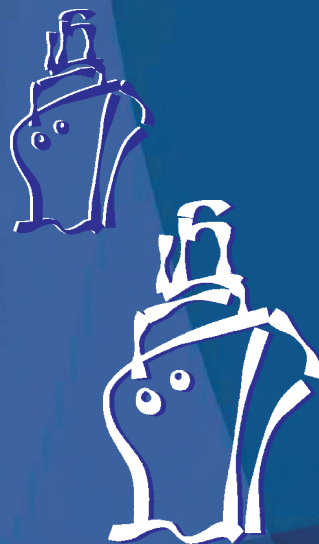


Sažetak **STUDIJA
ODRŽIVOG RAZVOJA
KRUZING TURIZMA
U HRVATSKOJ**





sažetak **STUDIJA
ODRŽIVOG RAZVOJA
KRUZING TURIZMA
U HRVATSKOJ**

Naručitelj:
Zajednica lučkih uprava, Split

Voditelj:
dr. sc. **Siniša Horak**

Autori:
Institut za turizam, Zagreb

dr. sc. **Siniša Horak**
Zrinka Marušić, dipl. ing.
dr. sc. **Davor Krasić**
dr. sc. **Renata Tomljenović**
dr. sc. **Eduard Kušen**
mr. sc. **Neda Telišman-Košuta**
mr. sc. **Hrvoje Carić**

Pomorski fakultet, Rijeka

dr. sc. **Blanka Kesić**
dr. sc. **Pavao Komadina**
mr. sc. **Alen Jugović**
mr. sc. **Igor Rudan**
Edi Tijan, dipl. ing.

Grafički uredio:
Zoran Petrović, Institut za turizam, Zagreb



Sadržaj

1. POLAZIŠTE I PREDMET STUDIJE	3
2. CILJEVI STUDIJE	3
3. METODOLOGIJA	4
4. POSTOJEĆE STANJE KRUIZING TURIZMA	4
4.1. Svijet	4
4.2. Europa	5
4.3. Trendovi	5
4.4. Hrvatska	6
4.4.1. Promet brodova i putnika	6
4.4.2. Obilježja potražnje	8
4.4.3. Obilježja ponude	9
4.4.4. Zakonodavni okvir	10
4.4.5. Odnosi luka-luka, luka-grad	10
4.4.6. Utjecaj kruzing turizma na destinaciju	10
4.4.7. Konkurentnost	13
4.4.8. Stavovi lokalnih zajednica o kruzing turizmu	14
4.4.9. SWOT analiza kruzing turizma u Hrvatskoj	14
5. RAZVOJNA KONCEPCIJA KRUIZING TURIZMA U HRVATSKOJ	16
5.1. Vizija	16
5.2. Misija	16
5.3. Načela na kojima se treba temeljiti ostvarenje vizije	16
5.4. Resursna osnova	16
5.5. Održivost	18
5.6. Prognoza potražnje	21
5.7. Učinci planiranog razvitka	23
6. PREPORUKE ZA USMJERAVANJE RAZVOJA	24
6.1. Organizacija	24
6.2. Promocija	25
6.3. Zaštita okoliša od negativnog utjecaja kruzera	25
6.4. Unapređenje turističkog proizvoda kruzing destinacija	26
6.5. Zakonodavstvo koje se odnosi na pomorskoputničke luke	27
6.6. Lučke pristojbe i naknade	27
6.7. Edukacija i prikupljanje informacija	28
6.8. Monitoring	28
6.9. Projekti i studije	29
7. ZAKLJUČNI OSVRT	30





1. POLAZIŠTE I PREDMET STUDIJE

- Turizam brodskih kružnih putovanja je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. Takva krstarenja su najčešće povezana s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka.
- Brod na brodskim kružnim putovanjima predstavlja plutajući hotel koji prevozi putnike s jednog mjesta na drugo, odnosno od luke do luke, a u širem smislu kod velikih brodova, zbog raznolike ponude na brodu, ima i karakteristike pokretne destinacije (*mobile or floating resort*). Zbog toga se takvi brodovi smatraju primarnom destinacijom boravka turista, a sve usputne destinacije u kojima pristaju, sekundarnim.
- 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.
- Za tu relativno noviju vrstu turističkih putovanja rabi se engleska riječ *cruising*, koja se u hrvatskoj verziji *kruzing* sve češće koristi i kod nas.
- Kruzing može biti domaći, što znači da se odvija u unutarnjim vodama samo jedne države, ili međunarodni, kad se odvija u unutarnjim vodama dviju ili više država. Može se odvijati na moru, rijekama i jezerima.
- Kruzing se svrstava u nautički turizam jer se temelji na brodu i plovidbi.
- Predmet Studije je međunarodni kruzing na moru u Hrvatskoj.
- Sukladno porastu broja kružnih putovanja i putnika na takvim putovanjima u svijetu i na Mediteranu, i Hrvatska zadnjih godina bilježi značajan porast kružnih putovanja stranih brodova. U javnosti postoje različita mišljenja o korisnosti razvoja kruzinga u nas. Dok jedni zagovaraju rast i razvoj kruzinga zbog njegove korisnosti za lokalna gospodarstva, drugi ističu da neposredni pozitivni učinci, od kojih su najvažniji prihod od potrošnje posjetitelja s kruzera u destinaciji te prihod od lučkih naknada i usluga takvim brodovima, ne dosižu negativne učinke koje takav turizam ima na ostale gospodarske aktivnosti, lokalnu zajednicu i okoliš.
- Ova je Studija prvi pokušaj da se bolje istraži, opiše i objasni međunarodni kruzing turizam u Hrvatskoj te da se na temelju dosegnutih spoznaja donesu zaključci o prihvatljivosti i mogućim dosezima njegovog razvoja u Hrvatskoj u idućih desetak godina.

2. CILJEVI STUDIJE

- Istražiti dosadašnji razvoj i postojeće stanje međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj.
- Istražiti utjecaj međunarodnog kruzinga na destinacije ticanja u Hrvatskoj.
- Procijeniti trendove na svjetskom tržištu kruzinga, posebno na Sredozemlju, i njihov mogući utjecaj na Hrvatsku.
- Na temelju dosegnutih spoznaja, predložiti razvojnu koncepciju međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj uvažavajući načela održivog razvoja.



3. METODOLOGIJA

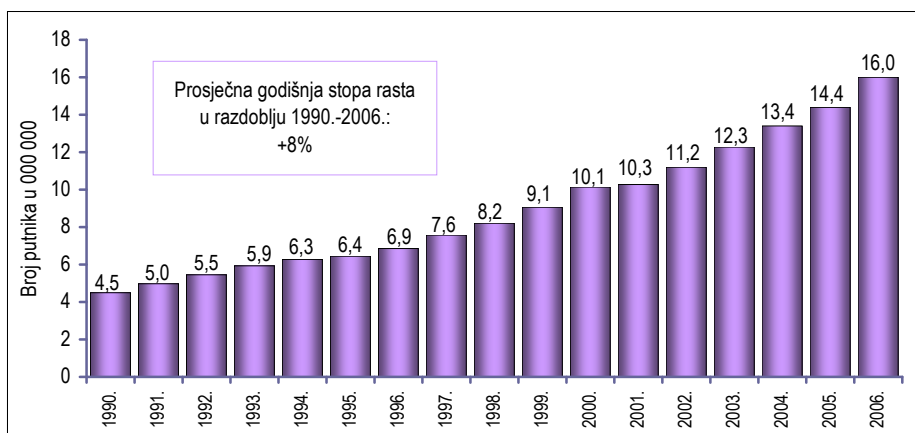
- Koristi se multidisciplinarni pristup.
- Analiziraju se postojeći izvori podataka o kruzing turizmu u svijetu, na Sredozemlju i u Hrvatskoj.
- Provode se primarna, terenska istraživanja, zbog nedostatka relevantnih podataka. Terenska istraživanja provedena u okviru rada na Studiji obuhvaćaju:
 - istraživanje utjecaja kruzing turizma na stacionarne goste destinacija u kojima se kruzing odvija (11 destinacija: Cavtat, Dubrovnik, Korčula, Hvar, Šplit, Trogir, Šibenik, Zadar, Pula, Rovinj i Poreč, 786 ispitanika),
 - istraživanje utjecaja kruzing turizma na lokalno stanovništvo destinacije u kojoj se kruzing odvija (Dubrovnik, 300 ispitanika),
 - istraživanje utjecaja doživljaja i iskustava putnika s brodskih kružnih putovanja na njihov ponovni dolazak u neku od hrvatskih turističkih destinacija u svojstvu stacionarnih gostiju (11 destinacija: Cavtat, Dubrovnik, Korčula, Hvar, Šplit, Trogir, Šibenik, Zadar, Pula, Rovinj i Poreč, 786 ispitanika).
- Uključuje se velik broj interesnih grupa/skupina i pojedinaca te predstavnika lokalne zajednice, u cilju analiziranja različitih stavova i viđenja budućeg razvoja međunarodnog kruzing turizma (4 SWOT radionice, proširene fokus grupe i dubinski intervjui s pojedincima, ukupno više od 100 osoba).
- Koriste se ekspertne procjene stručnjaka u slučaju nemogućnosti egzaktne kvantifikacije nekih razvojnih parametara.

4. POSTOJEĆE STANJE KRUIZING TURIZMA

4.1. Svijet

- Razvoj kruzing turizma u svijetu u zadnja dva desetljeća je impresivan. U 2006. godini ukupan broj putnika na kruzerima procenjen je na oko 16 milijuna, što u odnosu na 1995. godinu ukazuje na povećanje potražnje od oko 2,5 puta.

Slika 1.
**POTRAŽNJA ZA KRUIZING PUTOVANJIMA U SVIJETU –
 BROJ PUTNIKA U RAZDOBLJU OD 1990. DO 2006. GODINE**



- Ponuda brodskih kapaciteta za kružna putovanja je u razdoblju od 1980. do 2003. rasla po prosječnoj godišnjoj stopi od oko 8%, a do 2010. godine naručeno je ukupno 30 novih brodova, od kojih samo nekoliko kapaciteta manjeg od 3.000 putnika. Uzimajući u obzir i najmanje



brodove za specijalizirana kružna putovanja, svjetskim morima je u 2005. godini krstarilo oko 300 brodova s više od 300.000 ležajeva.

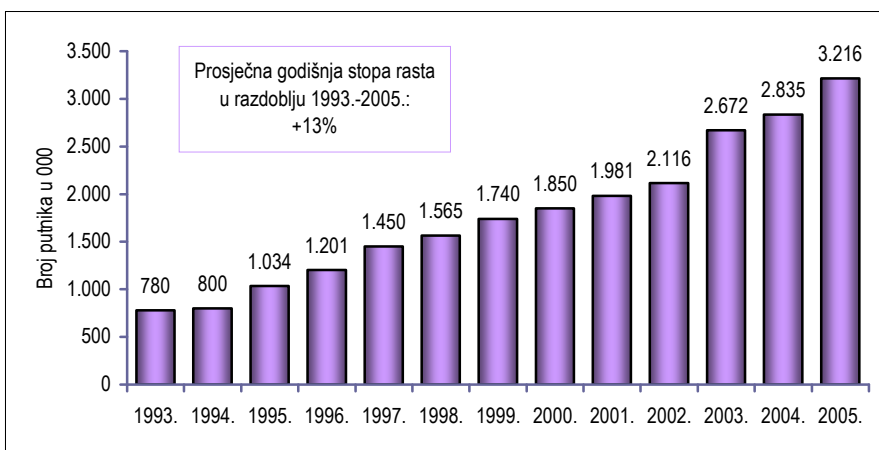
- Ponuda u kruzingu turizmu koncentrirana je u tri velike grupacije (*Carnival Corporation*, *Royal Caribbean Cruises* i *Star Cruises Group*), koje obuhvaćaju oko 75% ukupne svjetske ponude mjerene brojem ležajeva.
- Glavna područja na kojima se danas u svijetu odvija kruzingu turizam su Sjeverna i Centralna Amerika, s udjelom od oko 57% ostvarenih noćenja od ukupnih kruzingu noćenja u svijetu, zatim Europa s udjelom od oko 24% (Sredozemlje oko 18%), Azija-Pacifik (daleki istok i Havaji) s oko 11% te ostali dijelovi svijeta s oko 8%.

4.2. Europa

- Europsko tržište kruzingu putovanja, u razdoblju od 1993. do 2005. godine, raste prosječno 13% godišnje, znatno brže od sjeverno-američkog tržišta.

Slika 2.

TREND RASTA EUROPSKE POTRAŽNJE ZA KRUIZING PUTOVANJIMA OD 1993. DO 2005. GODINE



- Većina Europljana (60%) odabire kruzingu po Sredozemlju ili atlantskim otocima. U 2005. godini Sredozemlje ili atlantske otoke odabralo je gotovo 2 milijuna Europljana. U odnosu na 2004. godinu, broj putnika iz Europe na plovidbi Sredozemljem ili atlantskim otocima porastao je u 2005. godini za 24%, značajno više u odnosu na ostala područja plovidbe Europljana.
- Najznačajnije europsko emitivno tržište je Velika Britanija, s udjelom od oko 33% u ukupnom broju kruzingu putnika u 2005. godini. Slijedi njemačko tržište (20%) te tržišta Italije, Španjolske i Francuske s ukupnim zajedničkim udjelom od 35%. Najveći rast u razdoblju od 2003. do 2005. godine zabilježilo je talijansko tržište – broj putnika iz Italije povećao se za gotovo 50% u odnosu na 2003. godinu i dosegao brojku od pola milijuna.
- Za 2007. godinu predviđa se da će tijekom cijele godine u Europi ploviti 78 brodova s oko 127 tisuća ležajeva (povećanje od 15% u broju brodova i 18% u broju ležajeva u odnosu na 2006. godinu). U posljednjih deset godina kapacitet brodova koji plovo u Europi povećan je s prosječno 557 na 954 ležajeva. Najveći brod koji je plovio Europom 1996. godine imao je 1.808 ležajeva, a 2006. godine 3.114 ležajeva.

4.3. Trendovi

- Smanjenje stopa rasta potražnje na tržištu SAD-a.
- Visok rast potražnje na europskim tržištima, posebno talijanskom, njemačkom, francuskom i španjolskom tržištu. Rast potražnje će biti usmjeren prije svega na Sredozemlje.
- Promjene u demografskoj strukturi potražnje: mlađi putnici, manje kupovne moći, iz svih segmenata stanovništva.



- Raste broj ponovljenih putovanja – raste potreba za specijaliziranom ponudom.
- Porast vodoravne koncentracije u industriji zbog stalnog rasta cijena izgradnje brodova.
- Padaju cijene putovanja zbog ekonomije obujma, tehnološkog napretka i skraćanja prosječnog trajanja putovanja.
- Raste prosječna veličina broda – od plovećeg hotela ka plovećoj destinaciji – što implicira veću brigu za okoliš i sigurnost putnika.
- Zbog širenja tržišta povećava se broj luka ticanja uključenih u kruzing turizam.
- Javlja se potreba za izgradnjom posebnih putničkih terminala u lukama s većim prometom, a za polazne luke to postaje standard.

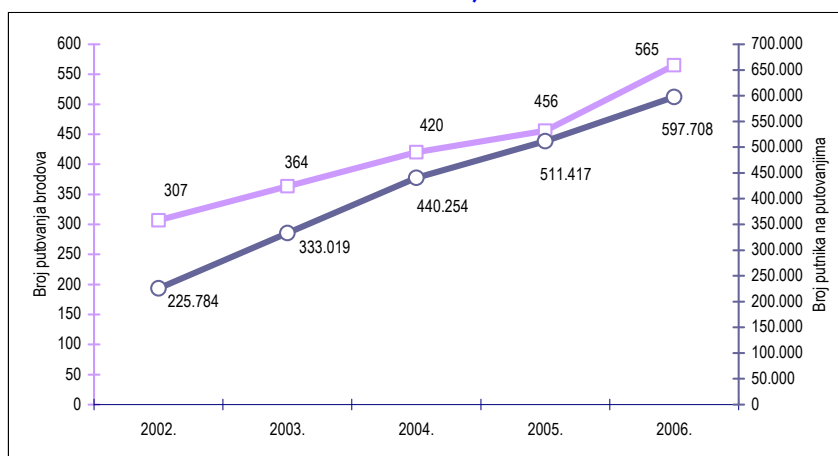
4.4. Hrvatska

4.4.1. Promet brodova i putnika

- Prema podacima Državnog zavoda za statistiku RH (DZS), koji prate broj putovanja i broj putnika u prvim lukama ticanja, trend povećanja potražnje od tada do danas je stalan – broj putnika na međunarodnim kružnim putovanjima je oko 2,5 puta veći u 2006. u odnosu na 2002. godinu. Prema tim podacima, u 2006. godini u Hrvatskoj je bilo ukupno 565 međunarodnih brodskih kružnih putovanja s ukupno 597.708 putnika. Broj putovanja u 2006. godini veći je za oko 24%, a broj putnika na tim putovanjima za oko 17% u odnosu na 2005. godinu.

Slika 3.

MEĐUNARODNA KRUŽNA BRODSKA PUTOVANJA U HRVATSKOJ U RAZDOBLJU OD 2002. DO 2006. GODINE (PREMA KRITERIJU PRVE LUKE TICANJA, PODACI DRŽAVNOG ZAVODA ZA STATISTIKU RH)



- S druge strane, lučke uprave prate broj brodova i broj putnika u svim lukama ticanja u Hrvatskoj. Prema tim podacima, u deset lučkih uprava u 2006. godini, zabilježeno je ukupno 1.184 ticanja brodova s oko 729.000 putnika.
- Brodovi na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj najčešće posjećuju Dubrovnik, odnosno 563 ticanja ili 48% svih ticanja u 2006. godini te gotovo 600.000 putnika ili 82% ukupnog broja putnika ostvareno je u Dubrovniku. Druga destinacija prema zastupljenosti je Split, s oko 14% svih ticanja i 6% putnika, a zatim Korčula s oko 12% ticanja i 4% putnika. Svi ostali gradovi zabilježili su pojedinačno manje od 2% od ukupnog broja putnika na međunarodnim kružnim putovanjima.
- Razdioba broja ticanja i broja putnika u 2006. godini prema veličini broda ukazuje na relativno velik broj ticanja (64%) malih (200 do 500 putnika) i butik brodova (do 200 putnika), dok se oko četvrtine (24%) svih ticanja odnosi na brodove s 1.000 i više putnika. Razdioba broja putnika s obzirom na kapacitet brodova je, naravno, gotovo suprotna, pa oko tri četvrtine (74%) putnika

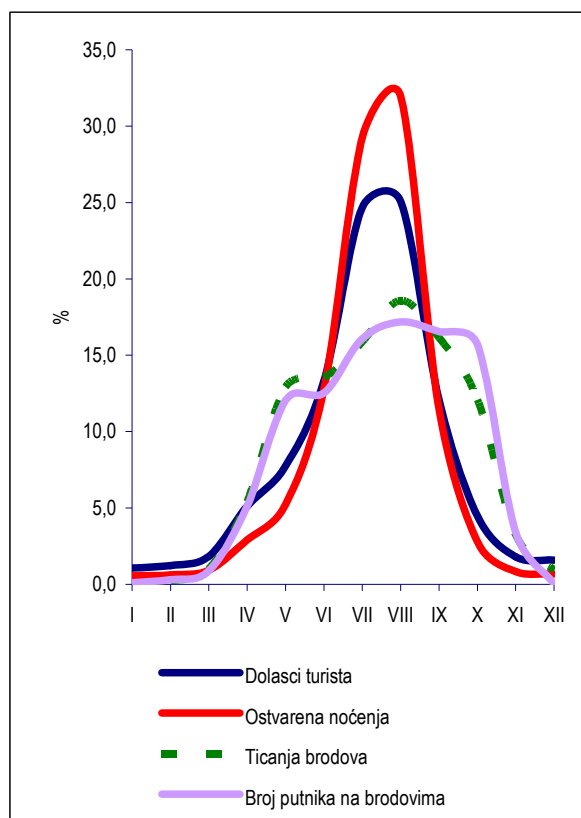


dolazi u posjet našim destinacijama na brodovima s 1.000 i više putnika, za razliku od 14% putnika koji dolaze na brodovima kapaciteta do 500 putnika.

- Veliki brodovi s 1.000 i više putnika, posjećuju gotovo isključivo Dubrovnik i čine oko 47% svih ticanja u Dubrovniku. Ticanja velikih brodova zabilježena su još samo u Korčuli, Splitu i Rovinju, ali u daleko manjem obujmu. U svim ostalim destinacijama najučestalija su ticanja brodova kapaciteta do 500 putnika i njihov se udio kreće od 69% u Rovinju do 100% u Puli, Rijeci i Pločama.
- Dubrovnik je u 2006. godini zabilježio ukupno 214 dana s ticanjima brodova na kružnim putovanjima ili tri ticanja u prosjeku po danu ticanja, s prosječno 2.800 putnika. Split je imao 120 dana, ili puna četiri mjeseca ticanja brodova, pri čemu je u prosjeku dnevno bilo jedno ticanje s oko 400 putnika, a najviše je u jednom danu bilo 3.020 putnika. Slijedi Korčula sa 110 dana ticanja i prosječno 242 putnika po danu te Zadar i Hvar s dva mjeseca zabilježenih ticanja i manje od 200 putnika u prosjeku po danu.

Slika 4.

SEZONALNOST KRUIZING I STACIONARNOG TURIZMA U HRVATSKOJ U 2006. GODINI



→ U odnosu na stacionarni turizam, kruzing turizam obilježava manje izražena sezonalnost, a sezona ranije počinje i kasnije završava. Većina prometa se odvija u razdoblju od svibnja do listopada (91% ticanja i 82% putnika).

→ Broj ticanja i broj putnika na brodovima s 500 i manje putnika te na onima s 1.000 i više putnika ukazuje na sličnu razdiobu prema mjesecima – glavnina prometa odvija se u razdoblju svibanj – listopad. Pri tome je za velike brodove karakteristična iznadprosječna zastupljenost listopada, kako u broju ticanja, tako i u broju putnika. Ticanja brodova srednje veličine, s 500 do 1.000 putnika, koji su najmanje zastupljeni u kruzing putovanjima u Hrvatskoj, drugačije su raspoređena tijekom godine – najveći broj ticanja odvija se u predsezoni (travanj i svibanj) i postsezoni (rujan i listopad).

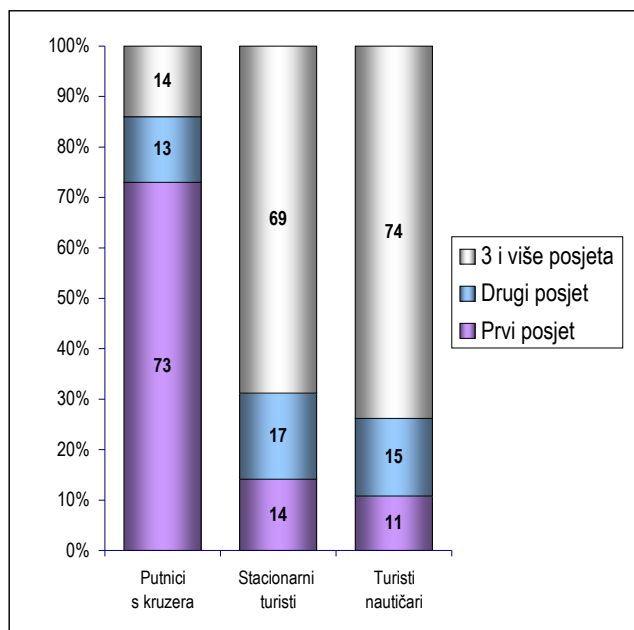
- Najviše ticanja se ostvaruje subotom i nedjeljom (po 19%), a i broj putnika s brodova najveći je u ta dva dana (51% ukupnog broja putnika). Dok kod butik (do 200 putnika) i manjih brodova (200 do 500 putnika) ne postoji razlika u razdiobi ticanja prema danima u tjednu, subota i nedjelja su glavni dani ticanja brodova s 1.000 i više putnika, što generira i najveći broj putnika u tim danima.
- U 2007. godini očekuje se oko 1.700 ticanja i oko 1 milijun putnika (rast od 41%, odnosno 37%). Planovi ticanja za 2007. godinu ukazuju na:
 - veće povećanje prometa u izvansezonskim mjesecima,
 - najveći rast ticanja brodova s 200 do 500 putnika (75%),
 - rast ticanja brodova s 2.000 i više putnika od 31%.



4.4.2. Obilježja potražnje

- Iako u europskoj potražnji za brodskim kružnim putovanjima dominira Velika Britanija, uz zamijećen trend rasta potražnje s talijanskog, španjolskog i njemačkog tržišta, na brodskim kružnim putovanjima koja posjećuju i hrvatske luke među putnicima su najzastupljeniji Talijani (28%), a slijede gosti iz SAD-a (23%), Španjolci (18%), Britanci (8%), Francuzi (8%) i Nijemci (4%) te gosti iz ostalih europskih i izvan europskih zemalja.

Slika 5.
UČESTALOST DOLASKA U HRVATSKU STACIONARNIH TURISTA,
TURISTA NAUČIČARA I PUTNIKA S KRUZERA



- Talijani su i među posadom najzastupljenija pojedinačna nacija (26%), nakon izvan europskih zemalja iz kojih dolazi oko 32% članova posade.
- Učestalost dolaska u Hrvatsku je obilježje po kojem se putnici s kruzera izrazito razlikuju od ostalih segmenata potražnje. Čak 74% putnika na brodskim kružnim putovanjima je posjetilo Hrvatsku po prvi puta.
- Gosti u prosjeku borave u destinaciji, izvan broda, oko 5 sati. Oko trećine gostiju u destinaciji boravi do tri sata, a nešto više od tri četvrtine (77%) svih gostiju boravi u destinaciji do šest sati.
- Za vrijeme boravka u destinaciji najčešće aktivnosti putnika su konzumacija pića u ugostiteljskim objektima (81%), odlazak u kupovinu (82%) i samostalni razgled grada (69%). Nešto manje od polovice putnika (48%) konzumira hranu u ugostiteljskim objektima, a 45% putnika odlazi na organizirani izlet u okolicu i/ili organizirani razgled grada. U organizaciji agencije značajno se češće odlazi u razgled grada (42%), a manje u okolicu (na poludnevnom izletu u okolicu bilo je oko 9% gostiju, a na cjelodnevnom manje od 1%).
- U odnosu na stacionarne goste naših obalnih destinacija i goste nautičare, gosti na brodskim kružnim putovanjima iskazali su značajno veće zadovoljstvo većinom elemenata turističke ponude, i to ne samo ljepotom i očuvanošću prirode i osobnom sigurnošću, elementima kojima su zadovoljni gotovo svi naši gosti i koji najčešće predstavljaju i jedine elemente s kojima su gosti izrazito zadovoljni, već i skupom elemenata koji se odnose na ponudu destinacije, a u koje se ubraja organizacija izleta i razgleda grada, gastronomska ponuda, ponuda suvenira, mogućnosti za kupnju i drugi.
- Prosječna potrošnja gostiju s kruzera na kopnu, bez provizije brodaru 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 izdaci za hranu i piće u ugostiteljskim objektima (10 eura ili 26%) te ostali izdaci, 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).



- Prosječna potrošnja po osobi obrnuto je proporcionalna veličini broda (s porastom broda pada prosječna potrošnja po osobi), a proporcionalna duljini boravka u destinaciji (s porastom duljine boravka u destinaciji, raste i prosječna potrošnja po osobi).
- Destinacije u kojima gosti s kruzera u prosjeku najkraće borave, Dubrovnik i Korčula, bilježe nižu potrošnju svojih gostiju. Najmanje troši gost s kruzera u Korčuli - 34 eura u prosjeku po osobi, a gost Dubrovnika oko 37 eura u prosjeku po osobi. U Zadru je prosječna potrošnja oko 82 eura, a u Splitu oko 71 euro.

4.4.3. Obilježja ponude

- Ponudu u međunarodnom kruižingu sa stajališta broдача čine, prije svega luke za prihvat brodova (maritimne i infrastrukturne karakteristike luke, cijene usluga, odnosno lučke pristojbe i naknade te procedure prijaha i otpreme brodova), turistička mjesta/gradovi uz koji se luke nalaze (njihova atraktivnost i turistička ponuda te mogućnost organiziranog obilaska) te izdvojene turističke atrakcije ako su dostupne organiziranim načinom posjete (izletima).
- U međunarodni kruižing u Hrvatskoj uključeno je dvadesetak luka otvorenih za javni promet s različitim intenzitetom posjećivanja i to kako onih najvećih od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa, kao što su, na primjer, Split, Rijeka, Dubrovnik i druge, preko luka županijskog značaja, kao što su Pula, Korčula, Mali Lošinj i druge, do malih, lokalnih luka, kao što su one na Lopudu, Mljetu, Šipanu i sl.
- U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe i naknade.
- Izračun lučkih pristojbi za kruzere u navedenim lukama provodi se prema dvije osnove: putnik i bruto tonaža (BT), osim za luku Rijeka gdje se kao osnova uzima putnik i dužni metar broda. Jedinična cijena po osnovi BT varira ovisno o razredima veličine broda, a cijena po putniku razlikuje se s obzirom na to, radi li se o putniku u tranzitu, ukrčanom i/ili iskrčanom putniku.

Tablica 1.

LUČKE PRISTOJBE U HRVATSKIM LUKAMA U 2006. GODINI

Stavka	Jedinična cijena (€)					
	Dubrovnik	Split	Šibenik	Zadar	Rijeka	Pula
Bruto tona (BT)	od 0,073 do 0,029	od 0,066 do 0,026	od 0,066 do 0,026	od 0,066 do 0,026	-	od 0,068 do 0,021
Putnik u tranzitu	0,33	0,3	0,3	0,3	1,17	0,39
Iskrčani putnik	1,63	1,47	1,47	1,47	1,95	1,17
Ukrčani putnik	1,63	1,47	1,47	1,47	1,95	1,17
Dužina preko svega (m)	-	-	-	-	2,34	-

- Primjena navedenih lučkih pristojbi pokazuje se na primjeru dvaju kruzera različitih veličina: veliki kruzer *Oceana* (77.000 BT, 2.000 putnika) i manji kruzer *Dalmacija* (5.619 BT, 240 putnika). Ukupne pristojbe za kruzer *Oceana* variraju od najmanje 2.786,8 eura u Splitu, Šibeniku i Zadru do najviše 3.389,2 eura ili oko 22% više u Dubrovniku. Lučke pristojbe za kruzer *Dalmacija* najviše su u luci Rijeka gdje iznose 597,6 eura i za oko 32% su veće od pristojbi u lukama Split, Šibenik i Zadar, gdje iznose 452,7 eura.
- Ponuda izleta Dubrovnika, Splita i Šibenika na stranicama *MedCruise-a*, najveće udruge mediteranskih luka za prihvat kruzera, obuhvaća po pet izleta u svakoj destinaciji. Ponuda Dubrovnika raznolika je i, osim klasičnih obilazaka grada i okolice, sadrži još i sljedeće izlete: *Jeep Safari*, «*Blue Trail*» *Horseback Riding Tour* i *Three Islands Cruise*. Sve tri destinacije promoviraju svoju okolicu te nude aktivno provođenje slobodnog vremena u destinaciji i okruženju (na primjer, rafting na Cetini ili *bungee jumping*). Međutim, u ponudi Splita i Šibenika na stranicama *MedCruise-a* nema organiziranog obilaska grada. Ponuda izleta u Korčuli, Zadru i Rijeci, na stranicama *MedCruise-a*, ne postoji.



4.4.4. Zakonodavni okvir

- Hrvatski zakonodavni okvir kojim se uređuju prava, obveze i odnosi koji dotiču međunarodni kruzing uglavnom zadovoljava. Hrvatska je potpisnica gotovo svih najznačajnijih međunarodnih konvencija te kontinuirano prati pravne propise na međunarodnoj razini.
- Izvjesne poteškoće javljaju se u dosadašnjoj primjeni Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, gdje su uočene nedorečenosti i nejasnoće koje imaju utjecaj na međunarodni kruzing. Nedorečenosti se odnose na investiranje na pomorskom dobru te na bolje i preciznije definiranje postupaka vezanih za uknjižbu pomorskog dobra, posebice u lukama otvorenim za javni promet (status infrastrukturnih i suprastrukturnih građevina i njihovo odvajanje od lučke opreme koja ostaje u vlasništvu operatera, odnosno ovlaštenika koncesije u luci).

4.4.5. Odnosi luka-luka, luka-grad

- Luka, kao zasebni sustav pomorskoputničke usluge, relativno dobro funkcionira u svim našim lukama.
- Problemi se javljaju na relaciji luka – grad, odnosno mjesto u kojem se luka nalazi. Problemi između gradova i pomorskoputničkih luka proizlaze iz nužnog suživota u ograničenom području – kao dvaju odvojenih entiteta čiji interesi i ciljevi na prvi pogled izgledaju različito:
 - **luka**, kao karika prometnog lanca, orijentirana je na ekonomičnost, produktivnost, konkurenciju na tržištu i razvoj poslovanja;
 - **grad**, kao zajednica rezidenata, orijentiran je na promoviranje dobrobiti građana i kvalitete života, pa teži ekološkim i vizualnim vrijednostima te očekivanjima ljudi, pri čemu luka ima djelomično pozitivnu (gospodarsku) i djelomično negativnu ulogu (prije svega ekološku i ambijentalnu).
- Da bi se ublažile te razlike u gledištima javlja se potreba za boljom suradnjom između luke i grada.

4.4.6. Utjecaj kruzing turizma na destinaciju

- Utjecaj kruzing turizma na destinaciju ticanja u velikoj mjeri određuje odnos destinacije prema razvoju te gospodarske aktivnosti. Taj utjecaj se najčešće dijeli na: utjecaj na društvo, utjecaj na gospodarstvo te utjecaj na okoliš.

Utjecaj na društvo

- Odnosi se prije svega na utjecaj kruzinga na lokalno stanovništvo i na stacionarne goste destinacija, a proizlazi iz prisutnosti kruzera u vizurama destinacije te istovremene prisutnosti velikog broja posjetitelja s kruzera u destinaciji. Analiza društvenog utjecaja se velikim dijelom temelji na Dubrovniku, u kojem je kruzing turizam najrazvijeniji i gdje su njegovi učinci na destinaciju najvidljiviji.

Slika 6.
DUBROVNIK, 2006.

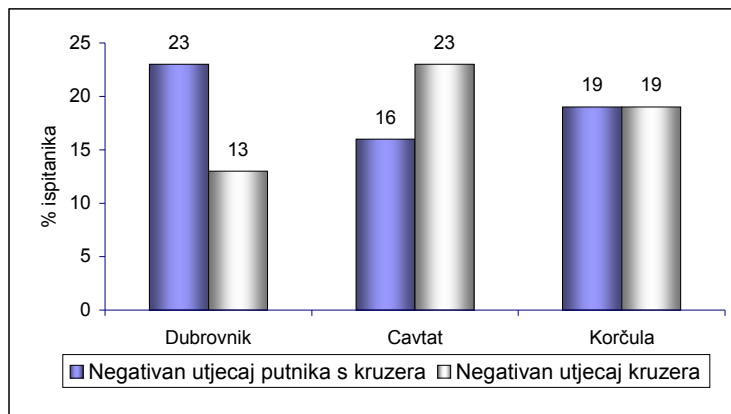




- Negativan utjecaj broda u vizuri (zaklanjanje pogleda) i putnika s brodova u destinaciji (gužve u pješačkom i motornom prometu) na atraktivnost boravka stacionarnih gostiju u destinaciji veći je od prosjeka za 11 analiziranih destinacija, u Dubrovniku, Korčuli i Cavtatu. Međutim, usprkos činjenici da je daleko najveći promet brodova zabilježen u Dubrovniku, utjecaj brodova negativnije je ocijenjen u manjim destinacijama – gotovo četvrtina (23%) hotelskih gostiju Cavtata i oko 19% hotelskih gostiju Korčule ocijenila je utjecaj brodova negativnim na njihov boravak, za razliku od 13% hotelskih gostiju Dubrovnika. S druge strane, negativan utjecaj putnika s kruzera najveći je tamo gdje je i najveći broj tih putnika – u Dubrovniku. Gotovo svaki četvrti gost hotela u Dubrovniku (23%) negativno je ocijenio utjecaj putnika s kruzera na atraktivnost boravka u destinaciji.

Slika 7.

OCJENA UTJECAJA KRUIZERA I PUTNIKA S KRUIZERA NA ATRAKTIVNOST BORAVKA U DESTINACIJI SA STAJALIŠTA HOTELSKIH GOSTIJU – PREMA DESTINACIJI BORAVKA



- Unatoč činjenici da 88% intervjuiranih stanovnika Dubrovnika smatra da putnici s kruzera ljeti „preplave“ Dubrovnik, njihova reakcija na kruzere je uglavnom pozitivna. Stanovnici prepoznaju turizam kao najvažniju gospodarsku aktivnost, a činjenica da je Dubrovnik turistička 'meka' u njima stvara građanski ponos.

- 64% stanovnika Dubrovnika smatra da su putnici s kruzera slabi potrošači, dok 24% nema jasno izraženo mišljenje. Nešto više od polovine ispitanika (54%) smatra da kruzери donose Dubrovniku važne ekonomske koristi, nešto više od četvrtine (26%) nema jasan stav, dok gotovo petina (19%) osporava ekonomske koristi od kruzera.
- Unatoč činjenici da ispitanici nisu u potpunosti sigurni koliko ekonomsku korist gradu i njegovim stanovnicima donose kruzери, oni su još uvijek skloni podržavati razvoj kruizing turizma, osobito kada je riječ o razdobljima izvan glavne turističke sezone.
- Međutim, stavovi ispitanika polarizirani su kad je u pitanju utjecaj daljnjeg rasta broja turista, koje povećan broj kruzera nedvojbeno donosi, na kvalitetu života: oko 35% ispitanika smatra da će daljnji rast broja turista ugroziti kvalitetu života građana, a 15% nije izrazilo mišljenje, što znači da je njihov stav promjenjiv.
- Stavovi stanovnika Dubrovnika o ekonomskoj koristi koju imaju od kruizing turizma pokazuju da se ta korist na osobnoj razini procjenjuje relativno malom – svega 7% stanovnika smatra da ima posredne, a 8% da ima neposredne koristi od kruizinga.

Utjecaj na gospodarstvo

- Stvarni gospodarski utjecaj međunarodnog kruizinga na destinacije ticanja, regije i državu u cjelini moguće je realno sagledati samo na osnovu input-output analize. Takva sveobuhvatna analiza danas nije raspoloživa i nije je bilo moguće provesti u okviru ove Studije pa se gospodarski utjecaj prati putem ukupnog prihoda od međunarodnog kruizinga, a analizira se i utjecaj iskustva kruizinga na ponovni dolazak u Hrvatsku u svojstvu stacionarnog gosta.
- Izravni prihodi od međunarodnog kruizinga u nekoj destinaciji pristajanja sastoje se od potrošnje putnika i posade u destinaciji te od troškova koje ima brod (lučke pristojbe, naknade i ostalo). Neizravni prihodi su oni koji se ostvaruju u prethodnim transakcijama (da bi izravni bili mogući), a njima se mogu dodati i prihodi od povećane potrošnje stanovnika koja je rezultat ostvarenog prihoda od kruizinga. Ostale koristi koje ima destinacija od međunarodnog kruizinga su: otvaranje



novih radnih mjesta vezanih uz potrebe kruzinge, opći poticaj razvoju kao rezultat prihoda od kruzinge, promocija destinacije (novi gosti i posjetitelji) i sl.

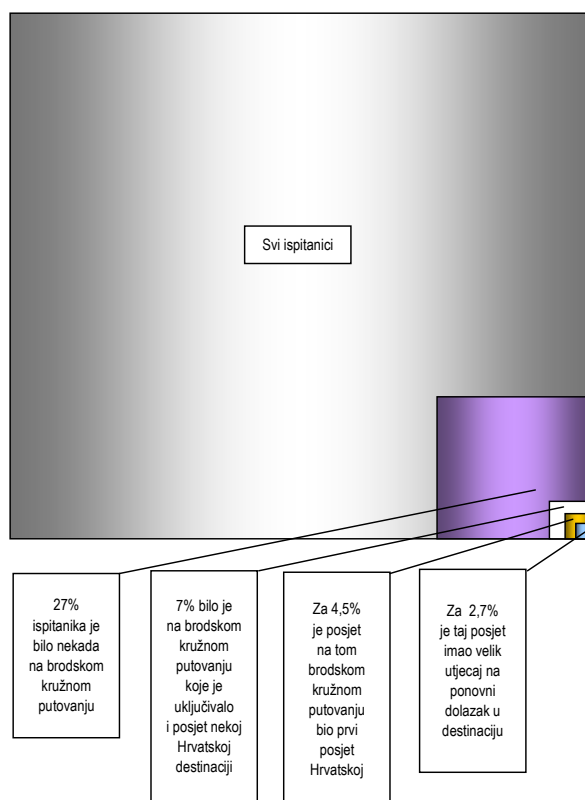
- Na temelju procjena pojedinih stavki prihoda od međunarodnog kruzinge u Hrvatskoj u 2006. godini, približni red veličine ukupnog izravnog prihoda od ove gospodarske aktivnosti u 2006. godini u Hrvatskoj se kreće u rasponu od 29 do 32 milijun eura.

Tablica 2.
PROCJENA UKUPNOG PRIHODA OD MEĐUNARODNOH KRUIZINGA U HRVATSKOJ U 2006. GODINI

Vrsta prihoda	€
Prihod od potrošnje putnika i članova posade u destinaciji	25 do 28 milijuna
Prihod od lučkih pristojbi	1,16 do 1,31 milijuna
Prihod od lučkih naknada	2,6 milijuna
Prihod od naknada za održavanje plovni putova	162.000
UKUPNI PRIHOD	29 do 32 milijuna

- Ukupan prihod od međunarodnog kruzinge u Dubrovniku kreće se od 21 do 23 milijuna eura, Splitu od 3 do 3,5 milijuna eura, a Korčuli i Zadru oko 1 milijun eura. Međutim, zbog veće potrošnje gostiju s kruzera u Splitu i Zadru, udio tih destinacija u ukupnom prihodu veći je od njihovog udjela u ukupnom broju putnika. Split je u 2006. godini zabilježio 7% od ukupnog broja putnika u četiri promatrana grada (Dubrovnik, Korčula, Split i Zadar), a u prihodu sudjeluje s 12%, a Zadar s 2% putnika sudjeluje u prihodu s 4%.
- Procjena utjecaja kruzinge na ponovni dolazak putnika s kruzera u hrvatske destinacije u svojstvu stacionarnih gostiju temeljena je na opaženom ponašanju, tj. na procjeni koliko je od stacionarnih gostiju koji borave u hrvatskim destinacijama došlo upravo zato jer su nekada posjetili Hrvatsku na kruzeru.

Slika 8.
UTJECAJ KRUIZINGA NA PONOVI DOLAZAK U HRVATSKE DESTINACIJE U SVOJSTVU STACIONARNOG GOSTA



- Oko 27% anketiranih hotelskih gostiju u 11 naših obalnih i otočnih destinacija bilo je na barem jednom međunarodnom kružnom putovanju brodom. Od njih, 27% je na jednom od tih putovanja posjetilo i neku od luka/destinacija u Hrvatskoj. Drugim riječima, oko 7% svih ispitanika bilo je na međunarodnom kružnom putovanju brodom u Hrvatskoj. Na kruzing putovanju u Hrvatskoj većina je ispitanika bila poslije godine 2000. (85%), a polovica od njih (51%) tijekom 2004. i 2005. godine.
- Od 7% ispitanika koji su posjetili Hrvatsku na brodskom kružnom putovanju, za 61% to je bio i prvi posjet Hrvatskoj, odnosno za 4,5% svih ispitanika kružno putovanje brodom bio je prvi posjet Hrvatskoj. To kružno putovanje imalo je velik ili presudan utjecaj na ponovni dolazak u Hrvatsku u svojstvu stacionarnih gostiju za 60% tih ispitanika, odnosno, za 2,7% svih ispitanika kružno putovanje brodom bio je razlog ponovnom dolasku u Hrvatsku.



- Primjenjujući dobivene rezultate na ukupnu populaciju stacionarnih turista u 2006. godini i ukupan broj putnika koji su na kruzerima posjetili Hrvatsku od 2000.-te godine, proizlazi da se od 1,5% do najviše 3% putnika s kruzera u tom razdoblju vratilo u Hrvatsku u svojstvu stacionarnog gosta u 2006. godini upravo zbog iskustava kruzing putovanja u Hrvatskoj.
- Preporuke rodbine ili prijatelja koji su posjetili Hrvatsku na kružnom putovanju brodom bile su izvor informacija o Hrvatskoj i destinaciji boravka za oko 28% ispitanika.

Utjecaj na okoliš

- U Hrvatskoj za sada ne postoje istraživanja o utjecaju kruzing turizma na okoliš (more, kopno i zrak). Stoga se, da bi se moglo govoriti o kakvim se utjecajima radi i što sve treba imati u vidu prilikom planiranja održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, u nastavku iznose iskustva iz svijeta.
- Postoje različiti izvori procjena o tome koliko kruzing brodovi i njihovi turisti utječu na okoliš. Sigurno je da kruzeri zagađuju zrak od ispušnih plinova svojih motora i spaljivanja otpada. U gradovima poput Vancouvera, studije pokazuju da onečišćenje zraka koje dolazi s brodova doprinosi učinku staklenika grada s 58% i sudjeluje u emisiji sumpornih plinova s oko 95%, ili slikovito prikazano, veći brod dolazeći u luku može u jedan dan emitirati sumpornih oksida (Sox) koliko 2.000 automobila i kamiona na godinu.
- Otpadne vode s plovila su potencijalno opasne kako za ekosustave tako i za čovjeka koji ovisi o tim ekosustavima. Postoje tri glavne skupine otpadnih voda: crne i sive vode te brodska kaljuža. Svaki putnik na tipičnom kruzeru dnevno proizvede od 20 do 40 litara crne vode (voda koja sadrži fekalije iz WC-a) te otprilike 120 - 340 litara sive vode (tuševi, perilice za rublje, perilice za suđe, pranje i ispiranje brodskih površina, saune, kupke, bazeni itd.). Sadržaj otpadnih (crnih i sivih) voda kao što su teški metali, bakterije i patogeni organizmi se talože na morskome dnu i predstavljaju potencijalnu opasnost jer se lako prenose na školjke koje konzumiraju ljudi.
- Sastav otpada kruzera je sličan komunalnom otpadu (ostaci hrane, papira, kartona, boca, konzervi, itd.). Dnevna akumulacija takvog otpada za kruzere veličine 3.000 putnika procjenjuje se na oko 3 do 4 kg po putniku. Oko milijun tona otpada godišnje se zbrinjava na moru od kojih je 24% s kruzera. Otpad porijeklom s kruzera se uglavnom spaljuje (75%-85%), a pepeo se baca u more. Procjenjuje se da brod s 3.000 putnika proizvede od 55 do 85 litara posebno opasnog otpada na dan.
- Jadransko more i cijelo Sredozemlje uvrštavaju se u osjetljive i vrijedne ekosustave za koje je predviđena zaštita na različitim razinama. Potencijalne opasnosti za poremećaj tog sustava koje nosi kruzing su: balastne vode, buka, hranjive tvari, bio-akumulacija, sidra, havarije i katastrofe.
- Hrvatska je potpisnica najvažnijih međunarodnih konvencija i protokola o zaštiti okoliša.

4.4.7. Konkurentnost

- Hrvatskoj je konkurentsko okruženje prije svega Jadranska regija, s državama koje dotiče Jadransko more, a potom i bliže Sredozemlje, posebice Grčka i Turska.
- Prema podacima EUROSTATATA, Statističkog ureda Europske unije koji, kao i Državni zavod za statistiku RH, registrira putnike prilikom ulaska u zemlju, u prvoj luci ticanja, u 2005. godini oko 7% svih putnika na međunarodnim kružnim putovanjima brodom po Sredozemlju posjetilo je i Hrvatsku. Najveći broj putnika na kruzerima, oko 3 milijuna (45%), registriran je u Italiji, a najveće povećanje broja putnika u odnosu na 2004. godinu imala je Španjolska (22%). Broj putnika u Hrvatskoj porastao je u tom razdoblju za oko 16%, slično kao i na Malti, a Hrvatska je svoj položaj u konkurentskom okruženju, mjeren brojem putnika, poboljšala u odnosu na Grčku, Italiju, Francusku i Cipar.
- Najveći promet putnika na kružnim putovanjima u 2005. godini imala je Barcelona s gotovo 1,3 milijuna putnika te Palma de Majorca s oko milijun putnika. Napulj i Venecija zabilježili su više od



800 tisuća putnika, a Rim (Civitavecchia) i Savona više od 600 tisuća putnika. Dubrovnik se u 2005. godini, s 510 tisuća putnika nalazio na sedmom mjestu na Mediteranu.

- U hrvatskim kruizing lukama su gotovo svi putnici u tranzitu, za razliku od ostalih gradova/luka, u kojima se udio putnika u tranzitu kreće od 16% u Veneciji, koja je jedna od najvećih polaznih luka na Mediteranu, i 45% u Genovi do najviše 86% u Napulju.
- Za potrebe analize cijena lučkih usluga, uzete su u obzir tri inozemne i tri domaće luke na Jadranu: Venecija, Koper, Kotor, Dubrovnik, Korčula i Zadar. Usporedba troškova lučkih usluga u navedenim lukama izvedena je na primjeru kruizera *Dalmacija*. Promatrane su pristojbe i naknade koje brod ima u luci te je zaključeno da su cijene lučkih usluga kruizerima u Hrvatskoj vrlo konkurentne, jer su ukupno znatno niže u odnosu na druge navedene luke na Jadranu.
- Analiza ponude izleta u destinacijama u širem konkurentskom okruženju uključivala je ukupno 21 destinaciju u Španjolskoj, Francuskoj, Italiji, Sloveniji, Grčkoj, Turskoj i Hrvatskoj. Najviše izleta prema destinaciji nudi Barcelona (10), a potom Rodos (9) i Istanbul (8). Sve ostale destinacije nude od 2 do 7 izleta. Split u ponudi *MSC*-a (*Mediterranean Shipping Company*) nudi 2 izleta, kao Santorini, Tunis i Kotor, a Dubrovnik 4 izleta, kao i Genova, Rim, Trst, Krf i Atena.
- Cijene kraćih izleta kreću se, u prosjeku, od 39 do 58 eura. Cijene izleta u Splitu su unutar tog intervala, dok je Dubrovnik s najvišom cijenom izleta od 62 eura nešto skuplji od prosjeka. Međutim, cijena najskupljeg izleta u Dubrovniku još je uvijek manja od najviših cijena izleta u 7 destinacija, među kojima je Venecija i većina grčkih destinacija. Zanimljivo je uočiti da je Kotor, s obzirom na cijenu izleta, prosječno u višem cjenovnom razredu od Dubrovnika.
- Najskuplji duži izleti (4,5 i više sati) su u Istanbulu – cijena izleta kreće se od 82 do 155 eura, a najpovoljniji u Veneciji, gdje je cijena dužih izleta niža od cijene pojedinih kraćih izleta. Cijene dužih izleta u Dubrovniku su u rasponu od 45 do 66 eura, ispod prosjeka promatranih destinacija i povoljnije u usporedbi s većinom destinacija koje imaju u ponudi takve izlete.
- Dobru tržišnu poziciju naših kruizing destinacija potvrđuju i stavovi putnika s kruizera, koji su nam dali najviše ocjene za ukupnu ponudu, znatno više od drugih turista i posjetitelja.

4.4.8. Stavovi lokalnih zajednica o kruizing turizmu

- Konzultacije s lokalnom zajednicom i glavnim nositeljima razvoja kruizinga u tri različite destinacije na hrvatskoj obali i jednom otoku (Dubrovnik, Split, Pula i Korčula), pokazale su da ni jedna od tih destinacija ne osporava razvoj kruizinga, ali se u Dubrovniku i Korčuli već javljaju mišljenja da bi daljnji razvoj kruizinga trebalo ograničiti i zadržati na prihvatljivoj razini za grad, dok se u ostala dva grada želi vidjeti što veći broj kruizera i to što prije.
- Posebno su istaknuti problemi upravljanja lukama, jer luke nisu u nadležnosti gradova, a posljedice upravljanja lukama znatnijim se dijelom odražavaju na gradove.

4.4.9. SWOT analiza kruizing turizma u Hrvatskoj

PREDNOSTI	NEDOSTACI
<ul style="list-style-type: none"> → Geografski položaj <ul style="list-style-type: none"> • Dio Sredozemlja kao druge na svijetu najatraktivnije destinacije plovidbe • Blizina emitivnih tržišta → Resursna/atraksijska osnova <ul style="list-style-type: none"> • Atraktivna obala i gradovi • Mogućnost izleta u okolicu • Visok stupanj ekološke očuvanosti obale, otoka i mora • Pogodna klima 	<ul style="list-style-type: none"> → Lučka infrastruktura <ul style="list-style-type: none"> • Neodgovarajuća lučka infrastruktura za prihvat putnika i brodova u većini luka • Neodgovarajuća lučka infrastruktura za polazne luke • Nedostatak parkirališta za autobuse i osobna vozila u lukama → Legislativa – dio legislative je neprilagođen → Lučke pristojbe i naknade <ul style="list-style-type: none"> • Ujednačenost iznosa, nepoticajne razlike • Niže cijene od konkurentskih destinacija



<ul style="list-style-type: none"> → Lučka infrastruktura <ul style="list-style-type: none"> • Postojeći lučki kapaciteti • Mogućnost proširenja kapaciteta → Dobra prometna povezanost/dostupnost destinacija <ul style="list-style-type: none"> • Pet međunarodnih zračnih luka na obali • Autoceste do većine najznačajnijih odredišta • Željeznica do 6 od 7 najvećih luka → Sigurnost <ul style="list-style-type: none"> • Sigurnost plovidbe/pogodni maritimni uvjeti • Sigurnost boravka broda u luci • Osobna sigurnost boravka (u lukama i destinacijama) → Postojeća prateća turistička infrastruktura i suprastruktura <ul style="list-style-type: none"> • Smještajni objekti • Turistička tradicija • Kadrovi • Uslužne djelatnosti → Postojeća uključenost Hrvatske u kruzing turizam → Cjenovna konkurentnost <ul style="list-style-type: none"> • Konkurentnost lučkih pristojbi i naknada • Cjenovna konkurentnost izleta • Cjenovna konkurentnost Hrvatske općenito → Percepcija konkurentnosti hrvatskih destinacija sa strane putnika na kruzerima → Postojeća legislativa → Pomorska tradicija → Postojanje uvjeta za razvoj polaznih luka → Lokalno stanovništvo i nositelji razvoja na lokalnoj razini podržavaju razvoj kruzing turizma 	<ul style="list-style-type: none"> → Neodgovarajuća ponuda destinacija <ul style="list-style-type: none"> • Neodgovarajući sadržaj ponude (nedovoljna ponuda izleta, neodgovarajuća ponuda u trgovinama, neautentičnost suvenirna) • Niska razina kvalitete usluga (neorganiziranost atrakcija za prihvat gostiju s kruzera, neodgovarajuće radno vrijeme) → Različiti stupanj interesa za razvoj kruzing turizma <ul style="list-style-type: none"> • Neodgovarajuća suradnja među lukama i subjektima unutar destinacija • Neinformiranost lokalnog stanovništva o učincima kruzing turizma → Sukobi s drugim vrstama turizma → Neodgovarajuća i neorganizirana promidžba <ul style="list-style-type: none"> • Nepostojanje odgovarajuće suradnje među kruzing destinacijama • Nepostojanje odgovarajućih promidžbenih materijala • Nedostatak zajedničke razvojne inicijative → Utjecaj kruzera i putnika s kruzera na okoliš
<p>PRILIKE</p>	<p>PRIJETNJE</p>
<ul style="list-style-type: none"> → Ulazak u EU i NATO <ul style="list-style-type: none"> • Otvaranje jedinstvenog tržišta • Mogućnosti korištenja predpristupnih fondova za izgradnju i unapređenje infrastrukture → Očekivana stabilnost u regiji → Trendovi u turizmu <ul style="list-style-type: none"> • Rast potražnje u turizmu u svijetu, pa tako i u kruzing turizmu • Povoljan položaj Hrvatske na svjetskom turističkom tržištu • Svjetski prepoznat <i>brand</i> pojedinih gradova (Dubrovnik, Korčula itd.) • Očekivani rast kruzing turizma na Sredozemlju • Očekivana diverzifikacija ponude u kruzing turizmu – potražnja za novim lukama ticanja → Daljnje unapređenje prometne dostupnosti, posebno nove linije jeftinih zračnih prijevoznika i dovršetak izgradnje sustava auto-cesta → Donošenje razvojne strategije kruzing turizma Hrvatske → Porast kvalitete ostale turističke ponude 	<ul style="list-style-type: none"> → Politička nestabilnost regije → Terorizam → Pojava novih zaraznih bolesti → Poremećaji na emitivnim tržištima → Brzi razvoj drugih destinacija (Kina, Indija) koje mogu 'odvući' dio brodskih kapaciteta sa Sredozemlja → Razvoj ponude drugih destinacija na Sredozemlju – međunarodna konkurencija u prijehu kruzera (nove destinacije se bore za tržište kruzera – sekundarne luke se lako zamjenjuju) → Razvoj nezdrave konkurencije među hrvatskim lukama → Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.) → Zagađenje okoliša → Neodgovarajuća zakonska, planska i ostala regulativa → Neodgovarajuća privatizacija u budućnosti



5. RAZVOJNA KONCEPCIJA KRUIZING TURIZMA U HRVATSKOJ

- Dosadašnji razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj odvijao se uglavnom stihijski, odnosno njegov su razvoj u kvantitativnom i kvalitativnom smislu određivale primarno inozemne brodarske kompanije, a Hrvatska se nastojala prilagoditi njihovim zahtjevima.
- Dok ukupna potražnja nije bila značajna, taj je pristup bio opravdan, ali u budućnosti razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj treba usmjeravati prema željenoj viziji, odnosno sudionici u njegovom razvoju, s hrvatske strane, bi trebali preuzeti aktivniju ulogu u planiranju i upravljanju tim razvojem.

5.1. Vizija

- Hrvatska je jedna od najpopularnijih i najprepoznatljivijih kruzing destinacija na Sredozemlju.
- U kruzing je uključeno dvadesetak luka na hrvatskom dijelu Jadrana, koje su međusobno povezane i surađuju u optimizaciji učinaka kruzinga.
- Kruzing je orijentiran prvenstveno na brodove do srednje veličine, a samo u nekim lukama i na one velikog kapaciteta.
- Međunarodni kruzing u Hrvatskoj odvija se gotovo cijele godine, a naročito je zastupljen izvan glavne turističke sezone čime doprinosi produljenju sezone i povećanju ukupnih gospodarskih učinaka od turizma.
- Posjetitelji s kruzera promoviraju Hrvatsku u svojim zemljama, podižući tako njezinu popularnost na turističkom tržištu i omogućujući joj time bolje tržišno pozicioniranje u konkurentskom okruženju.
- Značajni dio posjetitelja s kruzera, njihove rodbine i prijatelja, posjećuje Hrvatsku u svojstvu stacionarnih gostiju.
- Posjetitelji s kruzera razumiju i poštuju naše kulturno i prirodno nasljeđe te naš način života.

5.2. Misija

- Kruzing turizam doprinosi povećanju blagostanja prije svega stanovništva u kruzing destinacijama, a potom i u pripadajućim regijama te Hrvatskoj u cjelini.
- Kruzing turizam promovira naše prirodno i kulturno nasljeđe u svijetu.

5.3. Načela na kojima se treba temeljiti ostvarenje vizije

- Optimalna valorizacija resursa koje ova regija ima za takav razvoj.
- Usmjeravanje razvoja kruzinga u skladu s principima održivog razvoja.
- Planiranje i upravljanje kruzingom na način da se negativni učinci na ostale vrste turizma u destinacijama svedu na minimum, a maksimiziraju ukupni pozitivni učinci na destinacije.
- Kontinuirani rad sa stanovništvom i s putnicima na kruzerima u cilju boljeg razumijevanja kruzing turizma te 'duha' destinacija.

5.4. Resursna osnova

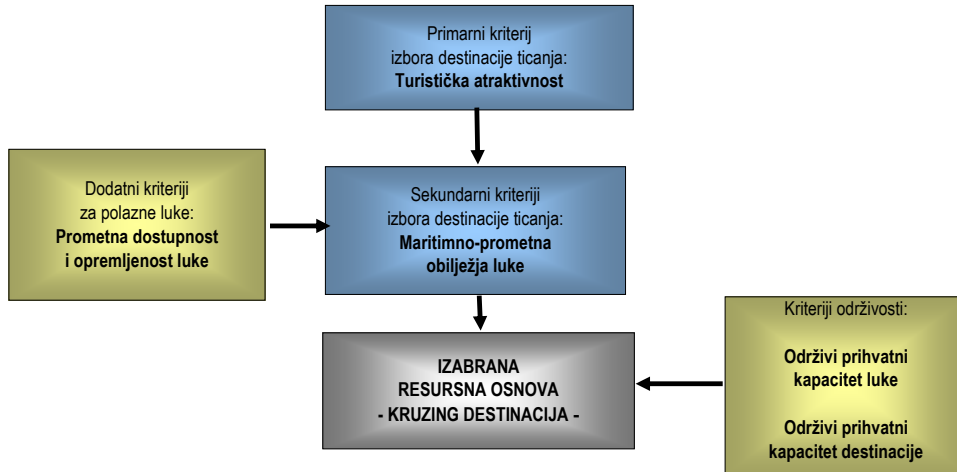
- O izboru geografskog područja plovidbe i kruzing destinacija koje će biti uključene u itinerer kružnog putovanja odlučuje brodar. Kriteriji za donošenje tih odluka su mnogobrojni i složeni, a u najvećoj mjeri ovise o zahtjevima tržišta i procjeni brodara o mogućoj dobiti od takvih putovanja.



- Za izbor luke ticanja najvažnija je turistička atraktivnost kruzing destinacije, uz pretpostavku njezinog odgovarajućeg geografskog položaja. Za izbor polazne luke u prvi plan dolazi prometna dostupnost i opremljenost luke dok je turistička atraktivnost destinacije manje važna.

Slika 9.

KRITERIJ IZBORA RESURSNE OSNOVE ZA RAZVOJ MEĐUNARODNOG KRUIZINGA U HRVATSKOJ



- Turističke atrakcije u turističkom mjestu su, u pravilu, zaštićena kulturno-povijesna baština, kultura života i rada, znamenite osobe i povijesni događaji, manifestacije te kulturne i vjerske ustanove. Navedene atrakcije čine atrakcijsku osnovu turističkog mjesta u kruzing destinaciji na temelju koje se kreiraju najčešće kraći obilasci putnika na kružnom putovanju brodom.
- Posebno mjesto u atraktivnosti kruzing destinacije imaju izdvojene turističke atrakcije, koje šire granice njenog područja (na primjer, antički lokalitet Salona, Trogir i tvrđava Klis šire granice kruzing destinacije Split itd.). Okolni turistički funkcionalni prostor može biti vrlo prostran, a njegova veličina je ograničena na najviše oko 2 sata vožnje autobusom u jednom smjeru, ili izletničkim brodom, od luke pristajanja. Izdvojene turističke atrakcije mogu biti različitih vrsta, a zbog duljeg putovanja do tih atrakcija, one čine atrakcijsku osnovu kruzing destinacije na temelju koje se kreiraju poludnevni ili dnevni izleti za posjetitelje s kruzera.
- Osim ukupne turističke atraktivnosti destinacije glede sadržaja i značaja turističkih atrakcija u destinaciji i u njezinom funkcionalnom okruženju, za znatan broj kruzera je vrlo važna mogućnost postojanja organiziranih razgleda destinacije i izleta u okolicu. Takvu ponudu omogućuje postojanje turističke suprastrukture (agencije, prijevoznici, turistički vodiči itd.), pa je i to bio jedan od kriterija za izbor resursne osnove s najvećim potencijalom za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj.
- Osnova razvoja receptivnog međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj su turističke destinacije. Pomorske luke su u funkciji toga razvoja, kao što su ceste, zračne luke ili drugi prometni objekti u funkciji razvoja stacionarnog ili drugih vrsta turizma. Ako je luka bolje opremljena za prihvata kruzera, to će doprinijeti i boljem turističkom razvoju destinacije kad se radi o međunarodnim kružnim putovanjima.
- Pogodna luka za privez ili sidrenje kruzera mora imati odgovarajuće maritimne i infrastrukturne karakteristike koje omogućuju siguran prilaz broda, vez i boravak broda na vezu, odnosno na sidru. Uz to, luka mora biti u mogućnosti pružiti određene turističke i servisne usluge putnicima i brodu te se nalaziti u blizini turističkog mjesta i u relativnoj blizini izdvojenih turističkih atrakcija.
- Pred potencijalne polazne luke postavljaju se dodatni kriteriji: blizina međunarodne zračne luke, odnosno ukupna prometna dostupnost luke i njezin geoprometni položaj, mogućnost parkiranja osobnih automobila u luci, opremljenost luke (posebno putnički terminal), mogućnost snabdijevanja broda potrebnim robama i namirnicama, opremljenost destinacije odgovarajućim brojem i kvalitetom smještaja, mogućnosti za popravke broda itd.



- Budući da je u postojećem stanju međunarodnih brodskih kružnih putovanja na Sredozemlju moguće uočiti tri osnovne grupe prema veličini kruzera i resursna osnova za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj definira se za te tri grupe brodova:
 - krstarenja većim i velikim brodovima, s 1.000 i više putnika koji tijekom putovanja najčešće dotiču samo jednu ili dvije najveće i najatraktivnije kruzing destinacije u jednoj zemlji te u pravilu u lukama borave kratko vrijeme, odnosno najčešće pola dana (4-6 sati),
 - krstarenja srednje velikim brodovima (od 500 do 1.000 putnika) koji dotiču razne destinacije, od najznačajnijih i velikih do manjih i
 - krstarenja manjim i butik brodovima (do 500 putnika) koji najčešće dotiču više destinacija u jednoj zemlji, među kojima mogu biti i one koje dotiču srednje veliki i veliki brodovi, ali i male, manje poznate turističke destinacije.
- S obzirom na to da u 7 obalnih županija ima ukupno 378 turističkih mjesta i gradova od kojih je većina na obali i otocima (od čega je 78 mjesta u najvišem razredu A, a 72 mjesta u razredu B), da resursnu osnovu za butik i male kruzere predstavljaju gotovo sve obalne i otočke destinacije te da butik i mali kruzari uglavnom ne zahtijevaju posebnu lučku infrastrukturu, pažnja se usmjerava na najznačajnije i najpoznatije turističke destinacije u Hrvatskoj, kao nositelje budućeg razvoja međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj, od kojih su neke već prepoznate od brodarskih kompanija, a neke će to u većoj mjeri tek postati.

Tablica 3.
IZABRANE KRUIZING DESTINACIJE

GLAVNI NOSITELJI RAZVOJA MEĐUNARODNOG KRUIZING TURIZMA U HRVATSKOJ (OD SJEVERA PREMA JUGU)	
1. Poreč	9. Pag
2. Rovinj	10. Zadar
3. Pula	11. Šibenik
4. Rijeka (s Opatijom*)	12. Split (s Trogirom*)
5. Krk	13. Vis
6. Cres	14. Hvar
7. Rab	15. Ploče
8. Mali Lošinj	16. Korčula
	17. Dubrovnik (s Cavtatom*)

* Destinacije navedene u zagradama, smatraju se funkcionalno povezanim s većom kruzing destinacijom u svojoj blizini i zbog te blizine ne predstavljaju zasebne razvojne entitete.

5.5. Održivost

- Rast i razvoj ne mogu biti neograničeni već se, uzimajući u obzir sva postojeća ograničenja, mora težiti sinergiji ekonomije, ekologije i kvalitete življenja društvene zajednice. Ukratko, teži se održivom razvitku.
- Nisu poznati svi negativni učinci međunarodnog kruzinga na okoliš i društvenu zajednicu. Neki su učinci na društvenu zajednicu djelomično istraženi u okviru ove Studije (utjecaj kruzinga na lokalno stanovništvo i na stacionarne goste smještene u hotelima), a za one koji utječu na okoliš korištena su međunarodna iskustva. Sigurno je da veći broj kruzera i posjetitelja s kruzera generira veći utjecaj na okoliš. Stoga je osnovno barem okvirno definirati održivi broj kruzera i posjetitelja s kruzera u određenoj destinaciji, a potom i za cijelu obalu i otoke, na temelju kriterija s kojima se raspolaže.
- Svaka turistička atrakcija, kao i turističko mjesto te turistička destinacija u cjelini ima svoja prostorna ograničenja za prihvat posjetitelja. To znači da je prihvatni kapacitet destinacije/grada/mjesta/atrakcije ograničen te da veći broj posjetitelja od maksimalno prihvatljivog broja čini te lokalitete manje atraktivnim za sve posjetitelje i dugoročno može proizvesti negativne gospodarske, ekološke i društvene učinke.



- Pri procjenama održivog maksimalnog istovremenog broja posjetitelja s kruzera uzeto je u obzir da:
 - najveće opterećenje nosi grad/mjesto u kojem se luka nalazi i koje je najčešće glavni atraktivni faktor dolaska kruzera, osim u slučaju kad se radi o turističkoj neatraktivnosti grada/mjesta i velikoj atraktivnosti atrakcija u okruženju (primjer luke Ploče i Međugorja); stoga se održivi nosivi kapacitet u broju istovremenih posjetitelja s kruzera određuje za grad/mjesto pristajanja kruzera;
 - se zbog mnogobrojnih izdvojenih turističkih atrakcija izvan grada/mjesta pristajanja broda, za takve lokalitete ne određuje njihov održivi nosivi kapacitet za posjetitelje s kruzera; održivi nosivi kapacitet takvih izdvojenih atrakcija za posjetitelje s kruzera povećava nosivi kapacitet kruzing destinacije, odnosno dodaje se održivom nosivom kapacitetu grada/mjesta, ali samo pod uvjetom da se tokovi posjetitelja u kruzing destinaciji vode tako, da istovremeni nosivi kapacitet grada/mjesta ne prelazi predložene maksimalne granice održivosti u istovremenom broju posjetitelja;
 - je samo jedan dio turističke nosivosti prostora grada/mjesta, odnosno nosivosti atrakcija, raspoloživ za goste s kruzera (u gradu/mjestu postoje stacionarni gosti – gosti koji borave u destinaciji, izletnici i drugi posjetitelji te lokalno stanovništvo);
 - se održivi maksimalni istovremeni prihvatni kapacitet gostiju s kruzera u određenom gradu/mjestu određuje za razdoblje najvećeg turističkog opterećenja, dakle za punu turističku sezonu (u ostalim dijelovima godine, taj je prihvatni kapacitet veći, a uglavnom ovisi o smanjenju broja stacionarnih gostiju i drugih jednodnevnih izletnika u destinaciji);
 - se definira takav maksimalni broj istovremenih posjetitelja s kruzera koji je održiv u dužem vremenskom razdoblju, odnosno tijekom cijelog ljetnog razdoblja;
 - je maksimalni održivi prihvatni *dnevni* broj gostiju s kruzera u pojedinom gradu/mjestu veći, najviše za 100%, od maksimalnog *istovremenog* održivog prihvata takvih gostiju (zbog činjenice da brodovi borave u destinaciji najčešće oko pola dana).
- Procjene održivog maksimalnog istovremenog nosivog kapaciteta grada/mjesta raspoloživog za posjetitelje s kruzera temeljene su na ekspertnim procjenama.
- Uzima se u obzir broj posjetitelja s kruzera u gradu/mjestu, koji nije nužno jednak kapacitetu broda mjerenom brojem putnika (prema procjenama u nas s kruzera silazi 70% do 80% broja putnika i oko 30% od ukupnog broja posade).
- Održivi nosivi kapacitet u broju posjetitelja s kruzera predstavlja red veličine oko koje bi se mogle kretati stvarne brojke mogućeg prihvata posjetitelja s kruzera bez negativnog utjecaja na atraktivnost destinacija za sve njezine žitelje i posjetitelje, pod pretpostavkom odgovarajućeg upravljanja tokovima posjetitelja i vozila u destinaciji.
- Procjene su konzervativne, što znači da su stvarne mogućnosti istovremenog prihvata putnika s kruzera na kopnu prije veće nego manje od navedenih.
- Održivi prihvatni kapacitet u broju putnika na kruzera u lukama, definiran je na temelju niza kriterija kao što su: dubina mora, širina akvatorija luke i prilaznih putova, mogućnosti za manevar, sidrenje i privez broda u luci, veličina operativne obale i njezina opremljenost itd.
- Održivi prihvatni kapacitet luka određen je za istovremeni broj kruzera, i to za takvu kombinaciju njihove veličine koja osigurava najveći broj putnika u luci istovremeno, a da pri tome budu zadovoljeni svi sigurnosni kriteriji za manevriranje i boravak brodova u luci. Procjena održivog maksimalnog istovremenog broja brodova u luci predstavlja stoga zbroj održivog maksimalnog istovremenog broja brodova na vezu u luci i održivog maksimalnog istovremenog broja brodova na sidru.
- Održivost međunarodnog kruzinga za okoliš nije kvantificirana, nego je predloženo niz mjera kojima bi se taj utjecaj trebao smanjiti te istraživanja kojima bi se u Hrvatskoj taj utjecaj trebao detaljnije istražiti.



Tablica 4.

PREGLED TEMELJNE RESURSNE OSNOVE ZA RAZVOJ MEĐUNARODNOG KRUIZINGA U HRVATSKOJ

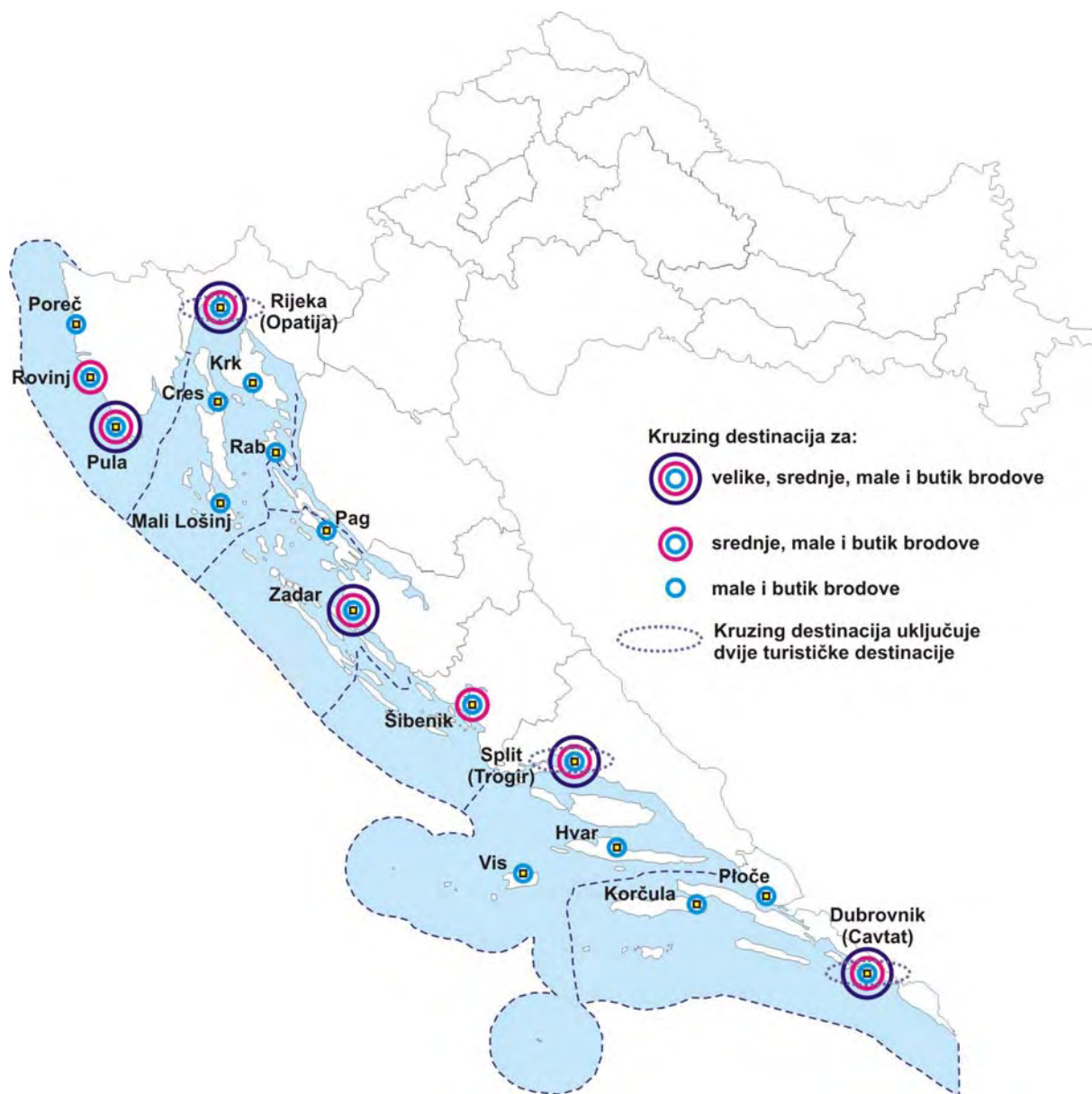
Kruzing destinacija	Maksimalni održivi istovremeni prihvat posjetitelja s kruzera:			Kruzing destinacije za:		
	u gradu/mjestu	u luci	u kruzing destinaciji*	velike brodove (1.000 i više putnika)	srednje velike brodove (500 do do 1.000 putnika)	male i butik brodove (do 500 putnika)
Pula	4.000 - 5.000	3.600	3.600	●	●	●
Rijeka	4.000 - 5.000	10.000	5.000	●	●	●
Zadar	4.000 - 5.000	5.300	5.000	●	●	●
Split	5.000 - 6.000	8.300	6.000	●	●	●
Dubrovnik	4.000 - 5.000	15.500	5.000	●	●	●
Rovinj	500 - 1.000	2.800	1.000		●	●
Šibenik	3.000 - 4.000	1.200	1.200		●	●
Poreč	do 500	2.000	500			●
Krk	do 500	300	300			●
Cres	do 500	500	500			●
Rab	do 500	500	500			●
Mali Lošinj	do 500	500	500			●
Pag	do 500	300	300			●
Vis	do 500	500	500			●
Hvar	do 500	3.800	500			●
Ploče	2.000	300	300			●
Korčula	do 500	2.800	500			●

* Definiiran kao manji od navedena dva kapaciteta (grada/mjesta i luke).

- Ukupni potencijal izabranih osnovnih kruzing destinacija izračunat je na temelju slijedećih pretpostavki:
 - ukupno 200 dana prometa,
 - u 100 dana glavne turističke sezone dnevni promet je za oko 70% veći od maksimalno mogućeg istovremenog,
 - u ostalih 100 dana promet je 50% manji od onoga u sezoni.
- Ukupni godišnji potencijal izabranih osnovnih kruzing destinacija, točnije njihovih glavnih gradova/mjesta, pod gornjim pretpostavkama iznosi 7,9 milijuna putnika i članova posade. Potencijal destinacija je u naravi veći, jer obuhvaća i izdvojene turističke atrakcije izvan glavnog mjesta/grada u kruzing destinaciji, ali samo u slučaju da se tokovi posjetitelja vode na takav način da ukupni broj posjetitelja s kruzera koji se zateknu u gradu/mjestu ne prelazi maksimalni istovremeni održivi broj posjetitelja u gradu/mjestu.



Slika 10.

TEMELJNA RESURSNA OSNOVA ZA RAZVOJ MEĐUNARODNOG KRUIZINGA U HRVATSKOJ

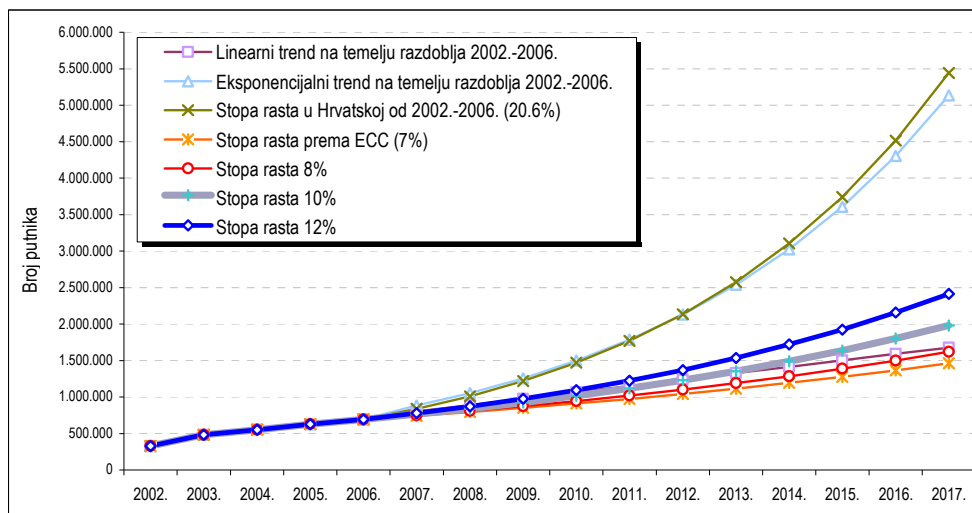
5.6. Prognoza potražnje

- U 2017. godini, prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj se kreću od najmanje 1,5 milijuna (računajući sa stopom rasta od 7% prema *European Cruise Council*) do najviše gotovo 5,5 milijuna putnika (eksponencijalni trend na temelju trenda zabilježenog u razdoblju 2002.-2006. godina). Ipak, kao donja realna granica procjene može se uzeti ona dobivena primjenom prosječne stope rasta od 10% godišnje, a koja daje potražnju od oko 2,0 milijuna putnika u ciljnoj godini. Gornja realna granica očekivane potražnje kreće se oko 2,4 milijuna putnika, a dobivena je primjenom prosječne godišnje stope rasta potražnje od 12% (gotovo je dvostruko manja od prosječne stope rasta u Hrvatskoj u razdoblju 2002.-2006. godina).



Slika 11.

PROCJENA BROJA PUTNIKA NA MEĐUNARODNIM KRUIZIM PUTOVANJIMA U HRVATSKOJ ZA RAZDOBLJE OD 2007. DO 2017. GODINE.



- Prognozirani rast potražnje (gornja granica) u 2017. godini čini tek oko 30% potencijala glavnih mjesta/gradova izabranih kruzing destinacija. Može se stoga zaključiti da ukupni rast potražnje neće ni približno doseći granicu održivosti s gledišta utjecaja na društvenu zajednicu (stanovništvo i stacionarni turizam).
- Međutim, pod pretpostavkom raspodjele prognozirane potražnje prema lukama (gradovima/mjestima) u 2017. godini na temelju raspodjele potražnje prema lukama kakva je bila u 2006. godini, dolazi se do zaključka da je takva prognoza neodrživa:
 - Dubrovnik bi znatno premašio ukupni održivi nosivi kapacitet grada u broju posjetitelja s kruzera;
 - u Dubrovniku i Korčuli raspodjela prometa kruzera i putnika s kruzera tijekom godine bila bi takva da bi u velikom broju dana u glavnoj turističkoj sezoni potražnja prelazila maksimalni održivi istovremeni i dnevni nosivi kapacitet grada;
 - u nizu drugih, manjih kruzing destinacija, promet kruzera ne bi uopće bio prisutan, što nije realno očekivati.
- Jedna od mogućih održivih raspodjela ukupne potražnje, uvažavajući kriterije održivosti (nosive kapacitete gradova/mjesta i luka), uzimajući u obzir planove razvoja luka, trendove u međunarodnom kruzingu, geografski položaj pojedinih luka te mogućnost da neke od luka postanu i polazne luke prikazana je u sljedećoj tablici.
- Unutar svake kruzing destinacije mora se voditi računa o tome da se promet brodova i posjetitelja tako planira da ni u jednome danu (osim možda iznimno) njihov broj ne prelazi maksimalni održivi nosivi kapacitet grada/mjesta, odnosno kruzing destinacije. Da bi to bilo moguće potrebno je dobro planiranje dolazaka brodova i putnika te suradnja među kruzing destinacijama u preusmjeravanju potražnje s jedne na drugu kruzing destinaciju u slučaju da zahtjevi brodara u pojedinim danima prelaze održivi nosivi kapacitet određene kruzing destinacije.



Tablica 5.
**MOGUĆA RASPODJELA PROMETA PUTNIKA/POSJETITELJA NA MEĐUNARODNIM
 KRUIZING PUTOVANJIMA U HRVATSKOJ U 2017. GODINI PREMA DESTINACIJAMA**

Kruzing destinacija	Promet putnika u 2006.	Ukupni godišnji potencijal (broj posjetitelja)	Progonizirani broj putnika u 2017. (prosječna stopa 12%, struktura iz 2006.*)	Procjena mogućeg broja posjetitelja u destinaciji* u 2017.**
Pula	7.123	900.000	24.000	50.000
Rijeka	4.623	1.275.000	15.000	90.000
Zadar	12.549	1.275.000	41.000	300.000
Split	46.972	1.500.000	155.000	500.000
Dubrovnik	599.462	1.275.000	2.000.000	1.100.000
Rovinj	12.145	255.000	40.000	50.000
Šibenik	4.828	350.000	16.000	80.000
Poreč	0	120.000	0	10.000
Krk	0	75.000	0	10.000
Cres	0	120.000	0	10.000
Rab	0	120.000	0	10.000
Mali Lošinj	0	120.000	0	10.000
Pag	0	75.000	0	10.000
Vis	0	120.000	0	10.000
Hvar	9.729	120.000	32.000	50.000
Ploče	4.603	75.000	15.000	15.000
Korčula	26.659	120.000	88.000	90.000
UKUPNO	728.693	7.895.000	2.426.000	2.395.000

*Razlog neznatnih razlika u ukupnim vrijednostima je zaokruživanje procijenjenih vrijednosti prometa.

** Procjena uz primjenu preporuka za usmjeravanje razvoja (točka 6.).

5.7. Učinci planiranog razvitka

- Ukupni bi prihod od međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj u 2017. godini iznosio najmanje oko 75 milijuna eura, ne uzimajući u obzir povećanje prosječne potrošnje po posjetitelju ni mogućnost da neke od luka postanu polazne luke (čime se povećava ukupni prihod od kruzinga), rast cijena lučkih pristojbi i naknada, indirektni prihod od međunarodnog kruzinga (prijajšnje transakcije) te inducirani prihod od povećane potrošnje građana.
- Kad bi se u obzir uzeo i indirektni prihod od međunarodnog kruzinga, tada bi ukupni prihod iznosio oko 150 milijuna eura u 2017. godini, prema toj minimalnoj varijanti, a uz razumno povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s kruzera, mogućnost da neke od luka postanu polazne te rast cijena lučkih pristojbi i naknada, što se realno može očekivati, ukupni bi izravni i neizravni prihod od međunarodnog kruzinga mogao doseći 200 milijuna eura.
- Takav bi prihod generirao minimalno 1.500 radnih mjesta.
- Najmanje 100 tisuća novih stacionarnih gostiju u 2017. godini došlo bi u Hrvatsku kao posljedica njihove posjete Hrvatskoj na kruzeru u prijašnjim godinama.
- Negativni učinci kruzinga na okoliš trebali bi se smanjiti uvođenjem niza različitih mjera koje se predlažu u ovoj Studiji.



6. PREPORUKE ZA USMJERAVANJE RAZVOJA

6.1. Organizacija

- Predlaže se stvaranje organizacijskog okvira međunarodnog kruzing turizma koji bi obuhvatio:
 - nacionalnu razinu i
 - lokalnu razinu.
- Kao provedivo rješenje, u okviru postojećeg zakonodavstva, nameće se interesno organiziranje koje se na razini Hrvatske može provesti osnivanjem nacionalne udruge za kruzing turizam u skladu sa Zakonom o udrugama (Narodne novine 88/2001). Takav način organiziranja je u skladu s praksom koja je primijenjena u drugim državama kada je riječ o kruzingu, gdje su gotovo sve kruzing organizacije u stvari udruge (asocijacije) zainteresiranih subjekata.
- Hrvatska nacionalna udruga za međunarodni kruzing turizam trebala bi predstavljati oblik dobrovoljnog udruživanja subjekata (pravnih osoba) zainteresiranih za razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj čiji bi se glavni ciljevi i zadaci mogli svesti na sljedeće:
 - promocija Hrvatske kao poželjne kruzing destinacije,
 - predstavljanje hrvatskih luka,
 - usklađivanje ponude hrvatskih kruzing destinacija,
 - očuvanje prirodnog okoliša,
 - koordinacija raznih subjekata koji sudjeluju u razvoju kruzing turizma,
 - usklađivanje tarifne politike luka,
 - stalna razmjena relevantnih informacija,
 - ustanovljavanje jedinstvene metodologije praćenja kruzing prometa,
 - predlaganje poboljšanja u zakonskoj regulativi,
 - poticanje stručnog rada i izrade studijske dokumentacije te
 - kontaktiranje s drugim asocijacijama povezanim s kruzingom.
- Predlaže se da sjedište nacionalne udruge za kruzing turizam bude u Dubrovniku. Iako će sam naziv udruge ovisiti o odluci osnivača, jedan od naziva koji bi mogao osigurati njezinu prepoznatljivost je *Hrvatska udruga za kruzing turizam* ili *Croatian Adriatic Cruise (CAC)*.
- Da bi udruga mogla sveobuhvatno ispuniti svoje ciljeve potrebno je da sastav njenih članova – pravnih osoba bude raznolik, odnosno da budu zastupljeni svi segmenti kruzing turizma u Hrvatskoj ili barem većina njih (lučke uprave, gradovi, turističke zajednice, brodski agenti, veće putničke agencije, znanstvene i stručne institucije itd.).
- Na lokalnoj razini izdvajaju se četiri glavna subjekta koja trebaju biti nositelji organizacije kruzing turizma. To su:
 - grad (sa svojim upravnim tijelima i komunalnim poduzećima),
 - lučka uprava,
 - turistička zajednica grada i
 - policija (regulacija prometa).
- Koordinacija navedenih subjekata trebala bi biti pod okriljem grada (gradske uprave) što znači da bi trebalo osnovati stalno koordinacijsko tijelo koje bi sačinjavali njihovi ovlašteni predstavnici i koje bi vodilo računa o pripremi destinacije za prihvat kruzera. Takvo stalno koordinacijsko tijelo hitno je potrebno u Dubrovniku, a poželjno je njegovo osnivanje i u drugim kruzing destinacijama, posebice Korčuli, Splitu i Zadru.



6.2. Promocija

- U ovom je trenutku moguće govoriti o tri smjera promocije kruzinga u Hrvatskoj: promocija Hrvatske kao kruzing destinacije, promocija određenih hrvatskih luka kao polaznih luka i interna promocija usmjerena na određene interesne skupine u hrvatskim destinacijama.
- Promocija Hrvatske kao kruzing destinacije ima za cilj značajnije etabliranje hrvatskih odredišta na rastućem međunarodnom tržištu kruzing putovanja. Pri tome se Hrvatska želi prikazati kao destinacija čija raznolika odredišta mogu biti izuzetno atraktivna za različite tipove kruzing putovanja.
- Hrvatska, odnosno njezine pojedine luke, mogu se, nadalje, promovirati kao polazne luke za krstarenja Jadranom i dalje prema Jonskom i Egejskom moru. Za određene brodare bi to mogla biti zanimljiva propozicija, kako iz perspektive nižih troškova u hrvatskim lukama tako i mogućnosti ticanja i organizacije izletničkih itinerera u nekim novim, još uvijek 'egzotičnim' destinacijama Hrvatske, Crne Gore i Albanije te, nadalje, Grčke i Turske.
- Internom promocijom usmjerenom na hrvatsku javnost općenito te specifično na interesne skupine u pojedinim destinacijama moguće je utjecati na stvaranje pozitivnog imidža kruzinga kao i na osvješćivanje uloge umrežene destinacije u stvaranju ukupnog kvalitetnog kruzing proizvoda.
- Promociju Hrvatske na tržištu kružnih putovanja valja usmjeriti na nekoliko različitih ciljnih publika. To su ponajprije brodari, zatim brodski agenti te, u određenoj mjeri, potencijalni putnici. Potrebno je obratiti pažnju i na interni marketing odnosno promociju prema interesnim skupinama u domicilnim destinacijama.
- U izboru promotivnih aktivnosti nužno je voditi računa o potrebi ostvarivanja izravnog kontakta s brodarima i brodskim agentima kao ključnim ciljnim publikama te o učinkovitom korištenju sredstava raspoloživih za promociju. U tom kontekstu u izboru promotivnih aktivnosti valja se usmjeriti u prvom redu na osobnu prodaju, nastupe na specijaliziranim sajmovima i odnose s javnošću, a u manjoj mjeri i na oglašavanje. Važno je, nadalje, kombinirano korištenje navedenih aktivnosti u sklopu tzv. *promotivnog miksa* kako bi se osigurao što veći sinergijski učinak.
- Promotivni materijali moraju podržavati predviđene promotivne aktivnosti. Kao osnovne materijale moguće je predvidjeti brošuru, Internet portal i materijale koji posebno podržavaju odnose s javnošću. Za očekivati je da će luke koje se značajnije orijentiraju na kruzere kao i luke koje pretendiraju postati polazne luke producirati vlastite promotivne materijale.
- Temeljna pretpostavka izvođenja postavljenih promotivnih aktivnosti je postojanje nositelja aktivnosti odnosno uspostava zajedničkog tijela čija bi funkcija bila promocija Hrvatske kao kruzing destinacije. Stoga se osnivanje Udruge postavlja kao prioritetna aktivnost.

6.3. Zaštita okoliša od negativnog utjecaja kruzera

- Lučke uprave trebaju u svojim planovima predvidjeti investicije vezane uz preuzimanja tzv. crnih i sivih voda te nerazgrađenih taloga, jer te vode predstavljaju veliku opasnost za Jadran. Ovakve investicije trebale bi se realizirati što prije i mogle bi biti samoisplative, odnosno predstavljaju mogućnost dodatne zarade lučkim upravama.
- Lučke uprave bi trebale tražiti od poduzeća koja preuzimaju, odvoze i odlažu otpad iz luke, poštivanje principa odvojenog prikupljanja i odlaganja otpada ('reciklaža') kao što je to predviđeno Zakonom o otpadu. Kako bi kvalitetnije mogle kontrolirati stanje, lučke uprave bi trebale bilježiti s kojeg kruzera je preuzeto i koliko otpada. Na taj način bi se mogao uspostaviti indikator koji bi omogućavao kvalitetniji nadzor i upravljanje otpadom.
- Zagađenje zraka bi se značajno moglo smanjiti kada bi se kruzerima (oni koji imaju tu mogućnost) omogućilo spajanje na izvor 'kopnene' električne energije dok su u luci.
- Zabrana svih vrsta ispuštanja, odnosno odlaganja u more otpada, pepela, sivih i crnih voda, opasnih tvari, itd. Kruzerima treba omogućiti odlaganje otpada, otpadnih voda i drugih tvari u lukama na



adekvatan način, odrediti korištenje čisteg goriva (kako bi smanjili onečišćenja zraka 5 do 10 puta) za vrijeme plovidbe u teritorijalnim vodama RH i boravka u lukama, kao što su to prije par godina i provele relevantne institucije i uprave Bermuda, Aljaske i Seatlea.

- Sadašnji i budući problem onečišćenja s kruzera vezani su i za područje izrade, provedbe i nadzora zakona te posebno MARPOL konvencije. Ukoliko su nadležnosti nejasne ili provedba nedjelotvorna, rješenje se može pronaći i u izradi novog zakonskog akta ili pravilnika. Sličnu inicijativu su pokrenuli i kongresmeni SAD-a kroz prijedlog zakona kojeg su nazvali *The Clean Cruise Ship Act – Zakon o zaštiti okoliša od zagađenja s kruzera*.
- Uvođenje principa 'zagađivač plaća':
 - Izraditi model optimalne naplate naknade te istražiti potrebe postojećih institucija (također lučkih uprava, lokalne samouprave, istraživačkih institucija, udruga za zaštitu prirodne i kulturne baštine) za sredstvima kako bi se unaprijedila provedba zakonodavstva;
 - Omogućiti brzo i učinkovito sankcioniranje prekršitelja zakona i međunarodnih konvencija.
- Kvalitetniji nadzor kretanja kruzera:
 - za različite veličine kruzera odrediti dozvoljena područja zadržavanja i sidrenja te koridore kretanja-plovidbe;
 - uspostaviti strogi i stalni nadzor kruzera s obzirom na njihov kumulativni utjecaj na okoliš; neposredan nadzor kruzera mora uključivati nadzor brodskih dnevnika i procedura te izvješćavanje nadležnih tijela o aktivnostima na brodu, stanju opreme, upravljanju otpadnim vodama, otpadom i opasnim tvarima.
- Stimuliranje dolazaka manjih i tehnološki (s obzirom na utjecaj na okoliš) prihvatljivijih brodova.

6.4. Unapređenje turističkog proizvoda kruzing destinacija

- Poboljšati dostupnost turističkih brošura gostima s kruzera.
- Unaprijediti promet vozila i pješaka u destinacijama na način da je utjecaj tih tokova na svakodnevicu stanovnika i gostiju grada/mjesta najmanji.
- Poboljšati uređenost destinacije i njezine okolice te turističku signalizaciju.
- Poboljšati ponudu destinacija u cilju ostvarenja veće prosječne potrošnje posjetitelja s kruzera na kopnu. Razlike u visini i strukturi potrošnje posjetitelja s kruzera u hrvatskim destinacijama ukazuju na moguće pravce razvoja te ponude. Posebne mogućnosti se javljaju u segmentu kupnje trgovačke robe - destinacije koje imaju dobru ponudu u pravilu ostvaruju veću prosječnu potrošnju, jer se znatan dio novca troši upravo na takve potrebe. Izgradnja lučkih putničkih terminala s popratnim sadržajima u nekim lukama bi također moga rezultirati povećanom potrošnjom.
- Poboljšati ponudu izleta i mogućnosti za potrošnju tijekom izleta i razgleda grada; uobičajena je praksa u mnogim turističkim zemljama da se izletnike vodi na mjesta gdje mogu ostvariti potrošnju (zlatarnice, suvenirnice, obrtničke radionice, vinarije, delikatesne trgovine i sl.). Privlačnim i dobro osmišljenim izletima, može se povećati prosječna potrošnja posjetitelja i njihovo zadovoljstvo unatoč činjenici da se tijekom vožnje do i od izdvojene destinacije izleta najčešće ne troši ništa.
- Omogućiti odgovarajuće prethodno informiranje putnika na brodu o destinaciji, putem različitih medija. Na taj način putnici bi se mogli više zainteresirati za destinaciju posjeta, a time i potaći na dodatnu potrošnju u destinaciji.



6.5. Zakonodavstvo koje se odnosi na pomorskoputničke luke

- Donijeti izmjene i dopune Zakona kojima bi se:
 - bolje definiralo što se smatra lučkom infrastrukturom, što lučkom suprastrukturom, a što lučkom opremom;
 - preciznije odredilo lučke djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet;
 - olakšalo uknjižbu pomorskog dobra radi sređivanja stanja na pomorskom dobru i stavljanja istog u gospodarsku funkciju.

6.6. Lučke pristojbe i naknade

- Luke Dubrovnik i Korčula, trebale bi preispitati mogućnost podizanja cijena svojih lučkih usluga.
- U luci Dubrovnik u Gružu u tijeku je realizacija investicije u lučku infrastrukturu, koja će podići razinu kvalitete usluga, a prognoze rasta potražnje pokazuju da Dubrovnik neće moći prihvatiti sav promet koji će biti usmjeren prema njemu pa cijene trebaju biti jedan od korektivnih mehanizama za selekciju te potražnje.
- Za točne iznose povećanja nužno je napraviti detaljnu analizu tržišta, odnosno elastičnosti potražnje o cijenama pristojbi i naknada. Pri tome treba razraditi cijeli sustav cijena ovisno o kvaliteti brodova (utjecaj na okoliš), veličini brodova, razdoblju dolaska u pojedinim dijelovima godine, dobu dana, učestalosti dolaska itd.
- Luke s malim prometom kruzera (i putnika) i s namjerom povećanja njihovog broja, trebale bi smanjiti ili barem zadržati cijene usluga te poboljšati kvalitetu lučke, ali i dodatnih usluga brodovima, kao što je to, na primjer, slučaj s lukama Rovinj, Pula, Rijeka i Šibenik
- Predlaže se da luka Split još neko vrijeme ne podiže razinu cijena usluga jer je realno očekivati da bi baš Split trebao biti zamjena nekim brodovima za Dubrovnik, a trebao bi privući i novu potražnju. Kad Split dosegne određenu granicu razvoja međunarodnog kruzinga, uz investicije u bolju uslugu, što se planira, tada se cijene mogu i značajnije dizati bez posljedica na smanjenje potražnje.
- Tarifna politika luke Zadar može biti do određene mjere neovisna o drugim lukama, budući da zbog lokacije luke i Grada nema stvarnu konkurenciju u neposrednom okruženju.
- Preporuka je da se u luci Rijeka izračun lučkih pristojbi uskladi s izračunom u ostalim hrvatskim lukama.
- Preporuka je da se u lukama Rijeka i Pula, izračun lučkih pristojbi ne radi u američkim dolarima, nego u eurima kao kod ostalih luka.
- Treba odrediti i minimum koji se može naplatiti brodu u luci, jer postojeći način izračuna u pojedinim slučajevima dovodi do nerealno niskih iznosa lučkih pristojbi.
- Nužno je izbjeći međusobnu konkurenciju naših kruzing luka pa je dogovaranje oko zajedničke razvojne politike korisno svim lukama u sustavu kruzinga.



6.7. Edukacija i prikupljanje informacija

- Predlaže se permanentna edukacija o kruzing turizmu svih uključenih u međunarodni kruzing u Hrvatskoj.
- Unapređenje praćenja statističkih pokazatelja međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj od strane Državnog zavoda za statistiku RH je nužno i u tom smislu već su poduzete neke inicijative.
- Izdvojeno praćenje prihoda od međunarodnog kruzing turizma od strane lučkih uprava bilo bi potrebno za preciznije definiranje ukupnog prihoda od međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj.
- Kontinuirano praćenje stavova i potrošnje posjetitelja s kruzera u hrvatskim destinacijama u razumnim vremenskim razmacima (svake 2-3 godine, na primjer) je nužno radi uvida u karakteristike potražnje i procjene ukupnog prihoda od međunarodnog kruzinga.

6.8. Monitoring

- Sustavom monitoringa određuje se što će se pratiti, odnosno koji su podaci potrebni da bi se moglo relevantno zaključivati o stanju pojave koja se promatra i njezinom daljnjem usmjeravanju, zatim način praćenja tih podataka te subjekti zaduženi za praćenje u funkciji realizacije održivog razvoja kruzinga u Hrvatskoj.
- Glavni nositelji monitoringa u tako osmišljenom sustavu trebali bi biti:
 - Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka Republike Hrvatske (Ministarstvo) te
 - Hrvatska udruga za kruzing turizam (CAC, nakon osnivanja).
- Ministarstvo bi putem:
 - Uprave za razvoj turizma,
 - Uprave za sustav turističkih zajednica i selektivne oblike turizma i
 - Uprave pomorskog prometa, pomorskog dobra i luka,
 sinergijskim djelovanjem trebalo nadzirati budući razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj te mjerama koje mu prema zakonu stoje na raspolaganju pomagati da se razvoj ostvaruje u željenom smjeru. Također, Ministarstvo je najodgovornije za praćenje poboljšanja zakonske regulative koja se tiče kruzinga.
- Drugi glavni nositelj monitoringa je Hrvatska udruga za kruzing turizam (CAC), koju tek treba osnovati. Sastav te udruge, kako je predloženo u ovoj Studiji, može osigurati onaj dio monitoringa koji ne pripada Ministarstvu, ali je bitan za praćenje ostvarenja predložene razvojne opcije. To se, prije svega, odnosi na praćenje sljedećih grupa aktivnosti:
 - promotivne aktivnosti,
 - poslovni rezultati kruzing turizma,
 - tarifna politika,
 - učinak usklađivanja privatnih i javnih interesa,
 - doseg organizacijskih mjera te
 - prikupljanje relevantnih podataka o kruzingu (povezivanje s Državnim zavodom za statistiku i drugim relevantnim institucijama).
- Na lokalnoj razini praćenje učinaka razvoja kruzinga na destinaciju trebaju preuzeti:
 - gradovi (preko svojih upravnih odjela za gospodarstvo/turizam i komunalne poslove) te
 - turističke zajednice gradova.
- Posebnu pažnju treba usmjeriti na sljedeće predmete monitoringa:
 - utjecaj kruzinga na razvoj stacionarnog turizma,
 - utjecaj kruzinga na privlačnost destinacije,
 - utjecaj kruzinga na ukupno gospodarstvo destinacije,
 - utjecaj kruzinga na okoliš,
 - utjecaj kruzinga na komunalne troškove grada te
 - utjecaj kruzinga na odvijanje prometa u gradu.



- Unutar sustava monitoringa potrebno je ustanoviti redovito izvještavanje o dosezima razvoja, kako na nacionalnoj tako i na lokalnoj razini. Pri tome se kao minimum može prihvatiti kvartalni ritam izvještavanja, što bi omogućilo pravovremeno poduzimanje potrebnih mjera i aktivnosti.

6.9. Projekti i studije

- Predlaže se izrada niza projekata i studija te poduzimanje određenih aktivnosti radi stvaranja odgovarajuće podloge za realizaciju predložene razvojne koncepcije. Redoslijed navođenja tih projekata i aktivnosti ne označava i stupanj njihovog prioriteta, ali se ipak kao prioritete aktivnosti navode organizacija i promocija, a zatim i projekti kojima se detaljnije može definirati održivi razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj, odnosno u pojedinim kruzing destinacijama.

Područje	Projekti (→)/ aktivnosti (•)
Organizacija	<p>→ IZRADA PROJEKTA USTROJAVANJA UDRUGE <i>CROATIA ADRIATIC CRUISE</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Osnivanje udruge <i>Croatia Adriatic Cruise</i>
Promocija	<p>→ IZRADA MARKETING PLANA MEĐUNARODNOG KRUIZING TURIZMA U HRVATSKOJ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izrada promotivnih materijala i njihova distribucija • Priprema i organizacija studijskih putovanja
Edukacija	<p>→ PROJEKT EDUKACIJE SUDIONIKA UKLJUČENIH U MEĐUNARODNI KRUIZING TURIZAM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provođenje edukacijskih seminara <p>→ PROGRAM RADA SA STANOVNIŠTVOM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementacija programa rada sa stanovništvom
Održivost	<p>→ IZRAČUN NOSIVIH KAPACITETA DESTINACIJA ZA MEĐUNARODNI KRUIZING TURIZAM</p> <p>→ IZRADA STUDIJE UTJECAJA MEĐUNARODNOG KRUIZING TURIZMA NA OKOLIŠ</p> <p>→ DEFINIRANJE ODRŽIVOG NOSIVOG KAPACITETA ISTOČNOG JADRANA U BROJU I VRSTI KRUIZERA ZA POJEDINA PODRUČJA, PREVENTIVNIH AKTIVNOSTI I MEHANIZAMA KONTROLE TE SANKCIJA ZA NASTALE ŠTETE</p>
Razvoj turističkog proizvoda	<p>→ IZRADA PROJEKTA KONKURENTNOSTI HRVATSKE KAO KRUIZING DESTINACIJE/ BENCHMARKING</p> <p>→ IZRADA DETALJNIH STUDIJA RAZVOJA MEĐUNARODNOG KRUIZINGA U POJEDINIM LUKAMA/KRUIZING DESTINACIJAMA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podizanje kvalitete i dostupnosti informacija u kruzing destinacijama i unapređenje prometne i turističke signalizacije
Tarifni sustav	<p>→ IZRADA PRIJEDLOGA TARIFNOG SUSTAVA KRUIZING LUKA</p>
Prikupljanje informacija/ monitoring	<p>→ KONTINUIRANO PRAĆENJE STAVOVA I POTROŠNJE POSJETITELJA S KRUIZERA U HRVATSKIM DESTINACIJAMA TICANJA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unapređenje praćenja statističkih pokazatelja međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj od strane Državnog zavoda za statistiku RH



7. ZAKLJUČNI OSVRT

- Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj je prva studija koja se na sustavan način bavi tim specifičnim dijelom nautičkog turizma u nas. Razvoj međunarodnog kruzing turizma Hrvatskoj se *dogodio*, odnosno pojavio se i jednostavno *naslonio* na postojeće resurse.
- S druge strane, njegov razvoj u svijetu pokazuje da se kao *turistički proizvod* još uvijek nalazi u fazi uzleta te da se rast te potražnje i u Hrvatskoj u idućim godinama može očekivati prema visokim stopama, s učincima koje je teško sagledati.
- Zbog toga je potreban potpuno drugačiji pristup razvoju međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj nego što je to bilo do sada. Osnove tog pristupa predložene su u ovoj Studiji i mogu poslužiti za izradu strategije razvoja međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj.
- Ova Studija nije mogla dati odgovore na sva pitanja koja zanimaju različite javnosti, gospodarstvenike, znanstvenike i ostale stručnjake. Međutim, svi će oni u ovoj Studiji naći niz podataka, stajališta i prijedloga koji će sva buduća, detaljnija istraživanja ove pojave učiniti lakšim, a Naručitelju omogućiti izbor rješenja koja trebaju rezultirati održivim razvojem međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj.
- Iako je jasno da u izboru tog puta Hrvatska nije potpuno autonomna, nego da u velikoj mjeri ovisi i o stavovima brodarskih kompanija i njihovim razvojnim opcijama, ipak na taj razvoj ona može bitno utjecati. Pri tome dobra organizacija ponude, odnosno cijelog sustava kruzinga te u skladu s tim odgovarajući marketing i planiranje razvoja infra i suprastrukture posebno luka, ali i turističkih destinacija s njihovim funkcionalnim okruženjem, može znatno doprinijeti boljoj poziciji Hrvatske u suradnji s brodskim kompanijama oko planiranja razvoja međunarodnog kruzinga na području naše zemlje.
- Na kraju treba reći da bi bilo pogrešno prestati s daljnjim istraživanjima i praćenjem razvoja međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj nakon ove Studije. U ovoj turističkoj aktivnosti leži veliki potencijal za gospodarski boljitak znatnog broja naših turističkih destinacija i Hrvatske u cjelini, ali samo pod uvjetom da se razvojem pojave dobro upravlja.
- Stoga se u ovoj Studiji, osim prijedloga razvojne koncepcije, daje i popis projekata i istraživanja koja bi trebala uslijediti kako bi se planirani razvoj međunarodnog kruzing turizma zaista mogao odvijati u skladu s interesima lokalnih zajednica i države Hrvatske, ali uvažavajući i interese drugih gospodarskih aktivnosti te prije svega principe održivog razvoja.