koristi jer je analiza potrošnje u destinaciji pokazala da je *home port* destinacija isplativa u odnosu na luku ticanja onda kada putnik ostvaruje minimum od 0,4 noćenja po dolasku. Budući da smo prilikom analize potrošnje u destinaciji mješovitog smještaja potrošnju proračunavali tako da gosti podjednako noće u hotelskom smještaju i apartmansko/turističkom i privatnom smještaju, prilikom izrade ove analize koristili smo jednak omjer 50 : 50.

Tablica 13. Utjecaj na smještajne kapacitete Pule destinacije mješovitog smještaja

Objekt Podvrsta objekta	**Siječanj**						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer - pax**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	3291	-	4,03 %	4,03 %	4,03 %	4,03 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**2102**		0,56 %	**0,56 %**	**0,56 %**	**0,56 %**

Objekt Podvrsta objekta	**Veljača**						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	73 724	2629	-	3,57 %	3,57 %	3,57 %	3,57 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	341 376	**2981**		0,87 %	0,87 %	0,87 %	0,87 %

Objekt Podvrsta objekta	**Ožujak**						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	11 996	-	14,70 %	14,70 %	14,70 %	14,70 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**6348**		1,68 %	**1,68 %**	**1,68 %**	**1,68 %**

Objekt Podvrsta objekta	**Travanj**						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	78 990	16 592	18 950	25,80 %	33,00 %	45,00 %	50,99 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	365 760	**12 372**		4,42 %	5,97 %	8,56 %	9,86 %

Objekt Podvrsta objekta	Svibanj						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	29 314	32 750	43,94 %	55,98 %	76,04 %	86,07 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**38 434**		11,90 %	14,50 %	18,83 %	21,00 %

Objekt Podvrsta objekta	Lipanj						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	45 623	38 025	65,21 %	79,19 %	102,48 %	114,13 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**90 822**		26,04 %	29,06 %	34,09 %	36,61 %

Objekt Podvrsta objekta	Srpanj						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	69 668	36 975	94,41 %	108,00 %	130,65 %	141,98 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**295 896**		80,25 %	83,18 %	88,07 %	90,52 %

Objekt Podvrsta objekta	Kolovoz						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	77 449	39 925	104,67 %	119,34 %	143,80 %	156,03 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**363 033**		98,17 %	101,33 %	106,62 %	109,26 %

Objekt Podvrsta objekta	Rujan						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	78 990	49 771	40 475	73,26 %	88,63 %	114,25 %	127,06 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	365 760	**123 286**		35,92 %	39,24 %	44,77 %	47,54 %

Objekt Podvrsta objekta	Listopad						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	18 285	30 925	29,98 %	41,35 %	60,29 %	69,76 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**15 457**		5,73 %	8,18 %	12,27 %	14,32 %

Objekt Podvrsta objekta	Studeni						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	78 990	8 146	11 275	13,17 %	17,45 %	24,59 %	28,16 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	365 760	**4 619**		1,88 %	2,80 %	4,35 %	5,12 %

Objekt Podvrsta objekta	Prosinac						
	Kapacitet noćenja	**Noćenja**	**Dolasci kruzer**	**0,4 noćenja/pax popunjenost**	**1 noćenje/pax popunjenost**	**2 noćenja/pax popunjenost**	**2,5 noćenja/pax popunjenost**
Hotel	81 623	7 297	700	9,11 %	9,37 %	9,80 %	10,01 %
Apartmanski/turistički i privatni smještaj	377 952	**4 778**		1,30 %	1,36 %	1,45 %	1,50 %

Izvor: Autor

Iz tablice 13. vidljiv je porast popunjenosti kapaciteta s porastom broja noćenja po putniku. Za izračunavanje popunjenosti kapaciteta korištena je sljedeća formula:

*Popunjenost = ((X noćenja/pax * dolasci kruzer / 2) + noćenja) /kapacitet noćenja*

Analizom utjecaja na smještajne kapacitete Pule - destinacije mješovitog smještaja, vidljivi su sljedeći zaključci:

- kruzing turizam je aktivan devet mjeseci u godini i kao takav ostvario bi pozitivan efekt na produljenje turističke sezone u Puli
- u slučaju ostvarivanja prosjeka od 0,4 noći po gostu, u Puli su potrebna minimalna ulaganja u proširivanje hotelskih kapaciteta za 6 %, čime bi zadovoljili potrebe tržišta
- u slučaju ostvarivanja prosjeka od jednog noćenja po gostu, u Puli su potrebna dodatna ulaganja u proširivanje smještaja, i to za 19 % u hotelskom sektoru i 1 % na području privatnog smještaja
- u slučaju ostvarivanja dva noćenja po gostu u Puli su potrebna dodatna ulaganja u proširivanje smještajnih kapaciteta, i to za 46 % u hotelskom smještaju i 6 % na području privatnog smještaja
- u slučaju ostvarivanja dva i pol noćenja po gostu, u Puli su potrebna dodatna ulaganja u proširivanje smještajnih kapaciteta, i to za 53 % u hotelskom smještaju i 9 % na području privatnog smještaja.

5.5. Utjecaj terminala za kruzere na razvoj trenutačno zapuštenih lokaliteta

Na području grada Pule još uvijek postoje brojna zemljišta u vlasništvu Republike Hrvatske. Ta zemljišta, demilitarizirane zone, iako danas imovina koja nije ni u kakvoj funkciji, predstavljaju najvažniji razvojni potencijal grada. Počevši od površine Muzila, koja je velika kao petina grada, do Vallelunge, Marsovog polja, Mornara, neiskorištene zgrade bivše vojarne u Šijani… Grad Pula je prostornim planovima omogućio razvoj na navedenim područjima. Je

li zbog nedostataka investitora ili inercije države kao vlasnika ta područja još uvijek nisu stavljana u funkciju gospodarstva, niti na raspolaganje jedinicama lokalne samouprave?

Upravo je projekt putničkog terminala predviđen na trenutačno devastiranom području Vallelunga. Važno je još istaknuti područje poluotoka Muzil budući da predstavlja površinski veliki prostor, uz buduću namjenu u sektoru turizma.

Poluotok Muzil predviđa izgradnju 6 zona:

- Zona Marie Louise (osim tvrđave Marie Louise, koja je predviđena za osnivanje Vojno-pomorskog muzeja). Unutar zone planirana je izgradnja dva hotela s maksimalno 750 kreveta i garaža s 200 parkirnih mjesta.

- 2. Zona "Dolina suza", planirana za plažni kompleks i uzletište balona.

- 3. Zona "Utvrda Muzil", predviđena za izgradnju hotelskog smještaja (T1, s 550 kreveta), turističkog naselja (T2, s 250 kreveta), rezidencijalnog područja i golf igrališta s 18 rupa.

- 4. Zona "Fižela", planirana za zabavni centar i jedriličarski klub te sportsku luku sa 120 vezova.

- 5. Zona "Smokvica", planirana za rezidencijalni dio i turističku namjenu (dva hotela s maksimalno 950 kreveta, zona stambene gradnje, *aquapark, shopping* centar s kino dvoranama, te garaža s 500 parkirnih mjesta). U ovoj je zoni također predviđena izgradnja dviju marina, svaka sa 190 vezova,

- 6. Zona "Mali Plato", smještena pored "Smokvice", na kojoj je planirana izgradnja kulturno-kongresnog centra i garaže s 200 parkirnih mjesta.[70]

Realizacijom kompletnog projekta na području Muzila turistička ponuda u hotelskom smještaju se povećava za 2250 ležaja, što je gotovo dvostruko povećanje u odnosu na danas. Već realizacijom projekta na području poluotoka Muzil stvaraju je uvjeti u kojima potencijalni gosti Pule kao destinacije kružnog turizma mogu ostvarivati i više od dvai pol noćenja.

[70] Službene stranice tvrtke Brijuni Rivijera (2017) Dostupno na: http://www.brijunirivijera.hr/dokumenti/Projekt_Muzil.pdf (pristupano u srpnju 2017.)

6. Zaključak

Kruzing turizam je specifičan oblik turističke ponude za kojom raste potražnja, a prema procjenama, iz godine u godinu bit će sve veći dio svjetskog, europskog i mediteranskog turizma. Iako Pula nema gat za prihvat brodova gaza većeg od 6 metara, što grad ostavlja bez adekvatnog putničkog terminala, ovim radom je dokazano je da postoje potrebni preduvjeti koji bi jednog dana mogli staviti Pulu na kartu snažnih destinacija kruzing turizma. Ovim radom dokazano je da bi se izgradnjom novog putničkog terminala stvorili infrastrukturni preduvjeti za razvoj grada kao kruzing destinacije, što bi se pozitivno odrazilo na razvoj i ponudu turističkog sektora, ali i na revitalizaciju lokalnog gospodarstva, rast zaposlenosti i razvitak trenutačno zapuštenih lokaliteta, čime je potvrđena prethodno postavljena hipoteza.

Luka Pula trenutačno je gotovo beznačajan faktor na karti kruzing turizma, ali njezina geostrateška pozicija, kao i prometna povezanost čine ju jednom od najperspektivnijih luka na Jadranu. Puli dodatno pogoduje i neposredna blizina mnogim velikim europskim gradovima, pogodna klima, ali i kulturna i prirodna bogatstva kojima obiluju Pula i Istra.

Ovim radom dokazano je da bi se razvoj sektora kruzing turizma pozitivno odrazio na produljenje turističke sezone u Puli, budući da se nešto manje od 40 % svih putnika odlučuje za kružna putovanja izvan glavne turističke sezone.

Ovim radom dokazano je da razvoj u smjeru *home port* destinacije ne mora nužno predstavljati profitabilniji smjer od razvoja luke ticanja. Naime, putnik luke ticanja ostvaruje znatno veću potrošnju od putnika *home porta* koji ne noći u destinaciji, dok *home port* postaje profitabilniji onda kada je ostvaren minimalni broj od 0,4 noćenja po putniku. Pula i Istra sa svojim brojnim plažama i manifestacijama, pogodnom klimom, povijesnom i kulturnom baštinom, gastro ponudom i razvijenom kulturom turizma zaista mogu mnogo ponuditi svojim gostima, što se pozitivno odražava na broj noćenja koje gosti ostvaruju u destinaciji. Uzimajući navedeno u obzir za Pulu je pogodnije u budućnosti razvijati se kao *home port* destinacija.

Ovim radom pokazano je da bi lokalno gospodarstvo Pule kao destinacije mješovitog smještaja na godinu prihodovalo više od 20 milijuna € kada bi svaki od 250 000 gostiju *home port* destinacije ostvario po jedno noćenje. Također je pokazano kako prihod lokalnog gospodarstva proporcionalno raste s porastom broja noćenja.

Izgradnja putničkog terminala u Puli mogla bi se pozitivno odraziti i na Brodogradilište Uljanik koje je najvažniji poslovni subjekt na području grada Pule. Iako blizina brodogradilišta i terminala za kruzere nije garancija ugovaranja novih poslova, brojne su prednosti koje mogu presuditi prilikom donošenja odluke brodara o potpisivanju ugovora s brodogradilištem.

Iako se Pula i Istra mogu ponositi s iznimno niskim stopama nezaposlenosti, iznimno mali broj radno aktivnog nezaposlenog stanovništva može predstavljati veliki problem ako bi došlo do većeg razvoja u sektoru kružnih putovanja. Nedostatak kadrova očigledan je u svim sektorima, a posebno je naglašen u sektoru turizma. Iako bi realizacijom projekta putničkog terminala zbog nedostatka nezaposlenog radno aktivnog stanovništva zasigurno došlo do veće valorizacije postojećih radnika u sektoru turizma, lokalno gospodarstvo bi se našlo pred dodatnim izazovom, a to je kako privući nove radnike iz ostatka Istre, Hrvatske ili susjednih zemalja. Budući da se u ovom slučaju radna mjesta ne generiraju stihijski, već provedba projekta tog opsega zahtijeva i duže vrijeme, lokalna zajednica bi trebala imati dovoljno vremena da pripremi tržište rada budućim potrebama.

Ovim radom dokazano je da je Pula u segmentu ponude smještaja u turizmu spremna kao destinacija u kojoj putnici ostvaruju u prosjeku 0,4 noćenja, budući da to podrazumijeva dodatne investicije u povećanje hotelskog smještaja od otprilike 6 %. U tom slučaju dodatnih 150 hotelskih ležaja, koji se mogu dobiti izgradnjom manjih i obiteljskih hotela, zadovoljili bi potrebe tržišta.

Ovim radom također je dokazano da Pula kao destinacija kružnih putovanja u ovom trenutku nema kapacitete koji bi zadovoljili potrebe za ostvarivanje jednog ili više noćenja po gostu s kružnog putovanja. Za zadovoljavanje potreba tržišta u kojem gost ostvaruje jedno noćenje u destinaciji, potrebno je znatno povećanje hotelskog smještaja za čak 19 %, dok bi za dva noćenja po gostu bilo potrebno povećanje od čak 46 % u hotelskom smještaju i 6 % u privatnom smještaju. Ovim radom je također prikazano da Pula ima potencijale za ostvarivanje velikih porasta u segmentu povećanja smještaja u hotelskom smještaju (poluotok Muzil), a upravo bi početak izgradnje terminala u Puli mogao biti ozbiljan mamac za buduće investitore da krenu s ulaganjem, ali i vlasnike zapuštenih bivših vojnih zona da krenu ozbiljnije planirati njihov budući razvoj.

POPIS LITERATURE

KNJIGE

1. Dowling R.K.: **The Cruising Industry**, Cab International, Australija, 2006.
2. Dundović, Č.;Kesić, B.: **Tehnologija i organizacija luka**, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
3. Favro, S.;Kovačić, V.: **Nautički turizam i like nautičkog turizma**, Ogranak matice hrvatske Split, Split, 2010.
4. Hobson J.S.P.: **Analysis of the US Cruise Line Industry**, Tourism Management, vol. 14, Issue 6, Elsevier Science Ltd., Amsterdam, 1993.
5. Hunziker W. - Krapf. K.: **Grundriss der allgemeinen Fremdenvarkehrslehre,** Polygraphicer Verlag AG Zurich, Zurich, 1942.
6. Klein R.A.: **Turning Water into Money: TheEconomics of the Cruise Industry**, Cab International, Kanada, 2006.
7. Mitrović, F.: **Pomorstvo i brodogradnja**, Sveučilište u Splitu, Split, 2008.
8. Peručić D.: **Cruzing turizam: Razvoj, strategije i ključni nositelji**, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013.
9. Šamanović, J.:**Nautički turizam i management marina,** Visoka pomorska škola u Splitu, 2002.
10. Vlahović, D.: **Hrvatski maritimni turistički kapital**, Netgen d.o.o. Zagreb, 2012.

OSTALI IZVORI

1. **A Brief History of the Cruise Ship Industry**, **<**http://cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry>
2. **Adriaticseaforum.com**, <http://www.adriaticseaforum.com/RisposteTurismo_ASTR2017_ExecutiveSummary.pdf>
3. **Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu,** **<**http://hrcak.srce.hr/file/74929>
4. **CLIA, Godišnji izvještaj 2016.**, <http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia_2016_annualreport.pdf?sfvrsn=0>

5. **Cliaeurope.eu,** **<**https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf>
6. **Contribution of Cruise Tourism to the Economiesof Europe 2015**, <https://www.cliaeurope.eu/images/downloads/Contribution_Cruise_Tourism_to_Economies_of_Europe_2015.pdf>
7. **Cruise Shipping and Urban Development, The Case of Venice** <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-venice.pdf>
8. **Cruisewatch.com,** <https://www.cruisewatch.com/top-10/ships-passenger-crew-ratio/>
9. **Cruising the past**, <http://cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry/>
10. **Economic Impact of Cruise Activity: The Port of Barcelona**, <http://www.ub.edu/irea/working_papers/2016/201613.pdf >
11. **Ekonomski doprinos kruzing turizma gospodarstvu destinacije**, <http://www.f-cca.com/downloads/2012-Cruise-Analysis-vol-1.pdf>
12. **Ekonomski učinak na destinaciju: Luka Barcelona**, <http://www.ub.edu/irea/working_papers/2016/201613.pdf>
13. **Fininfo.hr**, <https://www.fininfo.hr/Poduzece/Pregled/tehnomont/Detaljno/161>
14. **Histrica.hr**, <http://histrica.com/hr/g/povijest/>
15. **Hrcak.hr**, <https://hrcak.srce.hr/file/79689>
16. **Hrcak.hr**, <http://hrcak.srce.hr/file/74929>
17. **Hrvatski zavod za zapošljavanje**, <http://www.hzz.hr/UserDocsImages/PULA_PR_06_2017.pdf>
18. **How do cruise ships impact on the environment**, **<**http://ecobnb.com/blog/2013/07/how-does-cruise-ships-impact-on-the-environment/>
19. **International Transport Forum (2016) Cruise Shipping and Urban Development, The Case of Venice,** **<**https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-venice.pdf>

20. **Jadransko more – izvještaj o turizmu 2016**, <http://www.adriaticseaforum.com/RisposteTurismo_ASTR2017_ExecutiveSummary.pdf>
21. **Jutarnji.hr,** <http://www.jutarnji.hr/biznis/financije-i-trzista/kakav-problem-danska-dosla-do-ruba-prakticki-nema-nezaposlenih-mora-brzo-nesto-uciniti-da-poveca-radnu-snagu.../4698230/>
22. **Kruzing i urbani razvoj**, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cruise-shipping-urban-development-venice.pdf>
23. **Kruzing turizam: sociološki, gospodarski i ekološki utjecaji**, <http://www.colmayor.edu.co/uploaded_files/images/conveniosvice/giet/ijltm_cruise_impacts_jwbz7.pdf>
24. **Studija izvedivosti i analiza troškova i koristi za izgradnju terminala za pomorski i putnički promet Luke Pula**, Lučka uprava Pula, Rijeka, 2015.
25. **Masterplan turizma Istarske županije**, <http://www.istra.hr/.app/upl_files/Master_Plan_Turizma_Istarske_Zupanije_2015-2025.pdf>
26. **Mint.hr, <**http://www.mint.hr/default.aspx?id=21397>
27. **Narodne novine, Pravilnik o razdobljima glavne sezone, predsezone, posezone i izvansezone u turističkim općinama i gradovima**, Zagreb, 2009, NN 92/2009., <http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2009_07_92_2323.html>
28. **Službene stranice Hrvatske radiotelevizije**, <http://www.hrt.hr/319695/vijesti/uljanik-gradi-kruzer-sa-sest-zvjezdica-za-posjet-antarktici>
29. **Službene stranice tvrtke Brijuni Rivijera**, <http://www.brijunirivijera.hr/dokumenti/Projekt_Muzil.pdf>
30. **Stopa nezaposlenosti u Istri najniža od 1989. godine,** <http://www.index.hr/vijesti/clanak/stopa-nezaposlenosti-u-istri-najniza-od-1989-godine/969461.aspx>
31. **Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam**, <http://www.mint.hr/UserDocsImages/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf >
32. **Svjetska cruise industija i njen utjecaj na cruise odredišta**, <http://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/200-2014.pdf>

33. **Tportal.hr, <**https://www.tportal.hr/biznis/clanak/perjanice-hrvatskog-izvoza-posustaju-ali-dolaze-novi-mocni-igraci-20170710>
34. **Tehnomont.hr**, **<**http://www.tehnomont.hr/index/hr/cms_staticke_list/111/o_nama/>
35. **Uljanik.hr, <**https://www.uljanik.hr/hr/o-nama/povijest>
36. **Utjecaj kruzing industrije na turističku destinaciju**, **<**https://www.researchgate.net/publication/228268563_The_Impacts_of_the_Cruise_Industry_on_Tourism_Destinations>

Popis tablica

Tablica 1. Međunarodna potražnja za kružnim putovanjima.....12

Tablica 2. Procjena ukupnog ekonomskog učinka na europsko gospodarstvo.....22

Tablica 3. Vodeće luke Jadrana 26

Tablica 4. Promet kruzera u Puli od 2003. do 2013.god.....29

Tablica 5. Potrošnja u lukama ticanja 32

Tablica 6. Potrošnja u Puli - destinaciji mješovitog smještaja.....35

Tablica 7. Utjecaj broja noćenja na porast potrošnje u destinaciji hotelskog smještaja 37

Tablica 8. Usporedba potrošnje putnika luke ticanja i putnika *home porta* – destinacije mješovitog smještaja.....38

Tablica 9. Smještajni kapaciteti u Puli.....49

Tablica 10. Ostvarena noćenja u Puli za 2015. i 2016. godinu.....50

Tablica 11. Procjena popunjenosti smještajnih kapaciteta u Puli 53

Tablica 12 Udio dolazaka gostiju po pojedinim mjesecima 56

Tablica 13. Utjecaj na smještajne kapacitete Pule destinacije mješovitog smještaja 57

Popis slika

Slika 1. Skupine aktivnosti koje najčešće sudjeluju u proizvodnji turističke usluge.....14

Slika 2. Promet putnika i kruzera po mjesecima u godini 24

Slika 3. Jadranske luke.....25

Slika 4. Glavne luke Sjevernog Jadrana 27

Slika 5. Trend prometa kruzera u Puli 29

Slika 6. Korelacija porasta potrošnje s porastom broja putnika.....33

Slika 7. Korelacija porasta potrošnje s porastom noćenja u destinaciji mješovitog smještaja 36

Slika 8. Idejno rješenje izgleda budućeg putničkog terminala 40

Slika 9. Kružnica ekonomskog utjecaja.....41

Slika 10. Prosječne temperature i padaline u Puli.....42

Slika 11. Udaljenost Pule od većih europskih gradova.....43

Slika 12. Zaštićeni dijelovi Istre 44

Slika 13. Kruzer naručen u brodogradilištu Uljanik 46

Slika 14. Smještajni kapaciteti u Puli 49