

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET RIJEKA**

IRENA DUJMOVIĆ

**TRENDOVI RAZVOJA KRUZING TRŽIŠTA
DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET RIJEKA

TRENDOVI RAZVOJA KRUZING TRŽIŠTA
DEVELOPMENT TRENDS IN CRUISE MARKET
DIPLOMSKI RAD

Naziv kolegija: Pomorsko putnički promet

Mentor: doc. dr. sc. A. Jugović

Studentica: Irena Dujmović

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0115046723

Rijeka, rujan, 2014.

Studentica: Irena Dujmović

Smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0115046723

IZJAVA

kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom **TRENDOVI RAZVOJA KRUZING TRŽIŠTA** izradila samostalno pod mentorstvom doc. dr. sc. A. Jugovića.

U radu sam primijenila metodologiju znanstveno - istraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskog jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

IRENA DUJMOVIĆ

SAŽETAK

Rad obrađuje tematiku kruzning tržišta u svijetu i Hrvatskoj. Glavne predmetnice istraživanja u radu su kretanja brodova za kružna putovanja, vodeće kruzning kompanije, emitivna kruzning tržišta te kretanje putnika u glavnim lukama za kružna putovanja. U radu se nastoji ukazati na stalno povećanje ponude i potražnje za kruzning turizmom. Poseban osvrt u radu je na luke Republike Hrvatske, osobito Dubrovnik s obzirom na njegovu važnost kao jedne od najvećih luka ticanja na Mediteranu.

Ključne riječi: kruzning brodovi, kruzning putovanja, kružna tržišta, luke za kružna putovanja

SUMMARY

This paper deals with the subject of cruise market in the world and in Croatia. Main topics of research are cruise ships, leading cruise companies, cruise head markets and movement of passengers in the main ports for cruises. This paper attempts to establish permanent increase in the supply and demand for cruise tourism. Special emphasis in this paper is given in Croatian ports, especially Dubrovnik because its importance as a major port of call in the Mediterranean.

Keywords: harbour cruises, cruise market, cruises, cruise ships

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA	2
2. POJAM I ZNAČENJE KRUZING TURIZMA	4
2.1. OSNOVNE ZNAČAJKE KRUZING TURIZMA	6
2.2. POVIJESNI RAZVOJ KRUZING TURIZMA	8
2.3. UVJETI ZA RAZVOJ KRUZING TURIZMA	11
2.4. STANJE KRUZING TURIZMA	12
2.4.1. Razvoj kruzing turizma u svijetu	17
2.4.2. Razvoj kruzing turizma u Europi	22
3. KRETANJA KRUZING TRŽIŠTA, PUTNIKA I FLOTE KRUZING BRODOVA U SVIJETU	26
3.1. ANALIZA KRUZING TRŽIŠTA	26
3.2. KRETANJE BROJA PUTNIKA NA KRUŽNIM PUTOVANJIMA	29
3.3. STANJE FLOTE ZA KRUŽNA PUTOVANJA	30
3.4. VODEĆE KRUZING KOMPANIJE	31
3.5. BUDUĆNOST KRUZING TURIZMA	32
4. ANALIZA I OCJENA STANJA KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	35
4.1. PONUDA I PROGNOZA POTRAŽNJA KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	38
4.2. PRIHODI OD KRUZING TURIZMA	40
4.3. SWOT ANALIZA KRUŽNIH PUTOVANJA	42
5. MOGUĆI PRAVCI RAZVOJA VAŽNIJIH LUKA KAO KRUZING U REPUBLICI HRVATSKOJ	45
5.1. VIZIJA I MISIJA KRUZING TURIZMA	48

5.2. LUKE KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	51
5.1.1. Luka Dubrovnik.....	52
5.1.2. Luka Split	55
5.1.3. Luka Zadar.....	56
5.1.4. Luka Rijeka	58
5.1.5. Luka Rovinj	61
5.1.6. Luka Šibenik.....	62
5.1.7. Luka Pula.....	64
6. ZAKLJUČAK	65
LITERATURA	67
POPIS ILUSTRACIJA	70

1. UVOD

Kružna putovanja su sve privlačniji i češći oblik odmora koji je pogodan za cijelu obitelj. Putnici brodovima za kružna putovanja putuju na određenoj ruti te pritom obilaze različite gradove u kojima se nalaze luke ticanja takvih brodova u različitim zemljama. Hrvatska je, kao i ostale morske države, prepoznala potencijal razvoja kružnih putovanja te sudjeluje putem luka ticanja Dubrovnik, Split i Zadar. Kao jedan od najvažnijih čimbenika za to opredjeljenje je vrlo razvedena obala te mnoštvo malih, srednjih i velikih luka i lučica. Misija kruzinga jest doprinijeti povećanju blagostanja, prije svega stanovništva u kruzning destinacijama, a potom i u pripadajućim regijama, kao i Hrvatskoj u cjelini, te promovirati naše prirodno i kulturno naslijeđe u svijetu.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja u radu je analiza stanja i trendova razvoja kruzning turizma. Predmet istraživanja u radu su kruzning tržišta, porast razvoja kruzning industrije i analiza stanja razvoja kruzinga u Republici Hrvatskoj. Objekt istraživanja su brodovi i luke za kružna putovanja.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Radna hipoteza je dokazivanje pozitivnog trenda kretanja kruzning tržišta, odnosno stalnog širenja kruzning industrije.

1.3. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA

Svrha i cilj istraživanja u radu je objasniti o kakvoj se vrsti turizma radi, kakva su kretanja kruzing turizma na svjetskim, europskim i hrvatskim tržištima. Cilj rada je dati odgovore na sljedeća pitanja:

- Koja su glavna tržišta kruzing industrije?
- Koje su vodeće kruzing kompanije?
- Kako se kreće broj putnika na kruzing putovanjima?
- Koje su vodeće luke Hrvatske po pitanju kruzing turizma?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Znanstvene metode korištene prilikom izrade rada su metoda analize i sinteze, indukcije i dedukcije te komparacije. Izvori podataka su navedeni na kraju i u samom radu, a korištena je dostupna znanstveno stručna literatura iz područja kruzinga te stručnih radova objavljenih u časopisima i zbornicima, različiti izvještaji o kretanju razvoja kruzing turizma i internetski izvori.

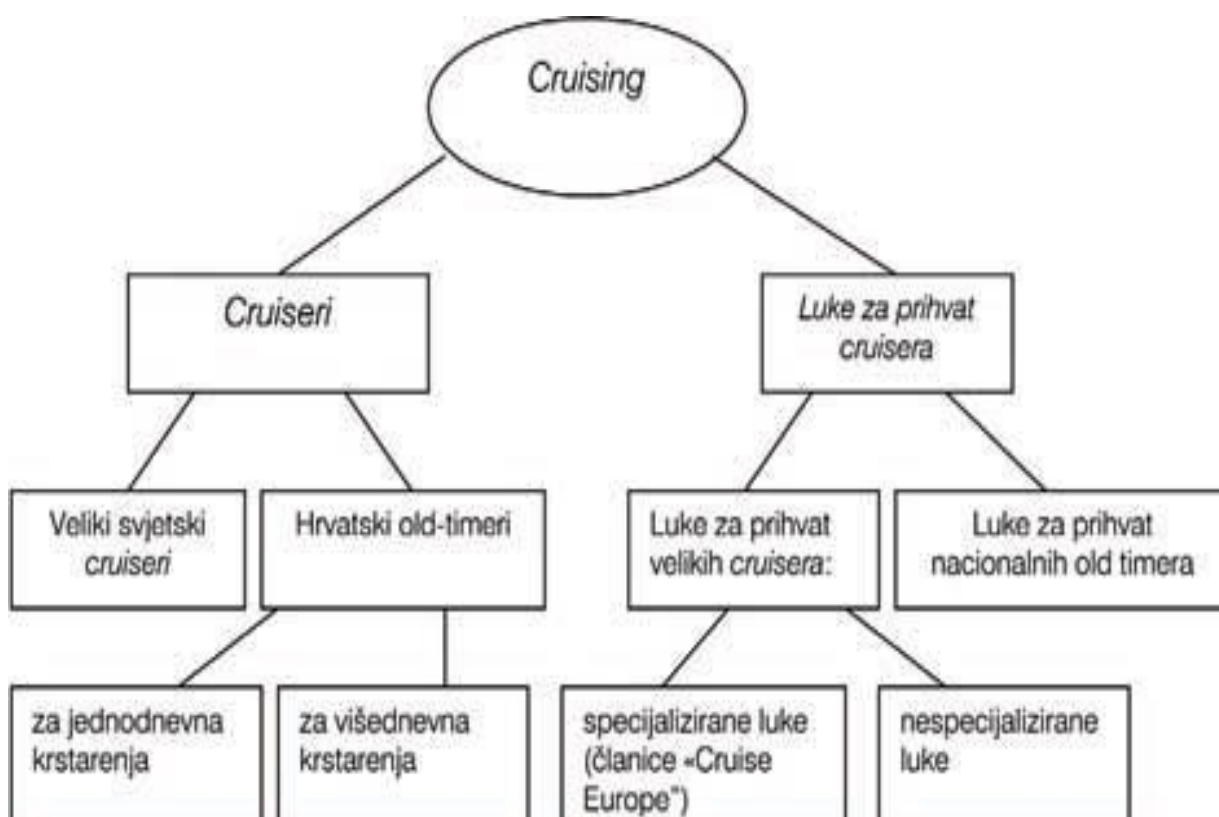
1.5. STRUKTURA RADA

Struktura rada je sljedeća. Nakon poglavlja „UVOD“ u kojem je definiran predmet i svrha istraživanja, slijedi poglavlje dva „POJAM I ZNAČENJE KRUZING TURIZMA“ u kojem su objašnjene osnovne značajke kruzing turizma, povijesni razvoj kruzing turizma, uvjeti za razvoj kruzinga te stanje kruzinga u svijetu i u Europi. Također su

objašnjena i buduća očekivanja kruzing turizma. Treće poglavlje obuhvaća analizu „KRETANJA KRUZING TRŽIŠTA, PUTNIKA I FLOTE KRUZING BRODOVA“ u kojem su dani statistički podaci o spomenutim pojavama kako bi se objasnilo njihovo kretanje, razvoj i značaj. Poglavlje četiri „ANALIZA I OCJENA STANJA KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ“ definira ponudu i potražnju za kruzing turizmom u Hrvatskoj te navodi prihode koji se ostavaruju od ove vrste turizma, kao i SWOT analizu u kojoj se obrađuju prednosti, nedostaci, prilike i slabosti razvoja kruzing turizma u RH. Naredno poglavlje, poglavlje pet „MOGUĆI PRAVCI RAZVOJA VAŽNIJIH LUKA KAO KRUZING U REPUBLICI HRVATSKOJ“ opisuje stanje i kretanje kruzing turizma u lukama Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka, Šibenik, Rovinj i Pula te viziju i misiju kruzing turizma u RH. Zadnje poglavlje rada je „ZAKLJUČAK“ u kojem je dan osvrt na cjelokupan rad. Rad također sadrži popis literature i popis ilustracija korištenih u radu.

2. POJAMI I ZNAČENJE KRUZING TURIZMA

Kruzing je vrsta nautičkog turizma koja označava kružna putovanja plovilom kruzing-kompanije sa svim pratećim uslugama osiguranim na brodu. Kruzing se može podijeliti u dvije skupine: na luke za prihvata kruzera i kruzere. U praksi se susreće i razvrstavanje prema veličini brodova:¹ veliki, srednji i mali kruzeri, pri čemu se kruzeri s manje od 10 kabina isključuju iz razvrstavanja, namjeni, mjestu obavljanja kruzinga (riječni i morski), kvaliteti, veličini i drugim kriterijima. Autor Luković ističe podjelu kruzinga u Hrvatskoj na svjetske kruzere i hrvatske old timere, a luke razvrstava na one za prihvata velikih kruzera i luke za prihvata nacionalnih old timera (slika1.).



Slika 1: Model kruzinga u Hrvatskoj

Izvor: Luković T., Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog kruzinga, Naše more, 2008, 55. 5/6, str. 234.

¹ Luković T., Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog kruzinga, Naše more, 2008, 55. 5/6, str.235.

Turizam brodskih kružnih putovanja skup je odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. Takva krstarenja povezana su s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka.

Kruzeri su brodovi za užitak koji nude mnoštvo različitih sadržaja i destinacija tijekom putovanja. Bit kružnih putovanja nije isključivo putovanje već popratni sadržaji koje ono nudi. Karakteristika kružnih putovanja je ta što putovanje završava u luci ukrcaja. Najveći brodovi za kružna putovanja su brodovi Oasis of the Seas i Allure of the Seas kompanije Royal Caribbean.

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 putovanjima noćenja ostvaruju 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, kada se odvija u unutarnjim vodama dviju ili više država. Može se odvijati na moru, rijekama i jezerima.

Destinacija kao širi pojam tijesno je povezana sa zaposlenošću flote pojedine brodske kompanije. Predstavlja područje s različitim prirodnim bogatstvima, oblicima ili privlačnostima što se nude turistima. Važnost geografskog položaja promatra se tako da putnici često odabiru krstarenje prema itineraru, a ne prema brodu ili kruzing-kompaniji.²

² Benić, I., Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu, Ekon. Misao i praksa, god. XVIII. 2009., br. 2. (301-348), str. 301.

2.1. OSNOVNE ZNAČAJKE KRUZING TURIZMA

Posebno organiziran prijevoz putnika morem javlja se u novije vrijeme, iako je strukturna podjela morskog brodarstva u vezi s prijevozom ljudi i stvari postojala i u prošlosti. Putničko brodarstvo posebna je vrsta morskog brodarstva koja, koristeći se specifičnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika. Prema načinu formiranja vozarina, djelovanju tržišta i organizaciji poslovanja, razlikuje se linijsko i turističko putničko brodarstvo. Predmet prijevoza su putnici i osobni automobili, a trajektima se prevoze i teretna vozila. Prema geografskom položaju, putničko brodarstvo može biti kabotažno i prekomorsko.³

Turističko brodarstvo obilježavaju luksuzno opremljeni brodovi za kružna putovanja koji zbog svojih karakteristika razvijaju velike brzine. Brodovi za kružna putovanja vrlo su skupi zbog čega poduzeća u turističkom brodarstvu moraju raspolagati znatnom financijskom snagom. U organizacijskoj strukturi turističkih brodara vrlo je važna kadrovska funkcija koja pribavlja bijelo osoblje.

Brodovi za kružna putovanja postižu prag rentabilnosti tek kod visokog stupnja popunjenosti kapaciteta pa se tijekom godine brodovi sezonski usmjeravaju na privlačnije lokacije. Prodaja broskog prostora odvija se pomoću turističkih agencija koje pomorsko-prijevoznički proces ugrađuje u ponudu turističkog kružnog putovanja. Upravo je iz tog razloga prodajna funkcija u organizacijskoj strukturi turističkog brodarstva neznatna, a zadatak joj je tek pronalaženje turističke agencije koja će osigurati dobru popunjenost kapaciteta broda. Pritom vodi računa da posljedice loše popunjenosti broda ne snosi brodar.

Brod za krstarenje ili *cruiser* je brod namijenjen kružnim turističkim putovanjima, najčešće u tropskim ili zatvorenim morima, gdje se putnicima tijekom putovanja nude mogućnosti najrazličitijih razonoda i atrakcija na brodu. Iako se prvi brodovi namijenjeni samo za krstarenja grade već 1970-tih, razvoj počinje polovinom 1990-tih kada je izgrađen prvi brod veći od transatlantika *Queen Elizabeth - cruiser Carnival Destiny*. Od tada se

³ Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Sveučilište u rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka 2003, str. 79.

grade sve veći brodovi tog tipa jer su zahtjevi za takvim turističkim putovanjima u znatnom porastu.

Kružna putovanja oblik su prijevozne i turističke usluge. Turistička usluga odnosi se na turističke destinacije s djelatnostima koje pridonose kvaliteti usluge u toj destinaciji (sportsko-rekreacijski sadržaji, trgovine, banke, kockarnice, muzeji, kulturne znamenitosti i dr.). Za organizaciju kružnih putovanja specijalizirane su turističke agencije. Organizacija kružnih putovanja predstavlja se kao kompleksan proizvod brodarstva, lučkih djelatnosti, kopnenog i zračnog prometa, opskrbljivača brodova, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih objekata, trgovine, turističkih i pomorskih agencija...

Kružna putovanja predstavljaju međuovisnost i interakciju pomorskog prometa (brodovi i luke) i turizma (turistička destinacija i zabava). Premda je kruzning turizam vrsta odmora koja pruža zadovoljstvo, on je također ozbiljan i vrlo složen biznis u kojem turističke destinacije imaju važnu ulogu i interes. Kruzning turizam ima dva elementa koji zajedno pružaju kruzning doživljaj koji potrošači traže, a to su turizam i zabava. Međunarodni kruzning biznis može postati pokretačka snaga gospodarskog i društvenog razvoja konkretne turističke destinacije, ukoliko gospodarski subjekti i lokalna zajednica pravodobno prilagode ukupnu ponudu visokovrijednoj potražnji kruzning turizma.⁴

U odnosu na stacionarni turizam, kruzning turizam obilježava manje izražena sezonalnost, a sezona počinje ranije i završava kasnije. Većina prometa odvija se u razdoblju od svibnja do listopada (91% ticanja i 82% putnika). Za vrijeme boravka u destinaciji najčešće aktivnosti putnika su konzumacija pića u ugostiteljskim objektima (81%), odlazak u kupovinu (82%) i samostalno razgledavanje grada (69%). Nešto manje od polovice putnika (48%) konzumira hranu u ugostiteljskim objektima, a 45% putnika odlazi na organizirani izlet u okolicu i/ili organizirano razgledavanje grada. U organizaciji agencije značajno se češće odlazi u razgledavanje grada (42%), a manje u okolicu (na poludnevnom izletu u okolicu bilo je oko 9% gostiju, a na cjelodnevnom manje od 1%).⁵

Broj zainteresiranih putnika iz godine u godinu raste, ide u prilog tome činjenica da putovanja postaju sve više cjenovno prihvatljiva. Dolazi i do jake konkurencije na kruzning tržištu, što prisiljava ponuđače kružnih putovanja da snize cijene i približe kružna putovanja kupcima slabije platežne moći. Druga značajna promjena u posljednjih nekoliko

⁴ Brešković, J. Novaković, R. Razvoj turističke destinacije pod utjecajem kruzning turizma, Naše more, god.49. (1/2), 2002. god. str. 62.

⁵ <http://www.mint.hr/UserDocsImages/SAZETAK-Studija-kruzning.pdf>, 25.05.2014.

godina odnosi se na dob putnika zainteresiranih za taj oblik turizma. Tako su nekad na kružna putovanja uglavnom išli putnici treće životne dobi, dok se danas na takva putovanja pretežito odlučuju obitelji s djecom, mlađi ljudi koji odlaze na bračna putovanja te čak skupine mladih ljudi koji odlaze na apsolutna putovanja i slično. Na tržištu kružnih putovanja vlada velika konkurencija i javlja se sve više individualnih ponuđača, ali i multinacionalnih kompanija.

Kruzing turizam je od pokretanja jedina grana turizma koji je do 2011. bio u konstantnom porastu. Tek je 2012. godine kruzing turizam osjetio lagani pad, a to se dogodilo vjerojatno radi havarije kruzera „Concordia“ pored otoka Gigli te ekonomske krize.⁶ Rezultat takvog kontinuiranog razvoja je razvitak velikih kruzing korporacija s velikim flotama, ali i manjih kompanija s manjim flotama specijaliziranih kruzera. Pritom se posebno ističe povezanost i međusobna uvjetovanost kruzera i luka za njihov prihvata.

Na temelju analize financijskih izvješća Carnival Corporation i Royal Caribbean Cruises izneseno je pet činjenice o kruzing ekonomiji:⁷

1. Neto prihodi brodarima konstantno su u porastu,
2. Cijene karata su jedva dostatne za pokrivanje troškova broda, zbog čega veliku ulogu odigravaju dodatne usluge na brodu,
3. Realne cijene ulaznica imaju tendenciju opadanja,
4. Potražnja na tržištu krstarenja je cjenovno vrlo elastična,
5. Potražnja za stankama na brodu je cjenovno slabo elastična.

2.2. POVIJESNI RAZVOJ KRUZING TURIZMA

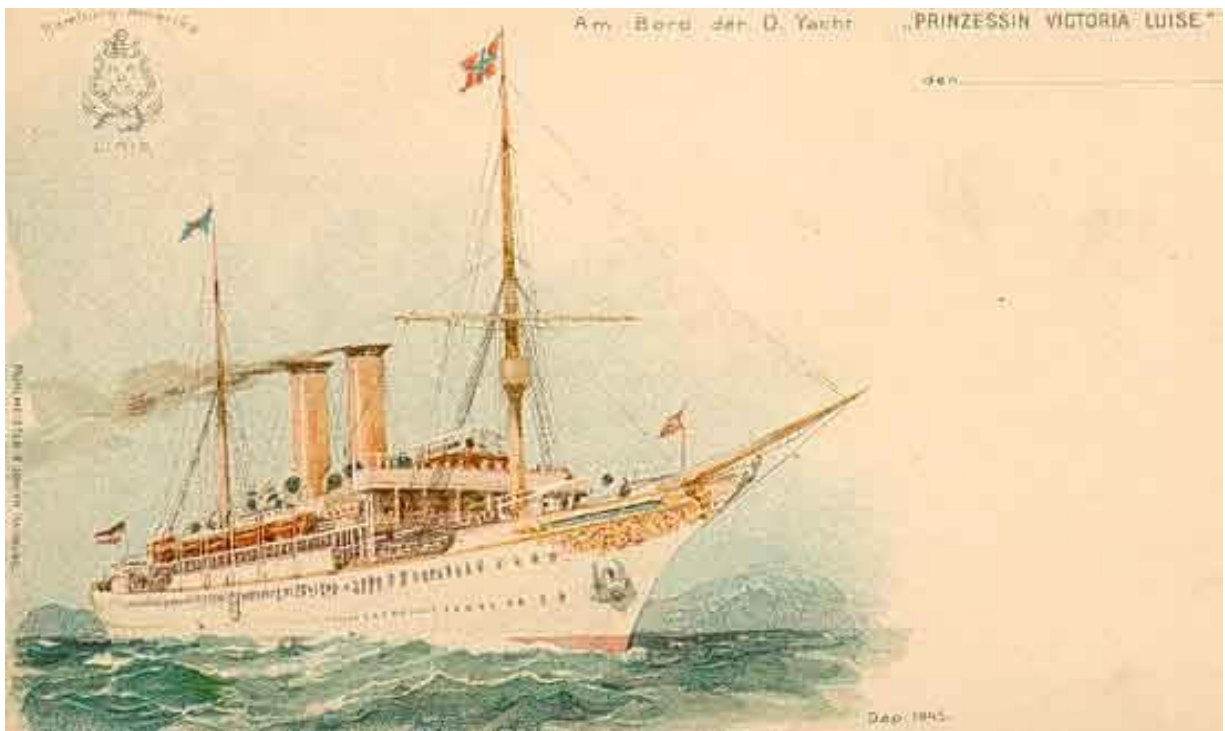
Povijest razvoja i zamisao kružnih putovanja bitno se razlikuju od današnjeg poimanja kružnih putovanja. Brodarska udruga „Black Ball Line“ 1818. godine prva je s flotom jedrenjaka započela s redovitom preoceanskom linijom prijevoza putnika na

⁶ http://www.cro-adriatic.com/vijesti_turizam.php, 25. 05. 2014.

⁷ Papathanassis A., Cruise Sector Growth, Gebler Research, Wiesbaden, 2009., str. 11.

relaciji SAD-a i Engleske i time započela kružna putovanja.⁸ Početak prijevoza putnika u prekoceanskoj plovidbi bio je samo djelomičan i odvijao se uz prijevoz tereta i poštanskih pošiljaka. Na putovanje se polazilo isključivo radi dolaska do određenog odredišta, a u prekoceanska područja moglo se stići isključivo ploveći brodom.

Prvi brod za kružna putovanja bio je „Prinzessin Victoria Luise“ (slika 2). Imao je bogato uređen interijer, knjižnicu, salone, dvoranu za vježbanje, prostor za film i sliku. Plovio je brzinom od 25 čvorova.



Slika 2: Prvi brod za kružna putovanja „Prinzessin Victoria Luise“

Izvor: <http://cruiselinehistory.com/the-first-cruise-ship-was-a-princess-the-prinzessin-victoria-luise-was-the-worlds-first-cruise-ship/>, 25. 05. 2014.

U začetku kružnih putovanja nije se pridavao veliki značaj kvaliteti prijevozne usluge, no tijekom vremena Amerikanci i Englezi grade brodove kojima uglavnom prevoze putnike podižući i kvalitetu prijevozne usluge. Uspostavom putničkih linija brodom dolazi i do nadmetanja pojedinih država u brzini ostvarenog putovanja. Zato se od 1838. godine

⁸ Miller, W. H., Great Cruise Ships and Ocean Liners from 1954 to 1988, Dover Publications, 1988.

počinje dodjeljivati Plava vrpca⁹ za počast najbržeg istočno/zapadnog prelaska Atlantika. Značajnije poboljšanje u kvaliteti putovanja nastaje tijekom 1840-tih i 1860-tih godina kada se gradi veći broj brodova, dok se tijekom 1906. godine grade još veći i brži brodovi, s više paluba. Na sve veći broj putnika u preoceanskoj plovidbi utjecala je velika emigracija stanovništva iz Europe u Ameriku. Prvi svjetski rat zaustavio je zahuktalu gradnju novih putničkih brodova na kružnim putovanjima i time znatno smanjio broj kružnih putovanja. Mnogi putnički brodovi koristili su se za prijevoz vojnika, a nakon rata dodjeljivani su kao ratno obeštećenje.¹⁰

Međutim, nakon rata započinje gradnja novih putničkih brodova koji interijerom i zabavnim sadržajima značajnije odudaraju od prijašnjih brodova za kružna putovanja. U zadnjih trideset godina više od 185 milijuna putnika u svijetu sudjelovalo je u nekoj vrsti kružnog putovanja brodom u trajanju duljem od dva dana. Od toga čak 70 % ostvarilo je putovanje u zadnjih deset godina, a čak 38 % u zadnjih pet godina.¹¹

Pomorska krstarenja kao oblik turističke ponude u SAD-u doživjela su uspjeh u 70-tima i 80-tima, a u Europi tek u 90-tima zbog drugačijih povijesnih, geografskih, socijalnih i ekonomskih obilježja regije. Početkom 70-tih u SAD-u osnivaju se brodske kompanije s koncepcijom krstarenja. Prvom kruzning kompanijom smatra se „Norwegian Caribbean Line“, osnovana 1966. U istom razdoblju osnovane su i kruzning kompanije „Royal Caribbean Cruise“ 1972. i „Carnival Cruise Line“ iste godine. Početkom 70-tih norveški investitori osnovali su još jednu kruzning kompaniju „Royal Viking Line“ koja je imala flotu od tri luksuzna broda.

Potražnja za cruising-om u sedmogodišnjem razvoju od 1989. do 1996. godine porasla je čak 50% te ponovno za 50% u četverogodišnjem razdoblju od 1996. do 2000. godine. U 2010. godini ukupan broj putnika na cruiser-ima bio je oko 18 milijuna, što u odnosu na 1995. godinu ukazuje na povećanje potražnje od oko 2,5 puta. Tijekom 2011.

⁹ Plava vrpca (engl. Blue Riband) – prvi brod koji je osvojio Plavu vrpcu pri zapadnom prijelazu 1838. godine je SS „Sirijus“ (18 dana 14 sati i 22 minute, brzinom od 8,03 čv.). Posljednju Plavu vrpcu osvojio je SS „United States“ 1952. godine (3 dana 12 sati 12 minuta, brzinom od 34,51 čv.).

¹⁰ Kos, S., Šabalja, Đ., Bonato J., Analitička struktura disperzije kružnih putovanja, Pomorstvo, 27/1(2013), str. 87-104, str. 88.

¹¹ Herak, S.: Međunarodni kruzning turizam – brzorastuća vrsta turizma u svijetu, članak, časopis VERN, 02.siječnja 2013.godine

godine ostvareno je povećanje prihoda za oko 9,5 % u odnosu na 2010. godinu, odnosno oko 29,4 milijarde USD.¹²

Zbog kontinuiranog povećanja broja putnika dolazi i do povećanja broja putničkih brodova i planiranih novogradnji sa sve bogatijim sadržajem za putnike. Knjiga narudžbi novih brodova sadrži do 2015. godine gradnju 26 putničkih brodova od kojih je 17 većih prekoceanskih.¹³

U povijesnim počecima kružnih putovanja, kada su se ona odvijala pomoću jedrenjaka, trajanje kružnih putovanja iznosilo je 60 i više dana. Prelaskom na parobrode skraćuje se prelazak Atlantskog oceana ispod 16 dana, da bi početkom 19. stoljeća gradnjom većih i jačih brodova tu istu razdaljinu prevalili za 5 - 6 dana. Kod modernih putničkih brodova današnjice ne polaže se toliko pažnje na brzinu broda koliko na bogatstvo zabavnog sadržaja na brodu.

2.3. UVJETI ZA RAZVOJ KRUZING TURIZMA

Uz prirodne i kulturno-povijesne turističke resurse, za postizanje statusa nezaobilazne cruising destinacije neophodan su preduvjet razvijeni lučki sustavi s višenamjenskim putničkim kapacitetima te dobra prometna povezanost. To je, međutim, slaba točka gradova na hrvatskom dijelu Jadrana, koja smanjuje mogućnost inače visokoga stupnja valorizacije.

Činitelji koji utječu na razvoj kružnih putovanja su: ekonomski razvoj pojedine zemlje, odnosno grupe bliskih zemalja, postojanje pomorsko-putničkih terminala, zračne luke i prometne povezanosti s cestovnom i željezničkom infrastrukturom, aktima poslovne politike kojom se privlače brodari, dostatna komunalna infrastruktura, postojanje turističke atrakcije i stvaranje pogodnosti za kupnju.¹⁴

¹² <http://www.portdubrovnik.hr/>, Kružna putovanja u svijetu, 26. 05. 2014

¹³ www.statisticbrain.com/cruise-ship-industry-statistics/, 26. 05. 2014.

¹⁴ Mencer, Plasman Hrvatske turističke ponude, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 1993., str.107.

Razina konkurentnosti luke na veoma zahtjevnom cruise-tržištu, to jest njihovo uvrštavanje u itinerare cruise-operatora, ukratko ovisi o sljedećim čimbenicima:¹⁵

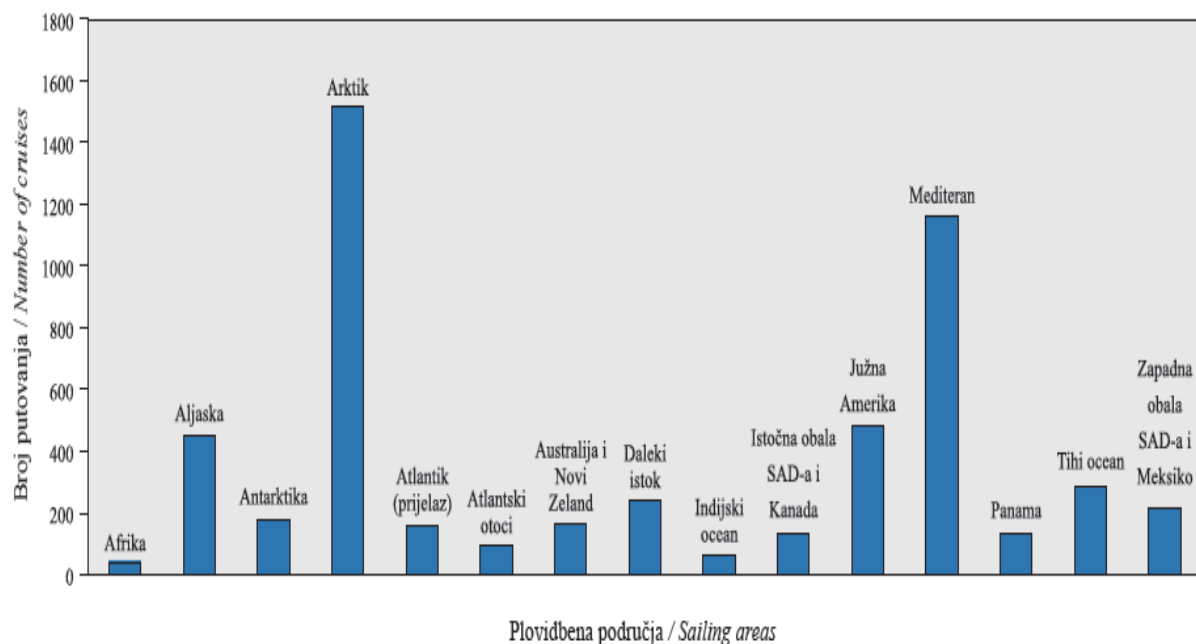
- prepoznatljivost luke i turističkog središta,
- jednostavan pristup zračnoj luci sa širokim izborom međunarodnih linija,
- efikasan transport do središta grada ili drugih turističkih zanimljivosti,
- dovoljno hotelskih receptivnih kapaciteta adekvatne kategorije,
- dostupnost atraktivnih plaža,
- povijesno-kulturne znamenitosti,
- trgovački centri, duty-free shopovi, trgovine koje prodaju originalne lokalne suvenire i ručno izrađene predmete,
- zadovoljavajuća razina ponude izletničkog programa, agencije za turističke informacije, rezervacije putovanja i hotelskog smještaja na jednomu mjestu,
- prihvatni kapaciteti za privez brodova uz obalu,
- putnički terminali prilagođeni kvalitetnom prijemu putnika i manipuliranju prtljagom,
- razumna cijena lučkih pristojba i naknada,
- mogućnost opskrbe vodom,
- mogućnost opskrbe gorivom,
- sigurnost luke prema međunarodnim standardima,
- ostale usluge.

2.4. STANJE KRUZING TURIZMA

Raspodjelom kružnih putovanja prema plovidbenim područjima, istraživanjem je utvrđen ukupan godišnji broj putovanja po pojedinom plovidbenom području. Prema godišnjem broju ostvarenih kružnih putovanja pred ostalim značajno prednjače područja Arktika s 1528 putovanja i Mediterana s 1155 putovanja. U odnosu na druga područja

¹⁵ Đurković, V., Razvoj Dubrovnika kao destinacije u kružnim putovanjima i projekt razvoja luke Dubrovnik, "Naše more" 54(1-2)/2007., str. 33.

poprilično zaostaje područje Afrike koje tijekom cijele godine nema više od četrdesetak putovanja.¹⁶



Slika 3: Raspodjela kružnih putovanja prema plovidbenim područjima

Izvor: Kos, S., Šabalja, Đ., Bonato J., Analitička struktura disperzije kružnih putovanja, Pomorstvo, 27/1(2013), str. 87-104, str. 91.

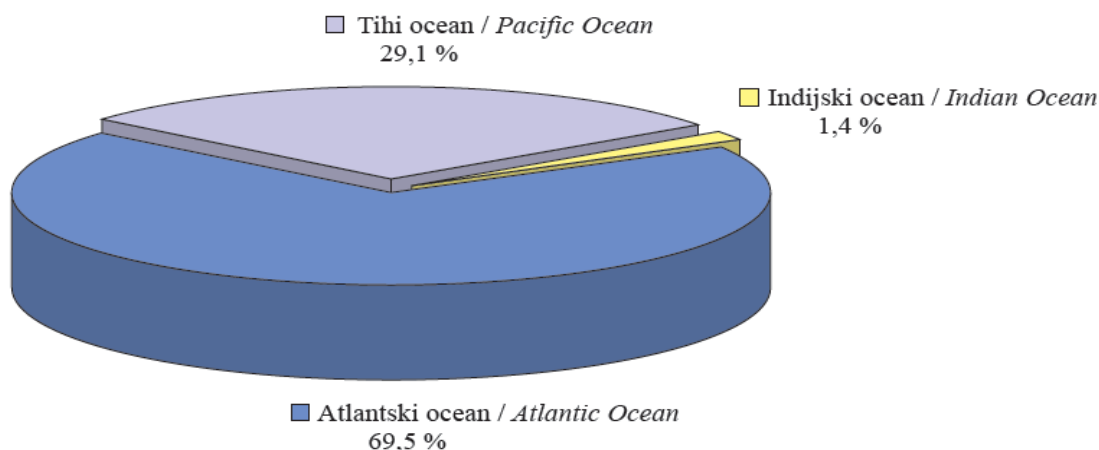
Istraživanjem i analizom ponuda kružnih putovanja definirana su sljedeća plovidbena područja u kojima se obavljaju kružna putovanja, a to su:

1. Afrika,
2. Aljaska,
3. Antarktika,
4. Arktik,
5. Atlantik (prijelaz),
6. Atlantski otoci,
7. Australija i Novi Zeland,
8. Daleki istok,
9. Indijski ocean,
10. Istočna obala SAD-a i Kanada,

¹⁶ op.cit. S. Kos, Đ. Šabalja, J. Bonato, str.90.

11. Južna Amerika,
12. Mediteran,
13. Panama,
14. Tihi ocean,
15. Zapadna obala SAD-a i Meksiko.

Analizom statističkih podataka ostvarenog putničkog prometa na kružnim putovanjima za proteklu godinu utvrđeno je da Atlantski ocean ima najveći udio ostvarenog putničkog prometa od 69,5 %, dok Tihi i Indijski ocean imaju znatno manji udio od svega 29,1 %, odnosno 1,4 %. Razlog tako velikog udjela Atlantskog oceana u odnosu na ostale oceane je u tome što su na tom plovidbenom području Atlantski otoci, Mediteran i Arktik koji, u odnosu na ostala područja na kojima se odvijaju kružna putovanja, značajno odudaraju time što se kružna putovanja odvijaju kontinuirano tijekom cijele godine, a i mjesečni broj putovanja je vrlo velik.



Slika 4: Raspodjela putničkog prometa po oceanima

Izvor: Kos, S., Šabalja, Đ., Bonato J., Analitička struktura disperzije kružnih putovanja, Pomorstvo, 27/1(2013), str. 87-104, str. 102.

U težnji da se postigne konkurentnost na izrazito dinamičnom tržištu kružnih putovanja, turističke destinacije u svojim razvojnim planovima moraju uzeti u obzir obilježja trenda kruzina, od kojih su najznačajnija:¹⁷

- masovnost i dostupnost sve širim ekonomskim slojevima,
- povećanje dimenzija brodova - sve veći udio brodova duljine do 330 m, kapaciteta preko 3.000 putnika, zapremine više od 100.000 BT,
- relativno kratko trajanje prosječnoga turističkoga cruise-aranžmana - manje od 7 dana,
- veoma definiran i sofisticiran paket usluga koji podrazumijeva „all - inclusive“ izletničke aranžmane, prilagođene relativno kratkom boravku u destinaciji (oko 5 sati),
- prilagođavanje lučke infrastrukture mega-brodovima i gradnja putničkih terminala.

Širom svijeta danas krstari oko 300 brodova na kružnim putovanjima, a njihova najpoznatija odredišta su predjeli Karipskoga mora, zatim slijedi područje Mediterana pa Aljaska, Meksiko te ostatak Europe. Jadransko more također postaje sve važnije područje interesa, s lukama Venecijom, Dubrovnikom, Barijem i Splitom. S obzirom na malobrojne jadranske destinacije, Dubrovnik ima znatne mogućnosti da, koristeći se svojim neospornim potencijalima, postane druga nezaobilazna destinacija na Jadranu na relaciji između Venecije i grčkih luka.

Globalno svjetsko tržište kruzina industrije s različitim je intenzitetom razvrstalo svoje kapacitete. Njihova poslovna djelatnost najbolje se vidi na udruživanju svjetskog kruzina. Najveća svjetska grupacija je USbased Cruise Line Industry Association (CLIA), osnovana 1975. godine, a uključuje 19 kruzina-linija s više od 150 kruzera i 16.500 putničkih agencija. Ta je asocijacija u 2005. godini ostvarila promet od 23 milijuna USD i skrbila se, na svojim putovanjima, o 10,5 milijuna putnika. Uz tu američku grupaciju sve se intenzivnije razvija europska European Cruise Association, to jest European Cruise Council (ECC) grupacija, unutar koje se provode vrlo složena istraživanja tržišta radi preusmjerenja kruzera i izgradnje novih ruta.¹⁸

¹⁷ op.cit. Đurković, V., Razvoj Dubrovnika kao destinacije u kružnim putovanjima i projekt razvoja luke Dubrovnik, "Naše more" 54(1-2)/2007., str. 34.

¹⁸ Studija održivog razvoja kruzina turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007.,

Svjetsko tržište krizinga izrazito je dinamično pa se trendovi u tom pogledu promatraju kroz kratkoročno i dugoročno razdoblje. Pregled nekih od kratkoročnih i dugoročnih trendova na svjetskom tržištu prikazano je kroz tablicu 1.

Tablica 1: Kratkoročni i dugoročni trendovi svjetskog cruise tržišta

Smanjenje stopa rasta potražnje na tržištu SAD-a	Na najrazvijenijem krizing tržištu na svijetu, u SAD-u, očekuju se manje stope rasta potražnje u idućem radoblju od onih koje su karakterizirale dosadašnji razvoj.
Visok rast potražnje na europskim tržištima, posebno talijanskom, njemačkom, francuskom i španjolskom tržištu	Europsko tržište bilježi najviše stope rasta potražnje za krizingom, očekuje se da će u idućem razdoblju upravo Europa predstavljati najveći razvojni potencijal.
Promjene u demografskoj strukturi potražnje: mladi putnici slabije kupovne moći	Izgradnja novih, velikih brodova za krstarenja te opći rast ponude kapaciteta i širenje tržišta imaju za posljedicu smanjenje cijena krstarenja u određenim segmentima ponude pa ona postaju dostupna sve širem broju potencijalnih korisnika.
Porast opetovanih putovanja utječe na rast potražnje za specijaliziranom ponudom	Od kada je krizing prestao biti namijenjen samo „povlaštenima“ i postao proizvod masovnog turizma sve je učestalija pojava opetovanih putovanja kruzerima.
Pad cijena paketa uslijed ekonomije obujma, tehnološkog napretka i skraćanja prosječnog trajanja putovanja	Tipični sedmodnevni paket kružnog putovanja iz Miamijsa danas košta oko 600 američkih dolara, koliko je koštao i oko 1980. godine.
Porast veličine brodova za kružna putovanja, više sadržaja na brodu koji su generator prihoda te veća briga za okoliš i sigurnost putnika	Porast veličine broda omogućuje i ponudu najrazličitijih sadržaja za putnike kojima je u interesu da putnici ostaju što duže na brodu, odnosno da što kraće borave u destinacijama.

<p>Porast vodoravne koncentracije u industriji zbog stalnog rasta cijene izgradnje broda</p>	<p>Zbog stalnog rasta cijena izgradnje broda, male kompanije više neće biti u mogućnosti pratiti takav trend. Već danas na tržištu dominiraju tri brodarske kompanije koje drže većinu kruzing tržišta.</p>
---	---

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007., str. 22.

2.4.1. Razvoj kruzing turizma u svijetu

Brodovi za kružna putovanja ili tzv. *cruiseri* (eng. *cruise ship*) pripadaju potkategoriji putničkih brodova. Svjetska trgovačka flota imala je 291 plovilo s ukupno 15,2 mil. BT na početku 2010. godine, pri čemu je prosječna veličina broda 54.047 BT. Zbog svoje veličine, od ukupno 1.571 putničkog broda, kruzери čine 93% bruto tonaže putničkih brodova. Čak 87% ove flote veće je od 50.000 BT, dok su prije dvadeset godina samo dva broda pripadala toj kategoriji. Narudžbe novogradnji od 1. siječnja 2010. obuhvaćaju 30 novih kruzera većih od 80.000 BT s ukupno 3,7 mil. BT. U prvoj polovici 2010. godine porinuto je četrnaest novogradnji, a još ih je četiri ugovoreno do kraja 2010. Struktura flote pokazuje trend gradnje megabrodova (>2.000 ležaja). Tako 87 megabrodova zauzima 56% ukupnog broja ležajeva globalne flote kruzera, 78 brodova srednje veličine (1.000 – 2.000 ležaja) zauzima dodatnih 30% kapaciteta, dok na ostatak od 126 brodova dolazi tek 13% kapaciteta ležajeva.¹⁹

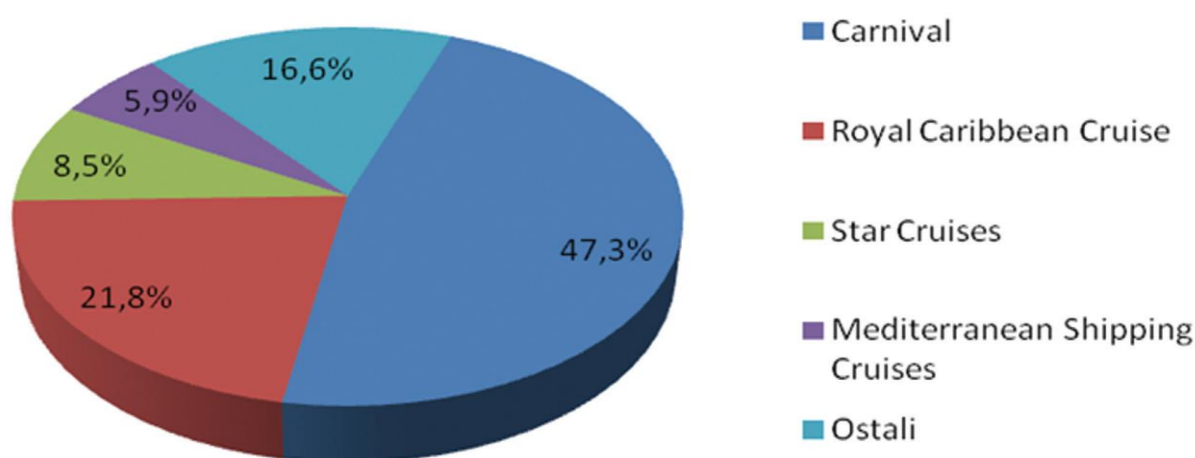
Jedan od pokazatelja razvoja ovog turizma su i stope rasta ponude koje se u razdoblju od 1980. do 2003. procjenjuju na oko 8% godišnje.²⁰ Navedeni podaci pokazuju da je kruzing-turizam u znatnom porastu pa je već danas značajan turistički proizvod kojem treba posvetiti posebnu pozornost. Ponuda u ovoj vrsti turizma koncentrirana je u tri velike grupacije koje obuhvaćaju 77,5% ukupne svjetske ponude mjerene brojem ležajeva

¹⁹ Institute of Shipping Economics and Logistics: Shipping Statistics and Market Review, Volume 54, No 8-2010, Bremen, 2010., www.isl.org, 01. 06. 2014.

²⁰ Robbins, D., Cruise Ships in the UK and North European Market: Development Opportunity or Illusion for UK Ports, 2006.

u 2010. godini (slika 5). Četvrta, i jedina velika europska kompanija, jest MSC (*Mediterranean Shipping Cruises*), s udjelom od 5,9%. Zbog stalnog rasta cijene izgradnje broda, male kompanije više neće biti u mogućnosti pratiti takav trend pa će neizostavno doći do daljnje horizontalne koncentracije brodara.

10 najpoznatijih brodara za kružna putovanja:²¹ Carnival Cruise Line, Celebration Cruze Line, Crystal, World Cruise, Cunard, Holland America World Cruise, P & O Cruise, Regent, Silversea, Royal Caribbean, Costa Cruises, Disney, Princess, Seabourn, Windstar.



Slika 5: Udjeli najvećih cruising-kompanija u 2010. godini prema broju ležajeva

Izvor: Institute of Shipping Economics and Logistics: Shipping Statistics and Market Review, Volume 54, No 8-2010, Bremen, 2010., www.isl.org, 01. 06. 2014.

Na slici 6. prikazan je broj putnika na krstarenjima u svijetu u proteklih 20 godina. Vidljiv je konstantni rast broja putnika.

²¹ www.worldcruising.com/, 01. 06. 2014.



Slika 6: Broj putnika na krstarenjima od 1990. do 2010.

Izvor: Passenger Shipping Association: Discover Cruises - Annual cruise review, 2006., Royal Caribbean Cruises Ltd.: 2010 Annual Report

Od nastanka kruzinge turizma Karibi su uvijek imali najveći udio i dominaciju u svjetskom kruzinge turizmu. Međutim, u zadnjih nekoliko godina taj udio polako opada, dok Mediteran postaje sve popularnija destinacija. Tako su na primjer Karibi 2003. godine imali udio na svjetskom tržištu od 45,7%, a Mediteran 11,5%. U 2013. godini situacija je nešto drugačija pa tako Karibi imaju udio od 37,3%, a Mediteran od 19,9% (tablica 2.).

Tablica 2: Udjeli zemljopisnih područja u svjetskom kruzingu u 2013. godini

Destinacija	Udio
Karibi	37,3 %
Mediteran	19,9 %
Europa	9,8 %
Azija	3,6 %
Australija/Novi Zeland	4,1 %
Aljaska	5,4 %
Južna Amerika	3,4 %
Ostalo	16,5 %

Izvor: <http://www.f-cca.com/links.html>, 02. 06. 2014.

Svjetskim morima plovi preko 300 luksuznih cruisera, a novi neprestano nadopunjuju izdašnu ponudu krstarenja. Dok neki cruiseri zadovoljavaju kriterije širokih masa, drugi su specijalizirani za sport, hranu, savršenu uslugu, zabavu, wellness ili odmor za cijelu obitelj. Sport&Wellness: Mein Schiff je brod na kojem se nalazi najveća finska sauna na svijetu, a plastični kirurzi i zubari rješavaju probleme s borama i žutim zubima. Oasis of the Seas je najveći cruiser na svijetu koji putnicima nudi kazalište s 1400 sjedećih mjesta, pravu pješčanu plažu, ogroman botanički vrt i zasebnu palubu za djecu i mlade. AIDA aura ima "Kids club" koji animira djecu od jutra do mraka, a roditelji mogu sudjelovati ili se u miru zabavljati. Sea Dream II prima samo 110 putnika pa je atmosfera na brodu vrlo prijateljska što osoblju omogućuje da se kvalitetno posveti individualnim željama svakog putnika. MS Europa ima A-la-carte restoran, nudi najbolji pogled, a postoji i čitav niz manjih restorana sa specijalitetima iz cijeloga svijeta.

2.4.1.1. Regija Karibi

Karibi su vodeća regija u svijetu po broju putnika i brodova. Takav položaj duguju blizini emitivnog tržišta, toploj klimi i velikom broju otoka. Regija se dijeli na nekoliko podregija:

1. istočni Karibi: Američki Djevičanski Otoci, Britanski Djevičanski otoci, St. Martin, Dominika, Barbados, Guadaloupe itd.,
2. Bahami,
3. zapadni Karibi: Kajmansko otočje, Jamajka, Turks, Kuba, Florida, Dominikanska Republika, Puerto Rico itd.,
4. južni Karibi: otoci geografski bliži Južnoj Americi, Curacao, Trinidad i Tobago, Bonaire, Aruba, kao i zemlje srednje Amerike: Belize, Honduras, Kostarika, Panama, Kolumbija itd.

Najčešće luke ukrcaja putnika na krstarenju Karibima su: Miami, Port Everglades, Port Canaveral, New Orleans, Galveston i San Juan.

2.4.1.2. Mediteran i sjeverna Europa

Europa je druga, nakon Kariba, najposjećenija svjetska regija kružnih putovanja. Putnici u ovoj regiji u kratkom vremenu mogu posjetiti više zemalja i upoznati se s njihovim kulturama i običajima. Postoje različite podjele Mediterana na podregije, uobičajeno se dijeli na dvije velike podregije - zapadni i istočni Mediteran. Apeninski poluotok smatra se prirodnom granicom koja dijeli Mediteran na te dvije podregije. Unutar njih su manja područja koja se mogu promatrati kao posebne cjeline. Prema Medcruiseu četiri su podregije:²²

1. Zapadni Mediteran: Italija, Francuska, Španjolska, Malta, Portugal,
2. Istočni Mediteran: Grčka, Cipar, Egipat, Izrael, jug Turske,
3. Jadran: jadranski dio Italije, Hrvatska, Slovenija, Crna Gora, Albanija,
4. Crno more: Bugarska, Rumunjska, Ukrajina, Rusija, sjeverna Turska.

Najvažnije luke ukrcaja na Mediteranu su: Barcelona, Venecija, Pirej, Palma de Mallorca, a vodeće luke ticanja su: Napulj, Dubrovnik, Livorno, Santorini i Marseille. Sezona krstarenja kraća je u sjevernoj Europi nego na Mediteranu i traje od 5 do 9 mjeseci.

Krstarenja sjevernom Europom mogu se podijeliti na nekoliko regija:

1. Zapadna obala: Portugal, Španjolska, Francuska, Belgija i Nizozemska,
2. Velika Britanija i Irska,
3. Island, Norveška i Farski otoci,
4. Baltik- Njemačka, Danska, Švedska, Poljska, Estonija, Rusija, Finska itd.

Najvažnije luke ukrcaja su: Southampton, Copenhagen, Hamburg, Dover i Amsterdam, a vodeće luke ticanja: Lisabon, St. Petersburg, Stockholm, Tallin i Helsinki.

²² www.medcruise.com, Methodology for MedCRUISE Port Evaluation & Mediterranean Market Report, 2007., str. 3.

2.4.1.3. Sjeverna Amerika

Sjeverna je Amerika, nakon Kariba i Mediterana, treća po važnosti regija za krstarenja. Tržište Sjeverne Amerike dijeli se na nekoliko podregija:

1. Aljaska - zapadna obala, sezona krstarenja je kratka, od svibnja do prve polovice listopada. Luke ukrcaja su: Vancouver, Seattle, San Francisco,
2. Sjeveroistočna obala - sezona krstarenja traje od travnja do listopada. Najposjećenije luke su: New York, Newport, Boston, Bar Harbor, St. John itd.,
3. Zapadna obala Meksika - luke ukrcaja su najčešće Los Angeles i San Diego, a najposjećenije luke ticanja su: Ensenada, Catalina, Cabo San Lucas, Mazatlan, Acapulco.

2.4.2. Razvoj kruzing turizma u Europi

Europa predstavlja drugu po redu najpopularniju kruzing destinaciju. Uključuje Sredozemlje (zapadno i istočno) te sjevernu Europu (atlantske luke, Irska, Velika Britanija, Sjeverno more, Baltičko more). Najveće kruzing destinacije u Europi tako predstavljaju Italija, Norveška, Španjolska i Francuska. U tablici 3. navedeno je sedam najvećih luka Mediterana prema broju putnika koji je ostvaren u 2009., 2010. i 2011. godini.

Tablica 3: Vodeće mediteranske luke (prema broju putnika)

Luka	2009.	2010.	2011.
Barcelona	2 151 465	2 350 283	2 657 244
Civitavecchia	1 802 938	2 458 000	2 400 000
Venecija	1 420 980	1 614 011	1 786 416
Pirej	1 500 000	1 210 000	1 560 000
Palma de Mallorca	1 056 215	1 347 009	1 419 502
Napulj	1 265 000	1 139 919	1 154 000
Dubrovnik	845 603	970 000	985 000

Izvor: Peručić D., Cruising turizam, Razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik 2013., str. 207.

Kružna putovanja po Europi, osobito njenom mediteranskom dijelu, kao dio nautičkog turizma prema svim istraživanjima, najvažnije su turističke destinacije svjetskih razmjera. U vezi toga treba naglasiti da je Mediteran, uz velika svjetska turistička plovna odredišta, postao važan dio europske turističke ponude. Jedan od dijelova turističke ponude je ponuda kružnih brodskih putovanja. Mediteran, uz turističku ponudu zemalja mediteranskog bazena, sve više postaje odredištem svjetske turističke flote, koja sve više zastaje u lukama obalnih zemalja mediteranskog bazena. Tijekom posljednjih nekoliko godina tržište kružnih putovanja neprestano raste.²³

Najveće europske plovne kompanije kao što su Costa, Mediteran Shipping Cruises, Festival, Cunard i P&O plove Mediteranom tokom cijele godine. Kompanija Festival prva je uvela cjelogodišnje plovne rute te zimska sedmodnevna putovanja. Udio Hrvatske u tim kretanjima nije osobito zapažen, a skretanje brodova s kružnih putovanja prema hrvatskim lukama, osobito prema Dubrovniku, pokazuje kako postoji zanimanje za hrvatske posebnosti, samo treba poduzeti korake da se hrvatska ponuda približi inozemnoj potražnji. Poticaj tom trendu je rast turističkih dolazaka u Hrvatsku od približno 8, 4 posto godišnje.²⁴

Na taj se način, uz redoviti priljev turista, može znatno potaknuti tržišni razvoj nautičkog turizma, a osobito brodskih kružnih putovanja. Osobito povoljni turistički

²³ Gračan D., Alkier Radnić R., Vizjak A., , Razvoj nautičkog turizma na Mediteranu, Pomorski zbornik 44 (2006)1, 123-137, str. 127.

²⁴ op.cit. Gračan, Alkier, Vizjak., str. 129.

resursi, posebice prirodni i kulturni, omogućavaju uključivanje hrvatskih poduzeća u turističke tijekove nautičkog turizma, posebice korištenje kružnih putovanja. Kao jedan od najvažnijih čimbenika za to opredjeljenje je vrlo razvedena obala te mnoštvo malih, srednjih i velikih luka i lučica.

Za prihvat plovila na Mediteranu postoji mnoštvo luka, od Španjolske, Portugala, Francuske, Engleske i Italije, do Grčke, Turske, Cipra i Malte. Sve te mediteranske zemlje životno su vezane uz Mediteransko more. Stoljećima su razvijale infrastrukturu potrebnu za razvoj nautike. Gotovo sve navedene zemlje su pomorske zemlje sa snažnim pomorskim flotama i stanovništvom odraslim uz more. Za većinu tih zemalja Mediteran je životni izazov i potreba. Važnije luke i prihvatilišta brodova na zapadnoj obali Mediterana nalaze se u Španjolskoj i Portugalu. To su dvije zemlje koje povezuju kružna putovanja oceanskog tipa s mediteranskim rutama.²⁵

Tijekom 2011. godine 171 cruiser uplovilo je u Mediteran s ukupnim kapacitetom od oko 221.000 ležajeva, odnosno s prosječnim kapacitetom od 1.295 ležaja. Od ukupnog broja cruisera na Mediteranu u 2011. godini 57 ih je u vlasništvu sjevernoameričkih operatera, s oko 84.000 ležajeva, dok je 114 cruisera u vlasništvu europskih operatera s ukupnim kapacitetom od oko 138.000 ležajeva.²⁶

Ekonomski učinak europskog kruzing tržišta prikazan je u tablici 2. Prati se zarada 2005., 2008., 2010. i 2011. godine. Ukupna ekonomska korist, kao i najveći broj poslova bili su u 2011. U odnosu na 2005., u 2011. zabilježen je porast u svim kategorijama (troškovi, naknada, ekonomska korist, broj poslova). Ukupna ekonomska korist u 2011. iznosila je 36,7 bilijuna eura.

²⁵ Perić, T., Oršulić, M., Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja "Naše more" 58(5-6)/2011.

²⁶ Herak, S.: Međunarodni kruzing turizam - brzorastuća vrsta turizma u svijetu, članak, časopis VERN, 02. siječnja 2013. godine

Tablica 4: Ekonomski učinak europskog krizing tržišta

	2005. € bilijuna	2008. € bilijuna	2010. € bilijuna	2011. € bilijuna	Promjene između 2005. i 2011.
Izravni troškovi	8,3	14,2	14,5	15,0	+81,3%
Izravna naknada	2,8	4,6	4,4	4,6	+64,5%
Ukupna naknada	6,0	10,0	9,3	9,8	+63,7%
Ukupna ekonomska korist	19,1	32,2	35,2	36,7	+92,6%
Broj izravnih poslova	90,104	150,369	150,401	153,012	+69,8%
Ukupno poslova	187,252	311,512	307,506	315,500	+68,5%

Izvor: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/ECC%20Report%202012-13.pdf>, 03. 06. 2014.

3. KRETANJA KRUZING TRŽIŠTA, PUTNIKA I FLOTE KRUZING BRODOVA U SVIJETU

Jedan od glavnih pokazatelja razvoja kruzina turizma su stope rasta ponude te narudžbe novih brodova čiji se kapacitet konstantno povećava. Rast ponude prati rast potražnje, ali još nije dosegnuo svoj vrhunac. Najveći broj brodova krstari na području Sjeverne Amerike, za kojom slijedi Europa. Najveće svjetsko tržište je sjevernoameričko koje je 2011. godine generiralo 11,2 milijuna putnika, a potom slijedi europsko. Iako tržište Sjeverne Amerike raste, njegov relativni udio pao je sa 69% u 1998. godini na 56% u 2011. godini, zbog rasta potražnje na europskom tržištu. Ponuda u kruzina turizmu koncentrirana je u tri velike grupacije, Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises i Star Cruises Group, koje obuhvaćaju 75% ukupne svjetske ponude mjerene brojem ležajeva.

U nastavku poglavlja bit će obrađena analiza kruzina tržišta, kretanje putnika na kružnim putovanjima i stanje flote za kružna putovanja te budući razvoj kruzina turizma.

3.1. ANALIZA KRUZING TRŽIŠTA

Cruise tržište možemo promatrati kontinentalno i to kao:²⁷

- američko cruise-tržište,
- rest of the World (tržište ostatka svijeta),
- europsko cruise-tržište.

Američko cruise-tržište prati kvaliteta ponude i izgradnja novih kruzera s ne previsokim stopama razvoja, već kontinuiranim, relativno mirnim razvojem. Razvoj svjetskog kruzina prati i razvoj standardizacije i kvalitete, a tom činjenicom dobro se

²⁷ op.cit. Luković, T., str. 243.

koristi američko tržište. Američko cruise-tržište 2010.godine generiralo je oko 11,7 milijuna putnika ili 65 % ukupne potražnje u cruisingu. U razdoblju od 1980. godine do 2010. godine raslo je s prosječnom godišnjom stopom od 8,4 %, a u 2004. i 2005.godini porast potražnje u odnosu na prethodnu godinu iznosio je 8,5 %, odnosno 5,6 %.²⁸

Porast kružnih putovanja sjeverno američko tržište bilježi i 2011. godine, kada je generiralo 11,2 milijuna putnika uz napomenu da je njegov relativni udio 1998. godine bio 69 %, dok je 2011.godine pao na 56 % zbog porasta potražnje na europskom tržištu.²⁹

Rest of the World, odnosno tržište ostatka svijeta, pozicionira se kao tržište jugoistočne Azije i Dalekog istoka, južnog Pacifika i Havaja uz neka manja tržišta. Ovo tržište usko je vezano uz sigurnosnu komponentu pa se i zainteresiranost za destinacije ovog podneblja razvijaju u skladu s istim.

Europsko cruise-tržište pokriva tržište Mediterana, uključujući i Crno more, te tržište sjeverozapadne Europe, uključujući i područje Baltika. Ovo tržište usko je vezano uz sezonski turizam, odnosno s izraženom sezonalnosti. Mediteran, kao veliko svjetsko tržište kruzinga tek zadnjih godina postaje više zastupljeno. Četrdeset tisuća kilometara Mediteranske obale pripada različito razvijenim zemljama. Od visoko razvijenih kao što su Francuska, Španjolska i Italija do srednje razvijenih kao što su Grčka i Hrvatska. Obale Hrvatske i Grčke visoko su razvedene i neprikladne za velike cruisere, a čine gotovo polovinu Mediterana. Sjeverozapadno tržište Europe (Transatlantik) ima izrazito sezonski karakter i može se podjeliti na atlanski dio koji se povezuje s američkim tržištem, cruising u fjordovima sjevernih europskih zemalja i Baltik (Baltic Sea Cruising). Europsko tržište, na kojem je dominantno tržište Velike Britanije, drugo je prema zastupljenosti u svijetu s oko 3,9 milijuna putnika i udjelom od oko 22 % ukupne svjetske kruzing potražnje u 2010. godini. Analizom iz 2011. godine 6,1 milijun putnika s područja Europe sudjelovalo je u kružnim putovanjima brodom, što predstavlja porast od 9 % u odnosu na 2010. godinu, a čak 27,5 milijuna putnika posjetilo je europske luke u sklopu kruzinga. Najznačajnije europsko tržište predstavlja Velika Britanija s 1,7 milijuna putnika na kruzerima u 2011. godini te rastom od 11 % u odnosu na 2009. godinu. Na drugom je mjestu Njemačka s 1,4 milijuna turista na kruzerima i porastom od 35 %, a potom slijede mediteranske zemlje (Italija, Španjolska i Francuska) kao važne receptivne destinacije za kruzere na

²⁸ Lučka uprava Dubrovnik: Kružna putovanja u svijetu, www.portdubrovnik.hr, 05. 06. 2014.

²⁹ Herak, S.: Međunarodni kruzing turizam - brzorastuća vrsta turizma u svijetu, članak, časopis VERN, 02. siječnja 2013. godine

Mediteranu. Upravo ove zemlje generirale su u 2011. godini preko 2 milijuna kruzing turista što čini 33 % od ukupnog kruzing tržišta u Europi. Europljani najčešće odabiru kruzing destinacije Mediterana i Atlantskih otoka tako da se 61 % svih njihovih putovanja realizira upravo u tim destinacijama. U 2011. godini 4,08 milijuna putnika u cruisingu plovilo je Mediteranom i ostvarilo 33,79 milijuna noćenja s prosječnom duljinom putovanja od oko osam dana i to najvećim brojem u Italiji s gotovo 6,5 milijuna putnika, u Španjolskoj s 5,3 milijuna putnika te Grčkoj s 4,8 milijuna putnika. Od ostalih mediteranskih zemalja u europskom vrhu nalaze se Francuska, Hrvatska, Portugal, Cipar i Malta, a sve veći udio uz ove europske zemlje ima i Turska. Na Mediteranu kompanije nude ukupno 358 itinerera, pri čemu je njih 342 različitih, a kao polazne luka ili luke ticanja javljaju se 152 luke. Razlog velikog povećanja broja putnika u cruisingu objašnjava se prihvatljivim i dostupnim cijenama putovanja, a s obzirom na sve povoljnije cijene, trajanje kružnih putovanja je sve kraće što rezultira potražnjom za novim brodovima i destinacijama koje se s obzirom na porast broja putnika moraju što bolje nositi s velikim konkurencijama od strane drugih luka, a kako bi ostale konkurentne moraju konstantno raditi na razvoju luka te povećanju standarda i usluga.

Tablica 5: Glavne kruzing destinacije (2009.) u svijetu prema rasporedu svjetske flote kruzera

POZICIJA	DESTINACIJA	UDIO (%)
1.	Karibi	40,5
2.	Sredozemlje	21,5
3.	Meksiko	6,4
4.	Sjeverna Europa	6,4
5.	Azija/Pacifik	6,0
6.	Aljaska	5,7
7.	Južna Amerika	2,7
8.	Ostali	10,8
UKUPNO		100

Izvor: Benić, I., Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu, Ekonomska misao i praksa, br. 2., 2009., str. 301-348

3.2. KRETANJE BROJA PUTNIKA NA KRUŽNIM PUTOVANJIMA

U tablici 6. prikazan je porast broja putnika na kružnim putovanjima od 1994. do 2011. Ukupan broj putnika je četiri puta veći 2011. nego što je to bio 1994. Razlika u broju putnika je približno 15 milijuna. Stalni porast broja putnika koji predstavljaju potražnju diktira i potrebu za izgradnjom novih brodova kako bi ponuda broskog kapaciteta odgovarala sve većoj potražnji.

Tablica 6: Broj putnika u svjetskom kruzingu turizmu od 1994. do 2011. godine

Godine	Broj putnika u milijunima
1994.	5,57
1995.	5,75
1996.	6,3
1997.	7,03
1998.	7,83
1999.	8,63
2000.	9,02
2001.	9,92
2002.	11,01
2003.	12,02
2004.	13,07
2005.	14,33
2006.	15,13
2007.	15,87
2008.	16,24
2009.	17,58
2010.	18,8
2011.	20,6

Izvor: Adriatic sea tourism report, Francesco di Cesare, Risposte Turismo srl, Venice (Italy), 2013.

3.3. STANJE FLOTE ZA KRUŽNA PUTOVANJA

Svjetska trgovačka flota imala je 291 plovilo s ukupno 15,2 mil. BT na početku 2010. godine, pri čemu je prosječna veličina broda 54.047 BT. Zbog svoje veličine, od ukupno 1.571 putnička broda kružeri čine 93% bruto tonaže putničkih brodova. Čak 87% ove flote veće je od 50.000 BT, dok su prije dvadeset godina samo dva broda pripadala toj kategoriji.³⁰

Narudžbe novogradnji od 1. siječnja 2010. obuhvaćaju 30 novih kruzera većih od 80.000 BT s ukupno 3,7 mil. BT. U prvoj polovici 2010. godine porinuto je četrnaest novogradnji, a još ih je četiri ugovoreno do kraja 2010. Struktura flote pokazuje trend gradnje megabrodova (>2.000 ležaja). Tako 87 megabrodova zauzima 56% ukupnog broja ležajeva globalne flote kruzera, 78 brodova srednje veličine (1.000 – 2.000 ležaja) zauzima dodatnih 30% kapaciteta, dok na ostatak od 126 brodova dolazi tek 13% kapaciteta ležajeva.

Prema podacima Shipping Statistics and Market Review, World Passenger and Cruise Shipping broj brodova za kružna putovanja većih od 1000 BT bio je 295 (tablica 7.). Ono što je također vidljivo iz tablice je konstantni porast u veličini brodova.

Tablica 7: Broj brodova za kružna putovanja od 2009.-2013.

Godina	Broj brodova	Prosječna veličina broda
2009.	286	52 080
2010.	291	54 047
2011.	298	55 725
2012.	298	57 758
2013.	295	59 670

Izvor: izrada autora na temelju Statistics Tables, World merchant fleet, SSMR, 2013, str. 38.

³⁰ op. cit. Perić T., Oršulić M., str. 220.

Po pitanju broja naručenih brodova za kružna putovanja u 2013. naručeno je:³¹ 2 broda veličine između 2-10 tisuća, 1 od 10-20 tisuća, 5 brodova od 20-50 tisuća, 1 brod od 50-80 tisuća i 15 brodova veličine veće od 100 000 tona. Prema knjizi narudžaba vidljiv je također i trend iznimno velikih brodova. Najviše registriranih brodova za kružna putovanja u 2013. plovi pod zastavama Bahama, Paname, Bermuda, Malte, Italije itd.

Tablica 8: Stanje flote brodova za kružna putovanja prema državi zastave

Zastava	Broj brodova	Veličina u tis.	Udio
Bahami	98	5750	32.7
Panama	38	3192	18.1
Bermudi	29	2592	14.7
Malta	38	2018	11.5
Italija	25	1849	10.5
Nizozemska	16	1016	5.8

Izvor: izrada autora na temelju Statistics Tables, World Passenger and Cruise Shipping, SSMR, 2013, str.35.

3.4. VODEĆE KRUZING KOMPANIJE

Izuzetna dinamičnost i stalne promjene u ponudi i potražnji uvjetuju sve teži opstanak na tržištu za kruzinge kompanije, što je rezultiralo okrupnjavanjem kruzinge kompanija. Proces poslovnog povezivanja kruzinge kompanija pojavljuje se tijekom povijesti u cilju širenja na međunarodna tržišta u potrazi za novim atraktivnim destinacijama. U svjetskoj kruzinge industriji danas vlada mali broj velikih kompanija. Tri velike korporacije imaju 78% ukupne bruto tonaže i 77% ukupnog broja postelja (tablica 9.). Tablica prikazuje kapacitete dvanaest najvećih kruzinge kompanija. Prema broju brodova i bruto tonaži prednjači grupacija Carnival sa 101 brodom i približno 200 000 kreveta. Slijedi je Royal Caribbean Cruises s 39 brodova i 93 688 kreveta.

³¹ Shipping Statistics and Market Review, World Passenger and Cruise Shipping, 2013., str. 37.

Tablica 9: Dvanaest najvećih kruzing kompanija u 2011. godini

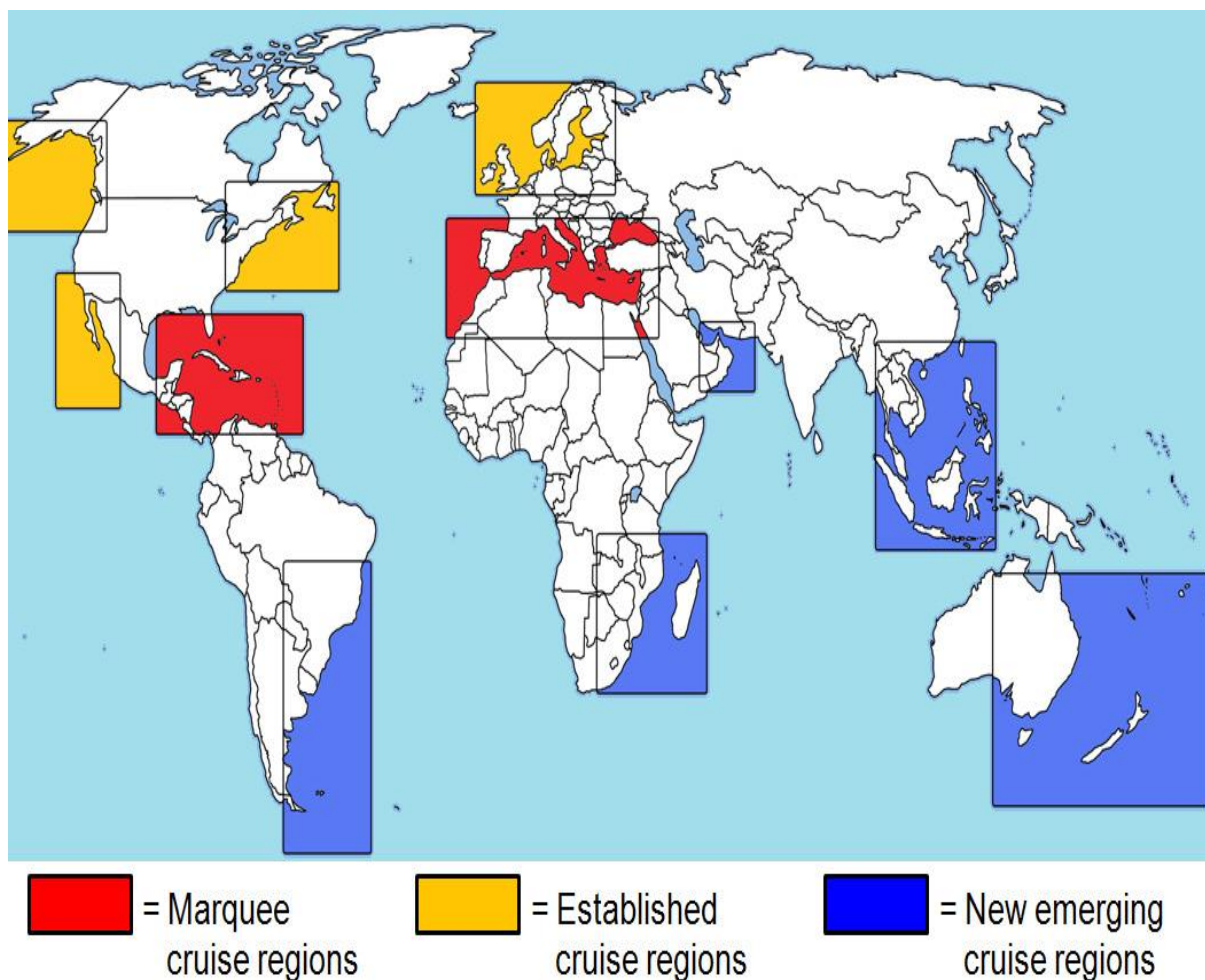
	Broj brodova	GT (tis.)	Broj kreveta
Grupacija Carnival	101	7 803	199 000
Royal Carribbean Cruises	39	3 843	93 688
Grupacija Star Cruises	16	1 285	34 267
MSC	11	919	23 967
TUI	11	413	11 820
Disney Cruise Line	3	296	6 020
Prestige Cruise	7	276	5 222
N.Y.K.Cruises Co.	3	170	3 000
Silversea Cruises	6	133	2 040
Fred Olsen Cruise Line	4	125	3 843
Louis Group	6	120	4 934
Phoenix Reisen	3	102	2 634
Saga Shipping	4	90	2 110
Happy Cruises	3	65	2 510
Classic International Cruises	5	64	2 251
Ostalo	76	901	27 099
UKUPNO	298	16 606	424 405

Izvor: Shipping Statistics and Market Review, Institute of Shipping Economics and Logistics ISL, Bremen, 2011, god. 55, br. 8., str. 11.

3.5. BUDUĆNOST KRUZING TURIZMA

Kako bi se kruzing turizam proširio i obogatio svoju ponudu itinerara, Cruise Lines istražuje nove destinacijske regije koje imaju perspektivu za razvoj kružnih putovanja. Posebno se ističe potencijal Azije i Kine zbog velikog tržišta i mogućnosti da postanu vodeće kruzing destinacije. Azija trenutno ima samo 5% svjetskog kruzing tržišta, ali zbog različitih mogućnosti za odmor ima potencijal biti glavni motor za budući rast kruzing industrije. Na slici su prikazane vodeće kruzing destinacije crvenom bojom, postojeće, ali ne tako razvijene destinacije žutom bojom te plavom bojom nova područja koja tek trebaju postati kruzing destinacije.³²

³² Lorenzo Gui, Geographical expansion and consolidation of global cruising, Venice International University, POMORSTVO, 24/2(2010), str. 261-278, str. 264.



Slika 7: Glavna odredišta za kružna putovanja širom svijeta

Izvor: Lorenzo Gui, Geographical expansion and consolidation of global cruising, Venice International University, POMORSTVO, 24/2(2010), str. 261-278, str. 264.

Prema jednoj od prognoza, kretanje potražnje za kruzim putovanjima u ovoj industriji nastavit će rasti, ali u nešto manjem postotku nego što je to bilo do 2012. kada je zabilježen porast od 6% u odnosu na prethodnu godinu. Ukoliko projekcije budu točne, u 2020. godini trideset milijuna putnika trebalo bi ići na kružna putovanja.

Tablica 10: Očekivani porast potražnje za kruzingom

GODINA	BROJ LEŽAJA	BROJ PUTNIKA	PORAST %
2010.	500 000	20200000	6,1
2011.	525 000	21210000	5,0
2012.	555 000	22500000	6,1
2013.	580 000	23750000	5,6
2014.	610 000	24700000	4,0
2015.	635 000	25850000	4,7
2016.	655 000	26950000	4,3
2017.	675 000	27670000	2,7
2018.	695 000	28360000	2,5
2019.	710 000	29040000	2,4
2020.	725 000	29700000	2,3

Izvor: Radić, A., Održivost kruzing destinacije, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2011., str. 8.

Za razvoj cruisinga u svijetu, posebice u europskom sjevernom cruise mega sub-tržištu, znanstvenici ističu četiri osnovna područja istraživanja o kojima ovisi budući razvoj:³³

- fizički - geografski činitelji.
- resursna baza - geografski resursi i njihove turističke koristi,
- procesi rasta - opći razvoj modernih ekskurzija i cruise-servisa,
- cruise brodski dodir - važnost turističke destinacije.

³³ Ross K. Dowling: Cruise Ship Tourism, CAB International Cambridge, Cambridge, 2006., str. 134.

4. ANALIZA I OCJENA STANJA KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Hrvatska obala dio je Jadranskog mora koje se nalazi na Mediteranu. Kruzing turizam se u početku u Hrvatskoj razvijao stihijski te su njegov razvoj određivale inozemne brodarske tvrtke. Ipak, hrvatska aktivnost u daljnjem upravljanju kruzing turizmom povećala se donošenjem njegove razvojne koncepcije, odnosno utvrđivanjem vizije i misije razvoja kruzing turizma.³⁴

Ako se prati razdoblje od 2002. do 2010. te kretanje broja putnika i broja putovanja u Hrvatskoj primjetno je povećanje broja kružnih putovanja kao i broj putnika na kružnim putovanjima u Hrvatskoj. U razdoblju od siječnja do studenoga 2010. ostvareno je 847 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj s 1.088.580 putnika (tablica 11.).

Tablica 11: Kretanje broja putnika i putovanja od 2002.-2010.

Godina	Broj putnika	Broj putovanja
2002.	225 784	307
2003.	333 019	364
2004.	440 254	420
2005.	511 417	456
2006.	597 708	565
2007.	694 104	628
2008.	939 848	822
2009.	989 272	754
I-XI 2010.	1 088 580	847

Izvor: Gračan, D., Zadel Z., Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik 47-48 (2013), 51-59, str. 52.

³⁴ Gračan, D., Alkier Radnić, R., Uran, M., Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Opatija, 2011.str. 230.

Prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj za 2017. godinu kreću se od najmanje 1,5 milijuna do najviše 5,5 milijuna putnika. Ti brojevi najviše se odnose na luke srednje i južne Hrvatske.³⁵

Unatoč golemim potencijalima koje Hrvatska kao kruzina destinacija ima, hrvatski narod takav oblik turizma još nije naučio maksimalno iskoristivati. Zahvaljujući bogatoj povijesti i prirodnim ljepotama, velika većina svjetke javnosti Hrvatsku je prepoznala kao top destinaciju za odmor. Međutim, za dolazak velikih kruzera koji prevoze i po nekoliko tisuća turista potrebna je bolja suradnja između lučkih uprava i turističkih agencija kojima bi zadatak trebao biti dovođenje takvih kruzera u Hrvatsku. Potrebna je, naravno i podrška lokalne i državne vlasti. Što se tiče nedostataka u postojećem stanju međunarodnog kruzina u Hrvatskoj valja istaknuti da je njih više, a najizraženiji su oni koji se odnose na bolju organizaciju prihvaćanja kruzera i putnika u destinacijama (lučka uprava - gradska uprava - putničke agencije), koja danas zapravo uopće ne postoji te na neodgovarajuću promidžbu kako pojedinih kruzina destinacija, tako i cijelog sustava kruzina destinacija u Hrvatskoj.³⁶

U razdoblju od siječnja do svibnja 2013. ostvareno je 186 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 259 476 putnika koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 399 dana, što je u prosjeku dva dana.³⁷ U strukturi kružnih putovanja stranih brodova najviše stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u Dubrovačko-neretvanskoj (74,7%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (15,6%), što je ukupno 90,3%. Ostalih 9,7% stranih brodova na kružnim putovanjima prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u ostale četiri županije: Šibensko-kninskoj i Zadarskoj (svaka po 3,2%), Istarskoj (2,7%) i Primorsko-goranskoj (0,6%). Do kraja jedanaestog mjeseca 2013. godine u hrvatske luke uplovilo je 817 brodova na kojima je došlo 1 234 910 putnika (tablica 12.).

³⁵ op.cit. Gračan, Alkier, Uran str. 231

³⁶ Studija održivog razvoja kruzina turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007.

³⁷ http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_07_2013.htm

Tablica 12: Kružna putovanja, dani boravka i putnici u Republici Hrvatskoj u 2012. i 2013.

	I-XI 2012.	I-XI 2013.
Putovanja	793	817
Dani boravka	1 439	1 590
Putnici na brodu	1 154 323	1 234 910

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_07_2013.htm, 08. 06. 2014.

U odnosu na isto razdoblje 2012., broj putovanja veći je za 12,0%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku veći je za 21,5%. Ukupan broj dana boravka tih putnika u istom razdoblju veći je za 23,9%.

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.³⁸

U javnosti postoje različita mišljenja o korisnosti razvoja kruzinga u RH. 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 dosežu negativne učinke koje takav turizam ima na ostale gospodarske aktivnosti, lokalnu zajednicu i okoliš.

³⁸ www.iztzg.hr Studija održivog razvoja kruzina turizma u Hrvatskoj, 08. 06. 2014.

4.1. PONUDA I PROGNOZA POTRAŽNJA KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

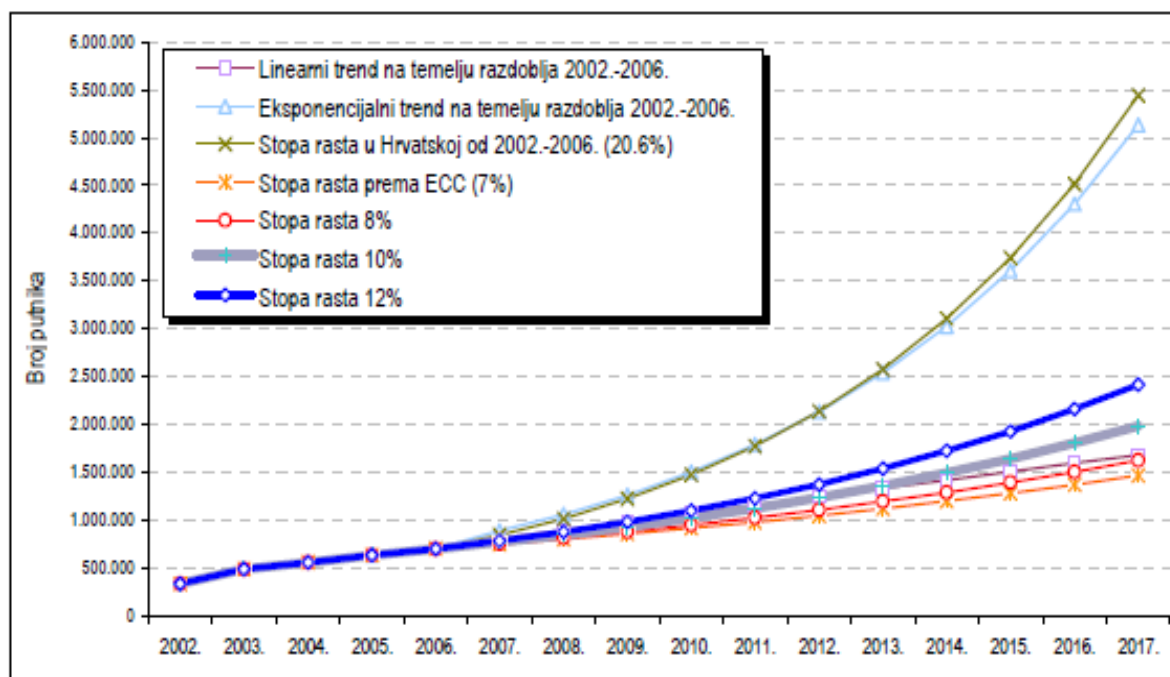
Ponudu u međunarodnom *cruisingu* sa stajališta brodara čine luke za prihvat brodova (maritimne i infrastrukturne karakteristike luke, cijene usluga, lučke pristojbe i naknade te procedure prijvata i otpreme brodova), turistička mjesta/gradovi uz koje se luke nalaze (njihova atraktivnost i turistička ponuda te mogućnost organiziranog obilaska) te izdvojene turističke atrakcije ako su dostupne organiziranim načinima posjete (izletima)³⁹. Cruising turizam ne možemo niti zamisliti bez turističke destinacije jer je sam turizam vezan uz konkretan prostor čije karakteristike (prirodne i/ili društvene) imaju određenu privlačnost za turiste. Na takvim mjestima formirala su se određena mjesta sa svojim najjačim atributima (privlačna snaga, intenzitet posjeta te ostvarenje potrošnje) i dobila epitet turističkog mjesta koji uvođenjem pojma turističke destinacije predstavlja svojevrsno žarište oko kojeg se u pravilu nalazi šire destinacijsko područje ili zona.

Hrvatska kruzina ponuda temelji se na specifičnoj hrvatskoj 'old timer' floti dobro opremljenih trabakula, kruzera. Ta flota vrlo je prepoznatljiva na europskom tržištu ponude i veoma je dobro prihvaćena od zahtjevnog tržišta potražnje. Ponuda luka za prihvat kruzera organizirana je kao organizacija velikih gradskih luka s posebno organiziranim prihvatom velikih kruzera. U Europi je organizirana u elitnu udrugu luka za prihvat kruzera, 'Cruise Europa', sa sjedištem u Rimu, koju čini 70-tak elitnih europskih luka. U Hrvatskoj, kao članici te udruge postoji luka Dubrovnik koja je organizirana s dva subjekta za prihvat kruzera i to 'Lukom Dubrovnik' u Gružu i 'Starom gradskom lukom'. Na Jadranu su svojom ponudom najzastupljenije brodarske kompanije: MSC, Aida Cruises, Carnival, P&O Cruises, Royal Caribbean, Pullmantur, Costa Cruises. Iako u europskoj potražnji za brodskim kružnim putovanjima dominira Velika Britanija, uz primjetan trend rasta potražnje s talijanskog, španjolskog i njemačkog tržišta, na brodskim kružnim putovanjima koja posjećuju i hrvatske luke među putnicima najzastupljeniji su Talijani (28%), a slijede gosti iz SAD-a (23%), Španjolci (18%), Britanci (8%), Francuzi (8%) i Nijemci (4%) te gosti iz ostalih europskih i izvanoeuropskih zemalja. Prosječna potrošnja

³⁹ Cruise Tourism: Current Situation and Trends, UNWTO, 2010.

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 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).

U 2017. godini, prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj kreću se od najmanje 1,5 milijuna (računajući sa stopom rasta od 7% prema *European Cruise Councilu*) do najviše gotovo 5,5 milijuna putnika (eksponencijalni trend na temelju trenda zabilježenog u razdoblju 2002.-2006. godini). 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 ciljanoj godini. Na slici 8. prikazane su mogućnosti različitih prognoza ovisno o visini stope rasta.



Slika 8: Procjena broja putnika na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2017. godine

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, 2007., str. 22.

4.2. PRIHODI OD KRUIZING TURIZMA

Struktura ukupnih prihoda ove vrste turizma prikazana je na slici 9. Ukupne prihode od kruzing turizma sačinjavaju prihodi od potrošnje putnika i posade, prihodi od lučkih pristojbi, prihodi od lučkih naknada i prihodi za održavanje plovnih puteva.

Ukupni prihodi u Hrvatskoj u 2006. godini procjenjuju se na 29 do 32 milijuna eura, od čega je:⁴⁰

- 25 do 28 milijuna eura ukupnih prihoda od potrošnje putnika i članova posade,
- 1,16 do 1,31 milijun eura ukupnih prihoda od lučkih pristojbi,
- oko 2,6 milijuna eura prihoda od lučkih naknada,
- oko 162.000 eura za održavanje plovnih puteva.

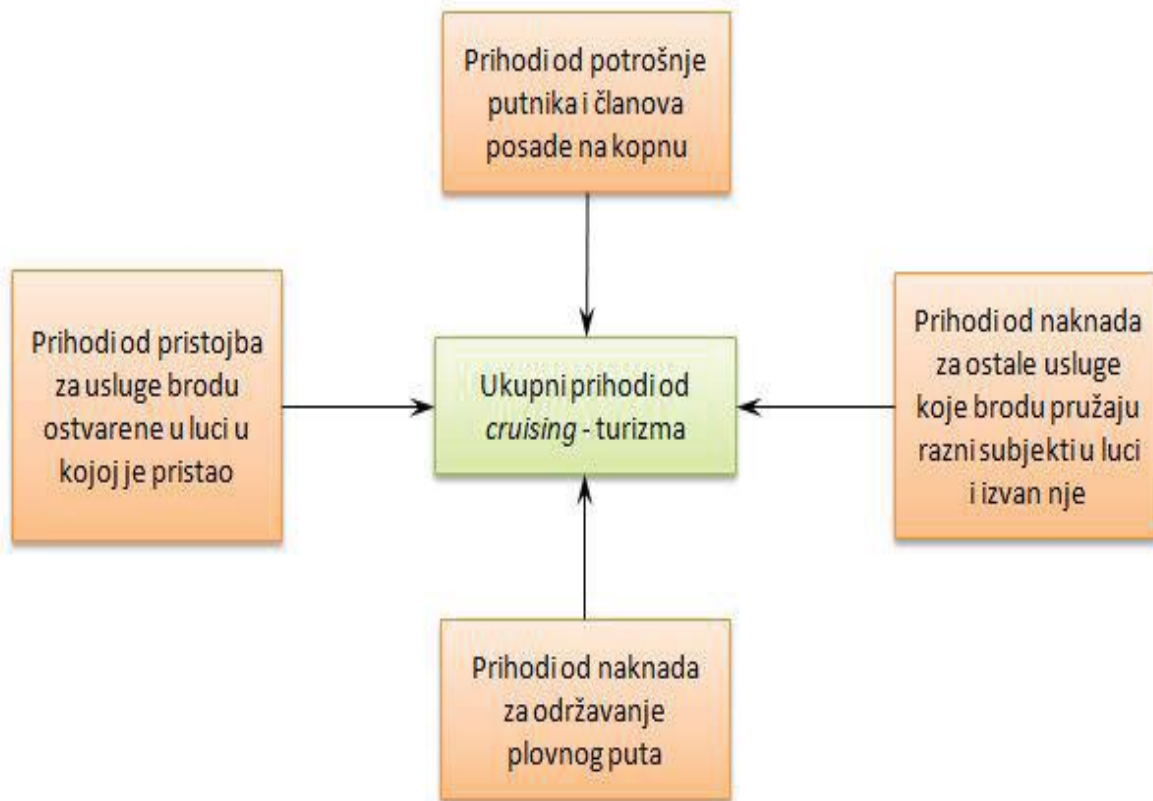
Ako se promatra utjecaj na gospodarstvo destinacije onda se govori o izravnim, neizravnim i indiciranim prihodima koji generiraju u destinaciji:⁴¹

1. Izravni prihodi se vezuju uz prodavače usluga i dobara izravno brodovima na cruising putovanjima, putnicima i posadi. Prihodi od brodova vezuju se uz lučke troškove, pristojbe i naknade, gorivo vodu, održavanje i različite druge usluge. Putnici ukupnom prihodu pridonose kroz njihovu potrošnju u prijevozu, taxi usluge, kupnju suvenira, kupnju nakita, izlete, hranu i piće. Potrošnja posade je slična onoj putnika iako obično u različitom omjeru uz naglasak na usluge prijevoza, kupnju elektronike i roba različite potrošnje, hranu i piće.
2. Neizravni prihodi za gospodarstvo vezuju se uz potrošnju dobara i usluga lokalnog biznisa (turoperatora, agencija, dobavljača) koji pružaju usluge brodovima na cruising putovanjima. Primjer su putničke agencije koje iznajmljuju autobuse za prijevoz putnika, kupuju gorivo, koriste usluge čišćenja, osiguravaju zaposlenike u njihovim uredima, plaćaju struju i vodu u uredima i sl.
3. Indicirani prihodi su u određenom odnosu proporcionalni ostvarenju izravnih i neizravnih prihoda. Svi prihodi i učinci cruisinga na gospodarstvo destinacije

⁴⁰ Institut za turizam: Studija održivog razvoja kruzing turizma, Zagreb, 2007.

⁴¹ Benić, I.: Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna izvrsnost Zagreb, God. V (2011) br. 1

promatraju se kroz različite ekonomske pokazatelje te kroz njihov utjecaj na BDP, zaposlenost ili nezaposlenost, povećanje plaća, statistiku populacije i radne snage.



Slika 9: Struktura prihoda od kruzina turizma

Izvor: Institut za turizam: Studija održivog razvoja kruzina turizma, Zagreb, 2007.

Pomorska krstarenja kao i turizam nisu stabilan izvor prihoda i zavise o mnogo faktora kao što su⁴²:

- Sezonalnost koja utječe na investicije i vrstu poslova, koji su obično nesigurni i slabije plaćeni
- Potražnja odnosno posjete koje se mogu vezati uz političke utjecaje, vremenske prilike, utjecaje životne sredine

⁴² Škrba A., Američko tržište kruzina putovanja na uporednim primerima Royal Caribbean International i Disney Cruise Line, Beograd, 2012., str. 23.

- Elastičnost cijena i prihoda koja nije toliko izražena kao kod stacioniranog turizma te je manje osjetljiva na promjene u cjeni proizvoda i dohotku putnika
- Glavnu stavku čine potrošnja putnika na pomorskim putovanjima, a ne plaćeni aranžman.

4.3. SWOT ANALIZA KRUŽNIH PUTOVANJA

SWOT analiza dijagnostički je i prognostički instrument, koji omogućuje i olakšava planiranje mjera za pojačanje snaga i razgradnju slabih mjesta, prvi korak u definiranju postojeće i poželjne pozicije.⁴³

Prvu grupu čimbenika koji pozitivno utječu na razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj predstavlja turistička resursna/atrakcijska osnova s jedne i lučka resursna osnova s druge strane. Činjenica da se Hrvatska nalazi na Jadranu, gotovo u srcu Europe, pozitivno utječe na njezinu poziciju na kruzing tržištu, tim više što europsko tržište bilježi više stope rasta potražnje za kružnim putovanjima od svijeta u cjelini. Blizina glavnih kruzing emitivnih tržišta značajna je prednost Hrvatske za razvoj te vrste turizma. To osobito dolazi do izražaja nakon izgradnje novih autocesta prema moru, velike propusne moći i kvalitete prometne usluge. Tomu treba pridodati i vrlo povoljan razmještaj zračnih luka na obali kao i njihov broj.

Druga važna grupa čimbenika koja pozitivno utječu na konkurentsku poziciju kruzing turizma Hrvatske je sigurnost - plovidbe i boravka putnika u luci i u destinacijama. Iskustva u svijetu potvrđuju veliku osjetljivost turističke potražnje upravo na tu komponentu ponude pa je daljnje unaprjeđenje sigurnosti također jedna od smjernica kojoj se u razvoju kruzing turizma treba pridati veliko značenje. Treću grupu pozitivnih čimbenika za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj čine postojeći lučki kapaciteti i mogućnost njihova proširenja, a zbog dobre prometne povezanosti, odnosno svih preduvjeta za njezino unaprjeđenje, posebno za neke destinacije, te zbog ostale razvijene

⁴³ Renko, N.: Strategije marketinga, Naprijed, Zagreb, 2005.

turističke infra i suprastrukture, javlja se i mogućnost da neke od tih luka postanu i polazne luke za određene brodarske kompanije ili brodove.⁴⁴

Što se tiče nedostataka u postojećem stanju međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj, valja istaknuti da je njih više, a najizraženiji su oni koji se odnose na bolju organizaciju prihvata kruzera i putnika u destinacijama (lučka uprava - gradska uprava - putničke agencije), koja uopće ne postoji, te na neodgovarajuću promidžbu, kako pojedinih kruzing destinacija, tako i cijelog sustava kruzing destinacija u Hrvatskoj. Zbog tih nedostataka usporava se mogući porast potražnje.

Tablica 13: SWOT analiza kruzing turizma u RH

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Dio Sredozemlja kao druge na svijetu najatraktivnije destinacije plovidbe • Blizina emitivnih tržišta • Atraktivna obala i gradovi • Mogućnost izleta u okolicu • Visok stupanj ekološke očuvanosti obale, otoka i mora • Mogućnost proširenja kapaciteta • Dobra prometna povezanost/dostupnost destinacija • Pet međunarodnih zračnih luka na obali • Autoceste do većine najznačajnijih odredišta • Željeznica do 6 od 7 najvećih luka • Smještajni objekti • Turistička tradicija • Konkurentnost lučkih pristojbi i naknada • Cjenovna konkurentnost izleta • Cjenovna konkurentnost Hrvatske općenito 	<ul style="list-style-type: none"> • Neodgovarajuća lučka infrastruktura za prihvata putnika i brodova u većini luka • Nedostatak parkirališta za autobuse i osobna vozila u lukama • Niže cijene od konkurentskih destinacija • Neodgovarajući sadržaj ponude (nedovoljna ponuda izleta, neodgovarajuća ponuda u trgovinama, neautentičnost suvenira) • Niska razina kvalitete usluga (neorganiziranost atrakcija za prihvata gostiju s kruzera, neodgovarajuće radno vrijeme) • Neodgovarajuća i neorganizirana promidžba (nepostojanje odgovarajuće suradnje među kruzing destinacijama, nepostojanje odgovarajućih promidžbenih materijala, nedostatak zajedničke razvojne inicijative) • Utjecaj kruzera i putnika s kruzera na okoliš

⁴⁴ op.cit. Gračan, Zadel, str. 56.

PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> • Ulazak u EU i NATO • Otvaranje jedinstvenog tržišta • Mogućnosti korištenja predpristupnih fondova za izgradnju i unaprjeđenje infrastrukture • Rast potražnje u turizmu u svijetu pa tako i u kruzingu turizmu • Povoljan položaj Hrvatske na svjetskom turističkom tržištu • Svjetski prepoznat <i>brand</i> pojedinih gradova (Dubrovnik, Korčula itd.) • Očekivani rast kruzingu turizma na Sredozemlju • Očekivana diversifikacija ponude u kruzingu turizmu - potražnja za novim lukama ticanja • Porast kvalitete ostale turističke ponude 	<ul style="list-style-type: none"> • Politička nestabilnost regije • Terorizam • 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 prihvatu kruzera (nove destinacije se bore za tržište kruzera - sekundarne luke se lako zamjenjuju) • Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.) • Zagađenje okoliša

Izvor: izrada autora prema podacima Studije održivog razvoja kruzingu turizma 2007. i Gračan D., Zadel Z., Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzingu turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik 47-48 (2013).

Kruzingu turizam ubrzano mijenja ekonomsku i socijalnu sliku pojedine zemlje. Turistički fenomen poput krstarenja putničkim brodovima već je transformiran u ozbiljnu društveno-ekonomsku djelatnost. Pomoću ovoga turizma uključuju se i naplaćuju prirodne atraktivnosti i drugi raspoloživi turistički resursi. Turističko tržište potražnje posredno i neposredno potiče razvitak brojnih gospodarskih grana i djelatnosti, uz ostvarivanje dodatnih prihoda za lokalno stanovništvo, većom mogućnošću zapošljavanja. Sve to uzrokuje opći porast standarda, smanjivanje iseljavanja, revitalizaciju različitih djelatnosti specifičnih za pojedini kraj te potiče rast komunalne opremljenosti, platne bilance zemlje, društvenoga proizvoda i nacionalnog dohotka.

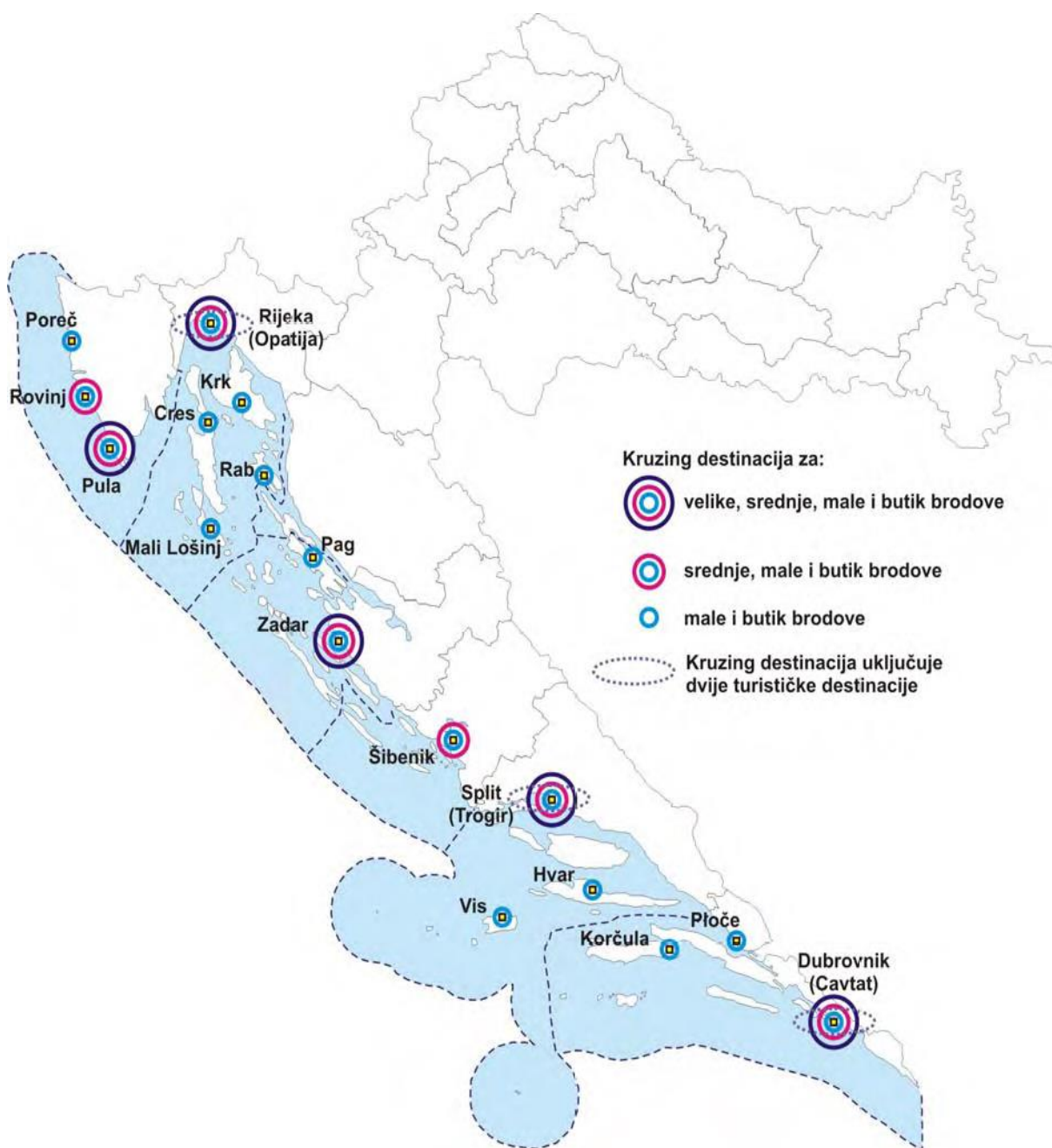
5. MOGUĆI PRAVCI RAZVOJA VAŽNIJIH LUKA KAO KRUZING U REPUBLICI HRVATSKOJ

Luke za prihvat kruzera ne obrađuju se u zakonu kao posebne luke, odnosno luke nautičkog turizma. Na taj način kruzina se, još uvijek, razvija izvan logističke potpore nacionalne legislative. Hrvatska ima nekoliko luka koje mogu prihvatiti velike kruzere na vezu uz obalu. U Hrvatskoj se međunarodni kruzina može organizirati u lukama otvorenim za javni promet (luke osobitog ili međunarodnog značenja, županijske i lokalne luke). U međunarodni kruzina u Hrvatskoj uključeno je dvadesetak javnih luka s različitim intenzitetom posjećivanja i to kako onih najvećih, kao što su, na primjer, Split, Rijeka, Dubrovnik i druge, preko županijskih, kao što su Pula, Korčula, Mali Lošinj i druge, do malih, lokalnih luka, kao što je ona na Lopudu, Mljetu, Šipanu i sl. U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe koje se naplaćuju brodovima za korištenje obale i za administrativne usluge, a donosi ih i javno objavljuje lučka uprava. Osim lučke pristojbe, korisnici luke za dobivene usluge u lukama otvorenim za javni promet, plaćaju lučke naknade.

Lučke naknade koje se najčešće obračunavaju brodovima na kružnim putovanjima u hrvatskim lukama su: naknada za privez i odvez (osnova za obračun je BT ili dužni metar), odvoz krutog i tekućeg otpada, potrošnja vode (m³) i električne energije. Izračun lučke pristojbe za kruzere u lukama provodi se prema dvije osnove: putnik i bruto tonaža (BT). Jedinična cijena po osnovi BT varira ovisno o razredima veličine broda, a cijena po putniku razlikuje se u odnosu na putnika u tranzitu, ukranom i/ili iskranom putniku.⁴⁵

Na slici 10. prikazane su kruzina destinacije prema veličinama brodova za kružna putovanja. Tako postoje destinacije za velike, srednje i male kruzere. Rijeka, Pula, Zadar, Split i Dubrovnik su luke koje imaju mogućnost i kapacitete da prime velike brodove.

⁴⁵ op.cit. Gračan, Zadel, str. 51.



Slika 10: Kruzing destinacije u Hrvatskoj prema mogućnosti prihvata brodova

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, 2007.

Pregled temeljne resursne osnove za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj prikazan je u tablici 14. Iz tablice je vidljivo da prema kapacitetima za maksimalni održivi istovremeni prihvata posjetitelja s kruzera samo pet luka u RH ima tu mogućnost: Pula, Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik. Najveći broj put koji može primiti Dubrovnik u luci je 15

500, a u kruzing destinaciji 5000, sljedeća luka s najvećim kapacitetima za primitak putnika je Rijeka s 10 000 putnika u luci i 5 000 u kruzing destinaciji.

Tablica 14: Pregled temeljne resursne osnove za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj

Kruzing destinacija	Maksimalni održivi istovremeni prihvati 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			●

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma Hrvatske, 2007., str. 20.

5.1. VIZIJA I MISIJA KRUZING TURIZMA

U viziji razvoja kruzing turizma Hrvatske stoji sljedeće:

- 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.

Misija kruzinga jest doprinijeti povećanju blagostanja, prije svega stanovništva u kruzing destinacijama, a potom i u pripadajućim regijama kao i Hrvatskoj u cjelini, te promovirati naše prirodno i kulturno naslijeđe u svijetu. Načela koja treba poštivati za ostvarenje vizije i misije: optimalna valorizacija resursa, usmjeravanje razvoja kruzinga u skladu s principima održivog razvoja, planiranje i upravljanje kruzingom tako da se negativni učinci svedu na minimum, a maksimiziraju pozitivni učinci, kontinuiran rad sa stanovništvom i s putnicima u cilju boljeg razumijevanja kruzinga.

Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine (Narodne novine, 53/13) krovni je razvojni dokument hrvatskog turizma koji je nastao u uvjetima ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, a donesen na sjednici Hrvatskog sabora 26. travnja

2013. godine i predviđa željenu poziciju nautičkog turizma, izgradnju marina i vezova, prioritetne aktivnosti kao i sve ostale prateće aktivnosti u svrhu razvoja ove vrste turističke ponude. Hrvatska ima dobru osnovu za razvoj cruising turizma, no u tom procesu treba paziti na brojne zamke u koje može upasti ako se ugovorima s cruising kompanijama ne uvede jaka kontrola njihova poslovanja i zaštiti destinacija.⁴⁶

Općepoznato je da je Hrvatska jedna od najpoželjnijih nautičkih destinacija na Sredozemlju zbog svoje pozicije i razvedenosti obale, kulture življenja na obali i otocima, kvalitete nautičke infrastrukture, sigurnosti boravka te tematskih itinerera. Međunarodni *cruising* koji se odvija na moru u suradnji s brodskim kompanijama da bi štitio interese hrvatskih destinacija mora uključivati definiranje polaznih luka za prihvat velikih i srednje velikih brodova te luka za brodove do najviše 1.000 putnika jer Hrvatska je centar za manje, luksuznije brodove.

Domaći *cruising* i danas je jedan od najpoželjnijih turističkih proizvoda u Europi te tendencija razvoja na ovom planu usmjerena je na kvaliteti proizvoda i ponudi novih brodova predviđenih za cjelogodišnje poslovanje. Izgradnjom nautičke infrastrukture Republika Hrvatska daleko bi podigla kvalitetu i prihvat brodova na kružnim putovanjima te se još više istakla kao vodeća destinacija ove grane turizma. Planirana izgradnja obuhvatila bi izgradnju 5.000 vezova u moru i marinama te 5.000 u lukama otvorenim za javni promet, a izgradnja novih vezova primarno bi se usmjeravala u postojeće luke, ali i u devastirane prostore te prostore gdje je već djelomično izgrađena infrastruktura.⁴⁷

Ovakva nova izgradnja podrazumijevala bi primjenu novih tehnologija i ekoloških standarda zaštite okoliša, kao i prihvat megaplovila u atraktivnim destinacijama s cjelogodišnjom ponudom. Tendencija izgradnje jedne dodatne matične luke za brodove u domaćem *cruisingu* i nadalje je jedna od planiranih mjera povećanja prometa *cruisinga*. Kao prioritetne aktivnosti razvoja *cruising* turizma Vlada Republike Hrvatske ističe:

- izradu studije prihvatnog kapaciteta luka za *cruising* kao preduvjet provedbe aktivnosti na održivi i okolišno prihvatljiv način,
- podizanje kvalitete cjelokupne ponude namijenjene putnicima, posadi i plovilima u postojećim i novim lukama,
- uređenje sustava sidrišta koji obuhvaća naplatu, usluge i cijene,

⁴⁶ Crnjak, M.: Klein „Okonite se divovskih cruisera, zaradu donose putnici s malih, luksuznih brodova“, komentar, Poslovni dnevnik, www.poslovni.hr, 10. 06. 2014.

⁴⁷ Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.godine (Narodne novine, 53/13)

- donošenje i usklađivanje zakonskih regulativa,
- uspostavu mjerila „Prijatelja okoliša“ i prihvatljivih ekoloških standarda (crne i sive vode, separirani otpad, neinvazivan premaz),
- promociju i unaprjeđenje sustava prikupljanja krutog otpada s *cruisera*, temeljem znanstvenih i stručnih saznanja definirati područja ograničene plovidbe poradi smanjenja utjecaja na morski okoliš,
- unaprijediti ponude prihvata i otpreme u lukama u kojima se odvija promet domaćih i stranih *cruisera*.

Pod ostale aktivnosti koje bi se trebale pokrenuti sukladno prihvaćenoj strategiji Republike Hrvatske u razvoju *cruisinga* svakako je i stimuliranje dolaska manjih *cruisera* i unaprjeđenje sustava sigurnosti na moru, što se osobito odnosi na Obalnu stražu i službu spašavanja kao i uvođenje područja ograničenja plovidbe i sidrenja u posebno osjetljivim dijelovima akvatorija kako prema procjeni utjecaja na okoliš tako i prema procjeni prihvatnih kapaciteta.

U okviru postojećeg zakonodavstva na razini Hrvatske, osnovana je udruga za kruzning turizam u skladu sa Zakonom o udrugama (Narodne novine 88/2001). Hrvatska nacionalna udruga za međunarodni kruzning turizam predstavlja oblik dobrovoljnog udruživanja subjekata (pravnih osoba) zainteresiranih za razvoj kruzning turizma u Hrvatskoj čiji bi se glavni ciljevi i zadaci mogli svesti na sljedeće:⁴⁸

- promocija Hrvatske kao poželjne kruzning destinacije,
- predstavljanje hrvatskih luka,
- usklađivanje ponude hrvatskih kruzning destinacija,
- očuvanje prirodnog okoliša,
- koordinacija raznih subjekata koji sudjeluju u razvoju kruzning turizma,
- usklađivanje tarifne politike luka,
- stalna razmjena relevantnih informacija,
- ustanovljavanje jedinstvene metodologije praćenja kruzning prometa,
- predlaganje poboljšanja u zakonskoj regulativi,
- poticanje stručnog rada i izrade studijske dokumentacije te kontaktiranje s drugim asocijacijama povezanim s kruzningom.

⁴⁸ op.cit. Studija održivog kruzning turizma, str. 25.

5.2. LUKE KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Luke uključene u međunarodni kruzing turizam u Hrvatskoj su pod upravom državnih ili županijskih lučkih uprava. Poslovanje tih luka u ovom je trenutku obilježeno nizom pitanja, prije svega onih u povezanim područjima cjenovne politike, suradnje ključnih dionika, investicija te održivog razvoja. U području cjenovne politike i suradnje ključnih dionika javlja se problem usklađivanja tarifne politike luka uključujući usklađivanje tarifne politike između luka, preispitivanja međuodnosa lučkih pristojbi i naknada te kreiranja jedinstvene ponude međunarodnog kruzinga i zajedničkog nastupa prema brodarima (suradnja). Područje investicija obilježeno je postojanjem brojnih planova razvoja luka s ciljem unaprjeđenja uvjeta za prihvat kruzera i putnika (uključujući izgradnju operativnih obala i putničkih zgrada sa svom pratećom opremom), ali i ostvarivanja preduvjeta za pružanje usluga polazne luke. S obzirom na još uvijek ograničen interes kruzing kompanija za hrvatske destinacije, s izuzetkom Dubrovnika, postavlja se pitanje ekonomskog opravdanja takvih pojedinih investicijskih pothvata, odnosno potrebe usklađivanja razvojnih planova luka osobitog međunarodnog značaja za Republiku Hrvatsku. Broj posjetitelja u kruzing turizmu u pojedinim hrvatskim destinacijama približava se maksimalnom prihvatnom kapacitetu uz još uvijek neiskorišten kapacitet luka za prihvat brodova. U tim se uvjetima pojavljuje mogućnost potencijalnog sukoba kruzing turizma s interesom drugih segmenata turističke potražnje, prije svega stacionarnog turizma te domicilnog stanovništva. Isto tako u razdobljima visokog intenziteta prometa kruzera izražena je pojava negativnih učinaka kruzing turizma na okoliš. U ovom trenutku još uvijek ne postoji sustavno praćenje učinaka kruzing turizma na održivost hrvatskih turističkih destinacija, a niti usklađeno održivo upravljanje razvojem kruzing turizma na razini Hrvatske.⁴⁹

⁴⁹ Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, Zagreb 2011.

5.1.1. Luka Dubrovnik

Jedna od naših luka koja je svrstana u grupaciju specijaliziranih i organiziranih luka za prihvat velikih kruzera i članica udruženja Cruise Europe je Luka Dubrovnik koja se sastoji od dva subjekta, Luke Gruž i Gradske luke. Značajnim investicijama Luci Gruž značajno su se povećali i omogućili prihvatiti nekoliko kruzera istodobno te više od 10.000 turista u jednom danu. Povećanje prihvatnih kapaciteta Luke Dubrovnik rezultiralo je pritiskom na promet u gradu i opterećenjem prihvatnih mogućnosti povijesne jezgre, što je pred gradsku upravu grada Dubrovnika postavilo ozbiljan zadatak životne i turističke održivosti u tom prostoru. Prema službenim statističkim podacima Državnog zavoda za statistiku 2006. godine Luka Dubrovnik imala je dominantnu ulogu prihvaćanja cruisera u hrvatskim teritorijalnim vodama pa je od ukupnog broja cruisera te godine Luka Dubrovnik prihvatila 574 cruisera ili 93 % s 603.047 iskranih putnika, odnosno 98,8 % od ukupno ostvarenih prihvata cruisera i iskrcaja putnika s istih u svim hrvatskim lukama.

Tablica 15: Pregled prihvata kruzera i iskranih putnika u Dubrovniku u periodu od 2000. do 2013. godine

Godina	Broj kruzera	Broj turista-putnika
2000.	168	126.841
2001.	279	205.095
2002.	343	264.902
2003.	480	359.342
2004.	504	457.334
2005.	553	510.641
2006.	574	603.047
2007.	606	667.769
2008.	700	850.828
2009.	628	845.603
2010.	705	916.089

2011.	681	985.398
2012.	654	1.063.855
2013.	711	1.208.347

Izvor: izrada autora na temelju podataka <http://www.portdubrovnik.hr/>

Nakon 2006. porast broja putnika u luci Dubrovnik nije se zaustavio nego je nastavio rapidno rasti tako da je već 2013. broj putnika duplo veći u odnosu na 2006. Riječ je o milijun putnika koji su posjetili Dubrovnik. Za period od 01. 01. 2013. do 31. 12. 2013. za ticanje u Gradu i Gružu prema mjesecima, ostvareno je najviše ticanja u srpnju, rujnu i listopadu, kada je zabilježeno preko 100 ticanja po mjesecu, što bi u prosjeku bilo 3 do 4 ticanja dnevno.

Prema državnom zavodu za statistiku koji mjeri kretanja putnika za luku Dubrovnik u 2010. zabilježen je promet od 2 940 430 putnika. U ovaj broj uključeni su putnici na brodovima za kružna putovanja koji su se iskrcali radi obilaska te se ponovo ukrcali radi nastavka kružnog putovanja. Podaci sadrže njihov iskrcaj i ponovni ukrcaj. Najveći broj putnika u razdoblju od 2006. do 2010. zabilježen je zadnje godine, 2 940 430. Luka Dubrovnik je jedina hrvatska putnička luka koja bilježi konstatni rast putničkog prometa.

Tablica 16: Kretanje broja brodova i putnika u luci Dubrovnik u razdoblju od 2006.-2010.

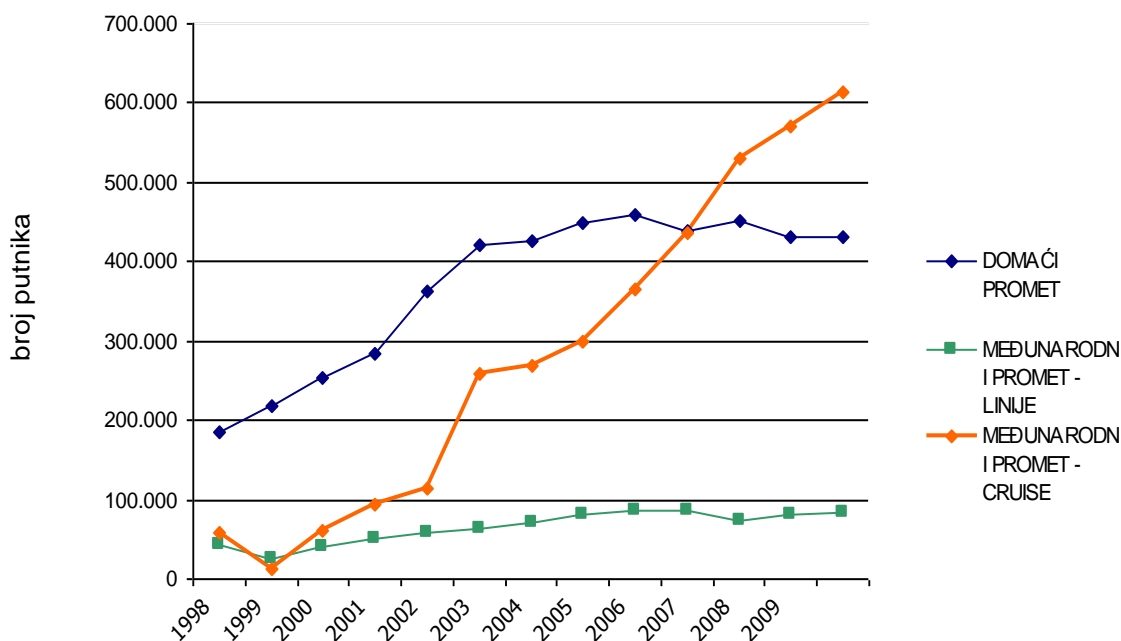
Godina	Prispjeli brodovi	Promet putnika
2006.	10 126	2 028 281
2007.	10 586	2 172 488
2008.	11 829	2 542 232
2009.	14 905	2 693 945
2010.	13 961	2 940 430

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Other/morske-luke_2006-2010.pdf, 28. 06. 2014.

Najnovije priznanje Dubrovniku stiglo je nedavno kad je u časopisu Dream World Cruise Destinations grad postavljen na zavidno deseto mjesto između 50 najprometnijih luka svijeta, te treće mjesto na Mediteranu (iza Napulja i Livorna).

U cilju što boljeg i efikasnijeg prihvata turista s kružnih putovanja, smanjenja prometne opterećenosti i očuvanja održivog života u gradu djeluje Stožer za promet kojeg čine predstavnici svih relevantnih službi gradske uprave, lučke uprave, pomorskih agencija, prometne policije i Turističke zajednice grada, a od siječnja 2010. pri uredu TZ grada Dubrovnika oformljen je i Ured za kružna putovanja, kao zajednički projekt Lučke uprave Dubrovnik i TZ grada Dubrovnika.

Kretanje broja putnika najbolje se vidi iz grafikona 1. na kojem je prikazano kretanje broja putnika u luci Dubrovnik za razdoblje od 1998. do 2010. Prikazan je domaći, međunarodni linijski promet i krizing promet. U grafikonu je vidljivo da je najveći porast imao krizing promet čija se narandžasta krivulja od manje od 100 000 putnika u 12 godina podigla na preko preko 600 000 putnika.



Grafikon 1: Kretanje putnika u luci Dubrovnik u razdoblju od 1998. do 2010.

Izvor: www.portdubrovnik.hr, Lučka uprava Dubrovnik, Plan rada Lučke uprave Dubrovnik za 2010. godinu

5.1.2. Luka Split

Split kao najveća aglomeracija na hrvatskoj obali ima veliko značenje za cjelokupno okruženje, kako otočko tako i kopneno, što se itekako odražava na pozitivne financijske efekte za grad, županiju i RH. Luka Split ima veliki kapacitet u razvoju turizma kružnih putovanja. Uz Dubrovnik, Split je popularno turističko odredište u RH, a rast broja kružnih putovanja donosi u Split sve veći broj turista. Splitska gradska aglomeracija, a u njenom središtu trajektno-putnička luka, ima veoma povoljan geoprometni položaj. Grad i sama luka povezani su autocestom A1 sa Zagrebom te ostalim važnim hrvatskim gradovima, zatim putničko-željezničkim kolodvorom te prugom Zagreb-Split i linijom autobusa koji povezuju navedene prostore sa zračnom lukom.

Pored navedenih prednosti postoji i niz ograničavajućih čimbenika na koje luka mora utjecati kako bi odgovorila izazovima. Prvenstveno se pri tome misli na lošu suradnju između privatnog i javnog sektora (suradnja pomorskih i turističkih agencija s javnim sektorom), loša logistika opskrbe brodova i gradski promet (kada u vršnim danima sezone dođe 6000 posjetitelja dnevno). Da bi se uklonili ti problemi i poboljšala organizacija brodova za kružna putovanja potrebno je proširiti kapacitete prihvata luke, reorganizirati gradski promet, osuvremeniti luku infrastrukturom i suprastrukturom i organizirati kvalitetnu logistiku opskrbe brodova.

Promet brodova na kružnim putovanjima u splitskoj luci u posljednjim je godinama u stalnom porastu kao i broj putnika koji njima dolaze. U 2012. godini ova luka ostvarila je rekordnih 270 ticanja brodova na kružnim putovanjima s 245.500 putnika što je za isto razdoblje prošle godine povećanje broja putnika na kružnim putovanjima u iznosu od 36 %.⁵⁰

U svrhu prihvata većih brodova na kružnim putovanjima i povećanja kapaciteta prihvata u planu je dogradnja vanjskih vezova. U 2010. godini izvršen je projekt rekonstrukcije i dogradnje Gata Sv. Duje u Gradskoj luci Split, čime je dobiven veći broj vezova, omogućen prihvata brodova na kružnim putovanjima te je rasterećena najfrekventnija linija Split-Supetar u ljetnim mjesecima.

⁵⁰ Lučka uprava Split, www.portsplit.com

Tablica 17: Promet turista i brodova na kružnim putovanjima luci Split u razdoblju od 2010.-2013.

Godina	Broj ticanja	Promet putnika
2010.	257	172 378
2011.	252	181 963
2012.	269	245 451
2013.	225	189 107

Izvor: <http://portsplit.com/wp-content/uploads/Sveukupno-putnika-i-brodova-2002-2013.htm>, 18. 08. 2014.

5.1.3. Luka Zadar

Današnja putničko trajektna luka Zadar smještena je u samoj jezgri grada na vrlo skučenom prostoru dužine cca. 900 m obale. Na navedenom prostoru odvija se putnički promet od približno 2,7 milijuna putnika i 350 tisuća vozila sa stalnim trendom rasta od 8% godišnje. Zadarska luka klasificirana je kao luka od posebnog državnog interesa otvorena za javni promet. Osobito značajno je otvaranje zadarske luke u moguću home-port, matičnu luku velikih cruisera. Blizina aerodroma (10 km), veza kvalitetnim prometnicama do mreže autocesta značajne su prednosti trajektnog terminala.

Zadarska luka u posljednjih nekoliko godina bilježi sve češće posjete brodova na kružnim putovanjima zahvaljujući odličnom geografskom položaju. Unatoč padu broja ticanja brodova u luci Zadar, broj turista porastao je s 17 157 putnika 2010. na 33 647 putnika 2013. (tablica 18).

Tablica 18: Kretanje brodova i putnika u luci Zadar od 2010.-2013.

Godina	2010.	2011.	2012.	2013.
Ticanja	80	72	57	69
Putnici	17 157	28 677	20 958	33 647
Posada	11 224	20 176	11 171	15 024

Izvor: http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_cruiseri.html, 18. 08. 2014.

Izgradnjom putničko trajektne luke Zadar-Gaženica sa svim internim prometnicama, terminalskim zgradama i čekalištima za automobile te uz dubine gatova do maksimalnih 15 metara steć će se uvjeti za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i to: šest trajekata na lokalnim linijama dužine 50-150 metara, tri broda u međunarodnoj plovidbi dužine 150-200 metara te tri broda na kružnim putovanjima dužine 250-400 metara kao i mogućnost prihvata RO-RO brodova na istim gatovima.⁵¹

Izgradnja luke odvija se kroz tri faze:⁵²

1. Nasipavanje i izrada sekundarnog lukobrana,
2. Izrada obala i to:
 - otočki terminal
 - dužobalni terminal
 - međunarodni terminal koji uključuje i obalu za brodove na kružnim putovanjima te RO-RO brodove
 - cesta Gaženica-Biogradska, rotor, interne prometnice, podzemne instalacije
3. terminalske zgrade sa svim tehničkim, kontrolnim, prometnim i komercijalnim sadržajima.

Prikaz nove putničke luke dan je na slici 11.

⁵¹ http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html, 12.06.2014

⁵² <http://www.mppi.hr/>, 28.06.2014.



Slika 11: Nova putnička luka u Zadru

Izvor: http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html, 12. 06. 2014.

5.1.4. Luka Rijeka

Učlanjenjem Turističke zajednice Kvarner u MEDCruise, Udrugu mediteranskih kružnih luka, krajem 2011.godine, a na preporuku Lučke uprave Rijeka, Kvarner je kao destinacija dobio široke mogućnosti promocije i prezentacije destinacije pred brodarima, agentima, međunarodnim turističkim i marketinškim agencijama, a tijekom 2012. godine Udruga je nastavila s daljnjim promoviranjem Kvarnera kao cruising destinacije. Kvarner je kao destinacija interesantan srednjim i manjim brodovima, osobito iz razloga što je na Mediteranu došlo do zasićenosti istim programima, a regija Kvarner je nova mikro lokacija koja se nameće kao privlačno mjesto za zaustavljanje i interesantne izlete.

Prema statistikama, iako je luka Rijeka više poznata kao luka za teretni promet, prema broju pristiglih brodova (2 169 brodova u 2010.) najzastupljeniji su putnički brodovi i brodovi za kružna putovanja (40,5%) te brodovi za generalni teret (17,8%). Porast udjela kontejnerskih brodova kreće se od 4,3% u 2006. do 13,0% u 2010. U tablici 19. prikazan je putnički promet na terminalu u Rijeci. U 2010. broj putnika iznosio je 193 462 putnika, od čega je samo 14 172 putnika s kruzera. U 2011. ukupan broj putnika pao je na 178 956 putnika, ali je broj putnika pristiglih s kruzera porastao na 15 120.

Tablica 19: Kretanje prometa na putničkom terminalu Rijeka

PUTNIČKI PROMET		
	2010.	2011.
TRAJEKTI (LINIJSKI)	179.290	163.836
CRUISERI I OSTALI	14.172	15.120
UKUPNI PUTNIČKI PROMET	193.462	178.956

Izvor: www.pfri.uniri.hr/, Rijeka Gateway projekt kao poticaj razvoju cruising turizma, 18. 08. 2014.

Pomorski putnički terminal na Riječkom lukobranu projekt je koji je pokrenut u svrhu poboljšanja usluga putnicima u domaćem i međunarodnom pomorskom putničkom prometu. S infrastrukturom na terminalu Rijeka može ići prema razvoju tržišta manjih i srednjih luksuznih cruisera. Preduvjet je jaka povezanost s turističkim zajednicama i agencijama. Međunarodno udruženje mediteranskih luka za kružna putovanja MedCruise osnovano je 1996. godine sa 16 luka članica. Danas MedCruise ima 64 članice iz 21 zemlje, ne samo na Mediteranu, već i na Crnom i Crvenom moru, a među njima su i neke od najpoznatijih turističkih luka i destinacija, kao što su Barcelona, Ibiza, Monaco ili Venecija. Hrvatska je zastupljena sa šest luka: Korčulom, Splitom, Šibenikom, Zadrom, Rijekom i Dubrovnikom, koji je uvjerljivi cruising lider s očekivanih milijun putnika.



Slika 12: Pomorsko putnički terminal u Rijeci

Izvor: <http://www.crofan.org/showthread.php?p=112496>, 13. 06. 2014.

Da bi se omogućio razvoj luke Rijeka kao kruzing destinacije, potrebna je još veća povezanost luke i grada. Primjerice, Opatija je izvanredno atraktivna, pogotovo za njemačko tržište, a na tome može i Rijeka profitirati. Brodovi se mogu opskrbljivati po pristupačnim cijenama, dakle postoji infrastruktura za brodove, regija također ima potencijala, od gastronomije do nekih jakih turističkih destinacija nedaleko Rijeke, koje mogu biti atraktivne. Treba uložiti zajednički napor turističkih djelatnika, grada i luke na promociji destinacije.

5.1.5. Luka Rovinj

U luku Rovinj u 2013. ukupno je prispjelo 3 203 brodova. Od ukupnog prometa prispjelih brodova u 2013. na brodove za kružna putovanja otpada 65 brodova (tablica 20.), što je blagi porast u odnosu na godinu prije kada ih je bilo 60.

Tablica 20: Promet brodova u luci Rovinj prema vrsti prijevoz za razdoblje od 2009.-2013.

Vrsta prometa	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Linijski promet	498	372	441	504	434
Cruiseri	51	60	58	60	65
Izletnički brodovi	2 198	2 177	2 422	2 499	2 424
Mega jahte	286	230	292	303	280
UKUPNO	3 033	2 839	3 213	3 296	3 203

Izvor: Lučka uprava Rovinj

Prema podacima državnog zavoda za statistiku u luci Rovinj u 2013. ukupan broj putnika u međunarodnom prometu iznosio je 15 561, a u 2012. 20 781 putnika što je veliki pad.⁵³ Od ukupno 15 561 putnika u međunarodnom prometu njih 7 141 bio je s brodova za kružna putovanja.

U 2013. u luku Rovinj uplovilo je 65 kruzera s 7 141 putnikom, što je pad u odnosu na 2009. kada je u luku Rovinj stiglo 7 500 putnika s kruzera brodova. S obzirom na mogućnost prihvata oko 5 000 brodova, koliko je luka Rovinj imala u ukupnom putničkom prometu, postoje mogućnosti i za povećanje kruziranja turizma u luci Rovinj.

U sklopu projekta Detaljni plan uređenja južne luke Sveta Katarina u Rovinju, predviđena je prekvalifikacija putničkih terminala u lukama. Takav zahvat predviđa poboljšanje i proširenje lučkog područja u smislu prihvata brodova, stvaranje parkirališnih mjesta, autobusnih stanica i modernizaciju putničkih usluga, modernizaciju carinskih usluga, realizaciju novih usluga unajmljivanja automobila i taksija u lučkim terminalima.

⁵³ http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/05-01-04_07_2013.ht, 03. 09. 2014.

5.1.6. Luka Šibenik

Luka Šibenik smještena je u srednjem dijelu jadranskog mora u dobro zaštićenom ušću rijeke Krke. Struktura putničkog prometa u luci Šibenik sastoji se od:⁵⁴

1. Trajektnih linija prema otocima u okruženju grada Šibenika,
2. Brodskih putničkih linija iz Šibenika i Vodica prema lokalnim mjestima i otocima,
3. Međunarodnog kruzing turizma.

Tablica 21: Promet putnika u luci Šibenik u 2012. i 2013.

Godina	Pomorsko putnički promet putnika		
	ukupno	domaći	međunarodni
2012.	163 713	151 619	15 561
2013.	177 414	156 633	20 781

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/05-01-04_07_2013.ht, 03. 09. 2014.

Ukupan međunarodni promet u luci Šibenik porastao je u 2013. u odnosu na 2012. za 5 220 putnika, odnosno za oko 33%.

Lučka uprava Šibenik provodi projekt rekonstrukcije i dogradnje gata Vrulje u luci Šibenik kojim će se izgraditi četiri veza u ukupnoj dužini od 510 metara od čega su dva veza ukupne duljine 325 metara (dubina mora - 10 metara). Gatovi su namijenjeni prihvatu brodova na kružnim putovanjima i brodova u međunarodnom i lokalnom putničkom i ro-ro putničkom pomorskom prometu. Vrijednost investicije iznosi 12 milijuna EUR, a radovi se planiraju završiti u 2014. U okviru projekta planirana je izgradnja Pomorsko putničkog terminala za usluge domaćeg, međunarodnog i kruzerskog putničkog prometa i prometa vozila (ukupna površina zgrade terminala – 6000 m²). Prema postojećem projektu planirano je da Pomorsko putnički terminal uključuje: glavnu zgradu i parkiralište u neposrednoj blizini zgrade terminala. Ukupna zatvorena površina zgrade terminala iznosi cca. 6.000 m². Ukupna otvorena površina iznosi oko 15.000 m² od čega je 4.000 m² čekališnih parkirališta i 2.400 m² zelenih površina i terasa.

⁵⁴ Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Rijeka 2012., str. 78.



Slika 13: Novi pomorsko putnički terminal u luci Šibenik

Izvor: http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/novi_pomorski-putnicki_terminal/fotogalerija.asp, 28. 06. 2014.

Luka Šibenik je 2006. postala članica MedCruisea, udruga Mediteranskih "cruise" luka. Uloga MedCruise-a je promocija krstarenja u Mediteranu i okolnim morima. Među glavnim ciljevima udruge su:⁵⁵

- Promocija Mediteran kao "cruise" destinacije,
- Povećanje učinkovitosti članova dijeljenjem tehnologija i iskustava vezanih za putnički promet, poticanje razvoja turizma u područjima krstaških luka,
- Povećanje učinkovitosti članova informiranjem o razvoju u industriji, statistikama, praktičnom iskustvu o razvoju i upravljanju krstaškim lukama,
- Formuliranje zajedničkih stavova, pravila ili planova vezanih za zajedničke interese u području krstarenja,
- Razvitak i jačanje dobrih odnosa i suradnje između svih svjetskih krstaških luka i krstaške industrije,

⁵⁵ <http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/cruising/medcruise.asp>, 28. 06. 2013.

- Stvaranje kvalitetne usluge kroz luke različitih veličina, raznovrsnih regija, zemalja i kultura,
- Stvaranje marketinških, mrežnih i profesionalnih razvojnih alata i foruma za članove.

5.1.7. Luka Pula

Lučka uprava Pula uključena je kao članica Zajednice lučkih uprava u projekt studije održivog razvoja kruzing turizma Hrvatske. To je prva studija koja se na sustavan način bavi specifičnim oblikom turizma u luci Pula. Stručnjaci su odabrali 17 destinacija na Jadranu kao mogućih luka krstarećeg turizma Hrvatske, a među kojima je i Pula. Potencijal Pule leži u njenom bogatom povijesnom nasljeđu, brojnim turističkim atraktivnostima i blizini Nacionalnog parka ljepote Brijuni. Problem u luci Pula je neispunjavanje kapaciteta za međunarodne kruzing standarde. Kako bi se Pula upisala na kartu kruzing destinacija Jadrana treba povećati kapacitet prihvata brodova s 500 na 1000 ticanja, čime bi se omogućio prihvat srednjih i malih kruzera, ali ne i velikih. Za njihov prihvat potrebna je dubina mora veća od osam metara, a u luci je nema. Jedino je mjesto na kojem bi se veliki brodovi mogli vezati uvala Smokvice kod lukobrana, gdje je dubina 30-tak metara, no Gradska uprava Pule ne predviđa širenje putničke luke na taj dio.

Prema podacima državnog zavoda za statistiku u luci Pula u 2013. u prometu međunarodnih putnika zabilježen je blagi porast u odnosu na 2012., s 11 941 porastao je na 14 999.

Tablica 22: Promet putnika u luci Pula u 2012. i 2013.

Godina	Pomorsko putnički promet putnika		
	ukupno	domaći	međunarodni
2012.	102 370	90 429	11 941
2013.	116 129	101 130	14 999

Izvor: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/05-01-04_07_2013.html, 03. 09. 2014

6. ZAKLJUČAK

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 najčešće su 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.

Činitelji koji utječu na razvoj kružnih putovanja su: ekonomski razvoj pojedine zemlje, odnosno grupe bliskih zemalja, postojanje pomorsko-putničkih terminala, zračne luke i prometne povezanosti s cestovnom i željezničkom infrastrukturom, aktima poslovne politike kojom se privlače brodari, dostatna komunalna infrastruktura, postojanje turističke atrakcije i stvaranje pogodnosti za kupnju. Organizacija kružnih putovanja predstavlja se kao kompleksan proizvod brodarstva, lučkih djelatnosti, kopnenog i zračnog prometa, opskrbljivača brodova, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih objekata, trgovine, turističkih i pomorskih agencija itd. Kružna putovanja predstavljaju međuovisnost i interakciju pomorskog prometa (brodovi i luke) i turizma (turistička destinacija i zabava). Riječ je o industriji koja jedina bilježi konstantan rast, kako u broju i veličini brodova, tako i u broju prevezenih putnika.

Širom svijeta danas krstari oko 300 brodova na kružnim putovanjima, a njihova najpoznatija odredišta su predjeli Karipskoga mora, zatim slijedi područje Mediterana pa Aljaska, Meksiko te ostatak Europe. Jadransko more također postaje sve važnije područje interesa, s lukama Venecijom, Dubrovnikom, Barijem i Splitom. S obzirom na malobrojne jadranske destinacije, Dubrovnik ima znatne mogućnosti da, koristeći se svojim neospornim potencijalima, postane druga nezaobilazna destinacija na Jadranu na relaciji između Venecije i grčkih luka.

Razvoj Hrvatske kao kruzinge destinacije sve je značajnije. Prije su taj rast determinirale inozemne brodarske kompanije dok nije donesena strategija o upravljanju i razvoju kruzinge turizma. Kao luke za kružna putovanja ističu se luka Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka i Šibenik te u manjem omjeru Rovinj i Pula. Najveći potencijal i kapacitete ima luka Dubrovnik čiji je broj putnika u 2012. i 2013. prelazio milijun. Prognoze

potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj za 2017. godinu kreću se od najmanje 1,5 milijuna do najviše 5,5 milijuna putnika. Ti brojevi najviše se odnose na luke srednje i južne Hrvatske. Na temelju strategije održivog razvoja kruzing turizma propisan je maksimalni broj putnika i broj ticanja za pojedinu luku. U luci Dubrovnik se u toku godine zna dogoditi nekoliko puta da je broj pristiglih putnika znatno veći od propisanog održivog broja. Uloga Republike Hrvatske, lučkih uprava i turističkih zajednica je da koordiniraju razvoj i planiraju dolaske brodova tako da se ne narušava kvaliteta okoliša i kvaliteta života u gradovima u kojima živi domicilno stanovništvo.

LITERATURA

Knjige

1. Adriatic sea tourism report, Francesco di Cesare, Risposte Turismo srl, Venice (Italy), 2013.
2. Cruise Tourism: Current Situation and Trends, UNWTO, 2010.
3. Dundović, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Rijeka, 2003.
4. Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske, Zagreb, 2011.
5. Kesić. B., Jugović, A. Menadžment pomorsko-putničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, 2006.
6. Jugović A., Upravljanje morskom lukom, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2012.,
7. Mencer, Plasman Hrvatske turističke ponude, Sveučilište u Rijeci, Opatija, 1993.
8. Miller, W. H., Great Cruise Ships and Ocean Liners from 1954 to 1988, Dover Publications, 1988.
9. Papathanassis A., Cruise Sector Growth, Gebler Research, Wiesbaden, 2009.
10. Peručić D., Cruising turizam, Razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2013.
11. Radić, A., Održivost kruzing destinacije, Univerzitet Singidunum, Beograd, 2011.,
12. Renko, N.: Strategije marketinga, Naprijed, Zagreb, 2005.
13. Robbins, D., Cruise Ships in the UK and North European Market: Development Opportunity or Illusion for UK Ports, 2006.
14. Shipping statistics and Market review, Institute of Shipping Economics and Logistics ISL, Bremen, 2011.
15. Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj 2007.

Članci

1. Benić, I., Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu, Ekon. Misao i praksa, god. XVIII. 2009. br. 2. (301-348)

2. BeniĆ, I.: Utjecaj pomorskih krstarenja na turistiĉku destinaciju, Poslovna izvrsnost Zagreb, God. V (2011) br.1
3. Brešković, J. Novaković, R. Razvoj turistiĉke destinacije pod utjecajem kruzing turizma, Naše more, god.49. (1/2), 2002. god.
4. Đurković, V., Razvoj Dubrovnika kao destinacije u kružnim putovanjima i projekt razvoja luke Dubrovnik, "Naše more" 54(1-2)/2007.
5. Graĉan D., Alkier Radnić R., Vizjak A., , Razvoj nautiĉkog turizma na mediteranu Pomorski zbornik 44 (2006)1, 123-137
6. Graĉan, D., Zadel Z., Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik 47-48 (2013),
7. Herak, S.: Međunarodni kruzing turizam – brzorastuća vrsta turizma u svijetu, ĉlanak, ĉasopis VERN, 02. sijeĉnja 2013. godine
8. Kos, S., Šabalja, Đ., Bonato J., Analitiĉka struktura disperzije kružnih putovanja, Pomorstvo, 27/1(2013), str. 87-104
9. Lorenzo Gui, Geographical expansion and consolidation of global cruising, Venice International University, POMORSTVO, 24/2(2010), str. 261-278
10. Luković T., Analiza razvoj svijetskog i hrvatskog kruzinga, Naše more, 2008, 55. 5/6
11. Passenger Shipping Association: Discover Cruises – Annual cruise review, 2006., Royal Caribbean Cruises Ltd.: 2010 Annual Report
12. Perić, T., Oršulić, M., Cruising-turizam u republici hrvatskoj u funkciji održivoga razvoja“Naše more” 58(5-6)/2011.
13. Shipping Statistics and Market Review, World Passenger and Cruise Shipping, 2013.
14. Škrba A., Ameriĉko tržište kruzing putovanja na uporednim primerima Royal Caribbean International i Disney Cruise Line, Beograd, 2012.

Internet

1. <http://www.mint.hr/UserDocsImages/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>,
2. http://www.cro-adriatic.com/vijesti_turizam.php, 25.05.2014.
3. <http://www.portdubrovnik.hr/>, Kružna putovanja u svijetu, 26.05.2014.
4. www.statisticbrain.com/cruise-ship-industry-statistics/

5. Lučka uprava Dubrovnik: Kružna putovanja u svijetu, www.portdubrovnik.hr,
6. Institute of Shipping Economics and Logistics: Shipping Statistics and Market Review, Volume 54, No 8-2010, Bremen, 2010., www.isl.org,
7. www.worldcruising.com/
8. <http://www.f-cca.com/links.html>
9. <http://www.europeancruisecouncil.com/content/ECC%20Report%202012-13.pdf>
10. http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/04-03-06_07_2013.html
11. http://www.port-authority-zadar.hr/i_hr_nova.html
12. Lučka uprava Split, www.portsplit.com
13. <http://www.portauthority-sibenik.hr/hrv/cruising/medcruise.asp>
14. www.medcruise.com, Methodology for MedCRuise Port Evaluation & Mediterranean Market Report, 2007.

POPIS ILUSTRACIJA

Popis grafikona

Grafikon 1: Kretanje putnika u luci Dubrovnik u razdoblju od 1998. do 2010. 54

Popis tablica

Tablica 1: Kratkoročni i dugoročni trendovi svjetskog cruise tržišta.....	16
Tablica 2: Udjeli zemljopisnih područja u svjetskom kruzingu u 2013. godini.....	19
Tablica 3: Vodeće mediteranske luke (prema broju putnika).....	23
Tablica 4: Ekonomski učinak europskog kruzining tržišta	25
Tablica 5: Glavne kruzining destinacije (2009.) u svijetu prema rasporedu svjetske flote kruzera	28
Tablica 6: Broj putnika u svjetskom kruzining turizmu od 1994. do 2011. godine	29
Tablica 7: Broj brodova za kružna putovanja od 2009.-2013.	30
Tablica 8: Stanje flote brodova za kružna putovanja prema državi zastave.....	31
Tablica 9: Dvanaest najvećih kruzining kompanija u 2011. godini	32
Tablica 10: Očekivani porast potražnje za kruziningom	34
Tablica 11: Kretanje broja putnika i putovanja od 2002.-2010.....	35
Tablica 12: Kružna putovanja, dani boravka i putnici u Republici Hrvatskoj u 2012. i 2013.	37
Tablica 13: SWOT analiza kruzining turizma u RH	43
Tablica 14: Pregled temeljne resursne osnove za razvoj međunarodnog kruzininga u Hrvatskoj	47
Tablica 15: Pregled prihvata kruzera i iskranih putnika u Dubrovniku u periodu od 2000. do 2013. godine	52
Tablica 16: Kretanje broja brodova i putnika u luci Dubrovnik u razdoblju od 2006.-2010.	53
Tablica 17: Promet turista i brodova na kružnim putovanjima luci Split u razdoblju od 2010.-2013.....	56
Tablica 18: Kretanje brodova i putnika u luci Zadar od 2010.-2013.	56
Tablica 19: Kretanje prometa na putničkom terminalu Rijeka.....	59
Tablica 20: Promet brodova u luci Rovinj prema vrsti prijevoz za razdoblje od 2009.-2013.	61
Tablica 21: Promet putnika u luci Šibenik u 2012. i 2013.	62
Tablica 22: Promet putnika u luci Pula u 2012. i 2013.	64

Popis slika

Slika 1: Model cruisinga u Hrvatskoj	4
Slika 2: Prvi brod za kružna putovanja „Prinzessin Victoria Luise“	9
Slika 3: Raspodjela kružnih putovanja prema plovodbenim područjima.....	13
Slika 4: Raspodjela putničkog prometa po oceanima.....	14
Slika 5: Udjeli najvećih cruising-kompanija u 2010. godini prema broju ležajeva	18
Slika 6: Broj putnika na krstarenjima od 1990. do 2010.	19
Slika 7: Glavna odredišta za kružna putovanja širom svijeta.....	33
Slika 8: Procjena broja putnika na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2017. godine	39
Slika 9: Struktura prihoda od kruzing turizma	41
Slika 10: Kruzing destinacije u Hrvatskoj prema mogućnosti prihvata brodova	46
Slika 11: Nova putnička luka u Zadru	58
Slika 12: Pomorsko putnički terminal u Rijeci.....	60
Slika 13: Novi pomorsko putnički terminal u luci Šibenik	63