

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**GORAN ABRAMOV**  
**STRATEGIJSKI OKVIR RAZVOJA KRUZING DESTINACIJA**  
**NA SJEVERNOM JADRANU**  
**DIPLOMSKI RAD**

**RIJEKA, 2013**

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**STRATEGIJSKI OKVIR RAZVOJA KRUZING DESTINACIJA**

**NA SJEVERNOM JADRANU**

**DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Pomorskoputnički promet

Mentor: Doc. Dr. sc. Alen Jugović

Student: Goran Abramov

Matični broj: 0112029262

Studij: Tehnologija i organizacija prometa

Rijeka, rujan 2013.

# SADRŽAJ

1. UVOD .....	5
1.1. SVRHA I CILJ RADA .....	6
1.2. STRUKTURA RADA .....	6
2. ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUIZING TURIZMA U SVIJETU I REPUBLICI HRVATSKOJ.....	8
2.1. ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUIZING TURIZMA U SVIJETU .....	10
2.2. ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUIZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ	11
3. OSNOVNE ZNAČAJKE LUKE ZA PRIHVAT KRUZERA.....	15
3.1. OBLIKOVANJE LUKE ZA PRIHVAT KRUZERA.....	16
3.2. PREDNOSTI I NEDOSTACI SJEVERNOM JADRANU ZA SMJEŠTAJ LUKE ZA PRIHVAT KRUZERA .....	20
4. OSNOVNE ZNAČAJKE BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA (KRUIZERA) .....	22
4.1. KARAKTERISTIKE BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA.....	23
4.2. ANALIZA STANJA FLOTE KRUIZERA U SVIJETU .....	24
5. KRUIZING DESTINACIJE NA SJEVERNOM JADRANU .....	26
5.1. KRUIZING DESTINACIJE NA SJEVERNOM JADRANU I NJIHOVE ZNAČAJKE ...	27
5.1.1. Luka Rimini .....	28
5.1.2. Luka Ravenna .....	29
5.1.3. Luka Venecija.....	31
5.1.4. Luka Trst .....	34
5.1.5. Luka Kopar.....	37
5.1.8. Luka Rijeka i Luka Opatija.....	45
5.1.9. Luka Rab.....	50
5.2. SWOT ANALIZA KRUIZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU.....	52
6. STRATEGIJSKI OKVIR RAZVOJA KRUIZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU .....	54
6.1. TEMELJNE ODREDNICE STRATEGIJE .....	54
6.2. PRILIKE I OGRANIČENJA RAZVOJA KRUIZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU .....	57

6.3.	TRENDOVI RAZVOJA.....	58
7.	KRUZING TURIZAM NA SJEVERNOM JADRANU U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA 60	
7.1.	UTJECAJ KRUZING TURIZMA NA OKOLIŠ.....	60
7.2.	PREDUVIJETI ZA ODRŽIVI RAZVOJ KRUZING TURIZMA.....	63
8.	ZAKLJUČAK.....	65

## 1. UVOD

Turizam brodskih kružnih putovanja je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, zabave, odmora i slično. Takva krstarenja su najčešće povezana s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih atrakcija. Kruzing, kao jedna od tri osnovne vrste nautičkog turizma, razvio se u jedan od vodećih svjetskih korporativnih biznisa.

Destinacija kao širi pojam usko 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.

Brod na brodski kružnim putovanjima predstavlja plutajući hotel koji prevozi putnike od jedne do druge destinacije. Putnici veliku većinu vremena provode na brodu (uključujući noćenja) te im luke ticanja predstavljaju, u velikom broju slučajeva, samo jednodnevne izlete. Zbog toga se brod smatra primarnom destinacijom turista dok se usputne destinacije gdje brod pristaje su sekundarne destinacije.

Bez obzira na tu percepciju, brodovi za krstarenje ne mogu bez luka pristajanja jer one čine sastavnice itinerara. Uz geografsku podjelu destinacija krstarenja ide i klimatski čimbenik, koji ima odlučujuću ulogu u određivanju rasporeda itinerara. To uzrokuje razmještaj brodova sa jedne destinacije na drugu. Kako bi se sve podredilo udobnosti putnika, obično se izbjegavaju područja gdje su nepovoljni vremenski uvjeti.

Sukladno porastu kruzing turizma i broju putnika podjeljeno je mišljenje javnosti o takvom obliku turizma. Dok jedni zagovaraju rast radi pozitivnog utjecaja na lokalno gospodarstvo gdje se takav turizam odvija, drugi se protive zastupajući stavove da takav turizam ima negativne utjecaje na ostale gospodarske aktivnosti, lokalnu zajednicu i okoliš.

U ovom radu istražuje se razvoj kruzing destinacija na sjevernom Jadranu. Jadranska se destinacija, bazira na jadranske luke, odakle i počinju svi itinerari, ali, kao i sve ostale europske destinacije, međusobno korenspondiraju u obliku različitih

itinerara koji ih povezuju (npr. sjeverna Europa i Jadran). Klimatske pogodnosti Jadrana pridonose dugome toplom ljetu i pogoduju kruzing turizmu. Zbog globalnog zatopljenja poboljšavaju se vremenske prilike i tijekom zimskih mjeseci, pa se sezona kružnih putovanja u Jadranu produžuje, što je velika prednost osobito za brodove u zimskom razdoblju. Već od 1980-ih pravilo je, naime, da po dolasku zime brodovi prelaze na Karibe ili južnu Afriku, nastavljaju putovanje kroz Suez prema Crvenome moru ili se vezuju. Danas dio njih ostaje u Sredozemlju i Jadranu tijekom cijele godine.

### 1.1. SVRHA I CILJ RADA

Svrha ovog rada je analizirati i objasniti strateški okvir razvoja kruzing destinacija na sjevernom Jadranu.

Sukladno definiranoj svrsi rada određuje se i cilj rada a to je istražiti postojeće stanje kruzing turizma na sjevernom Jadranu i utjecaj međunarodnog kruzinga na destinacije u sjevernom Jadranu. Isto tako, procjenjuje se koji su trendovi na svijetskom tržištu kruzinga i na temelju tih spoznaja predlaže se razvojna koncepcija kruzinga na sjevernom Jadranu uvažavajući načela održivog razvoja.

### 1.2. STRUKTURA RADA

Radi sustavne prezentacije predmeta istraživanja, rad je podijeljen u sedam glavnih, međusobno povezanih cjelina.

U uvodu se predstavlja objekt rada te svrha i cilj rada.

Drugi dio nazvan ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUZING TURIZMA U SVIJETU I REPUBLICI HRVATSKO govori općenito o kruzingu i analizira trenutno stanje imajući u vidu pretpostavke razvoja.

Treći dio pod nazivom OSNOVNE ZNAČAJKE LUKA ZA PRIHVAT KRUZERA definira što je luka za kružna putovanja, te koje uvijete bi morala takva luka zadovoljavati kako bi bila uspješna luka.

Naziv četvrtog djela je OSNOVNE ZNAČAJKE BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA (KRUZERA) i tu se govori općenito o karakteristikama kruzera kao i o stanju flote kruzera u svijetu.

KRUZING DESTINACIJE NA SJEVERNOM JADRANU naziv je petog djela gdje se analizira devet destinacija na sjevernom Jadranu koristeći SWOT analizu.

U šestom djelu koji je nazvan STRATEGIJSKI OKVIR RAZVOJA KRUZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU pokušava se objasniti koje su prilike i ograničenja, te koji bi trebali biti ključni projekti za razvoj kruzina destinacija na sjevernom Jadranu.

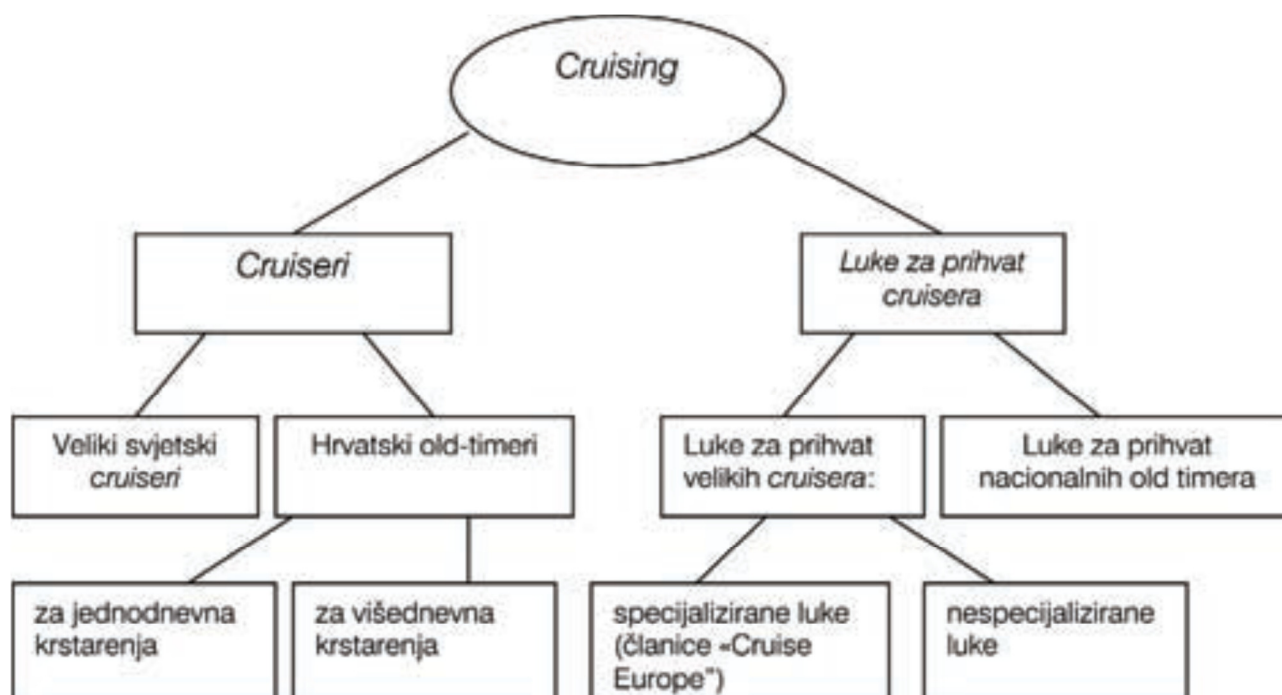
KRUZING TURIZAM NA SJEVERNOM JADRANU U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA naziv je sedmog djela koji govori o preduvjetima za održivi razvoj uz posebni osvrt na zaštitu okoliša.

Osmi dio je ZAKLJUČAK, a na kraju je navedena literatura te popis ilustracija

## 2. ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUIZING TURIZMA U SVIJETU I REPUBLICI HRVATSKOJ

Kruzing se općenito može podijeliti u dvije skupine: na luke za prihvat kruzera i kruzere. U praksi se susreće i razvrstavanje prema veličini brodova: 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 i veličini i drugim kriterijima.

Slika 1. Podvrste kruzinga



Izvor: Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog kruzinga, dr.sc. Tihomir Luković, Naše more, 2008, 4/6.

Broj zainteresiranih putnika iz godine u godinu raste ( tabela 1.), što vjerojatno ide u prilog činjenici da takva putovanja postaju sve više cijenovno prihvatljiva. Dolazi i do jake konkurencije na kruzing tržištu što prisiljava ponuđače kružnih putovanja da snize cijene i približe kružna putovanja kupcima slabije platežne moći.



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

Tabela 1. 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.

Kao drugi segment ponude kruzinga javljaju se luke za prihvat kruzera sa raznovrsnim uslugama ali o tome više u kasnijem djelu rada. Brod i destinacije (itinerar) bira turist, na temelju ponude koju mu nudi brodska kompanija.

## 2.1. ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUIZING TURIZMA U SVIJETU

Kruzing turizam se pojavio u svijetu relativno kasno u odnosu na druge oblike turizma. Tako je prvi brod izgrađen isključivo za kružna putovanja (Oceanic) porinut u more 1965. godine i to se smatra početkom modernog kruzinga. Nakon 60-ih godina prošlog stoljeća počinje pravi razvoj kruzinga kao proizvoda za masovno tržište. Tada započinju i prva putovanja Karibima sa putnicima iz SAD-a i Kanade. Nakon toga val krstarenja zahvatio je i Europu, prvenstveno Veliku Britaniju, te potom i azijsku regiju.

Tabela 2. Udjeli zemljopisnih područja u svijetskom kruzingu u 2013. godini

Region	2013 Deployed Capacity Share
Caribbean/Bahamas	37.3%
Mediterranean	19.9%
Europe w/o Med	9.8%
Asia	3.6%
Australia/New Zealand/S. Pac	4.1%
Alaska	5.4%
South America	3.4%
Other Programs	16.5%

Izvor: <http://www.f-cca.com/>

Razvoj turizma u svijetu u zadnja dva desetljeća je impresivan. Naime, kruzing turizam je od „rođenja“ i pokretanja jedina grana turizma koji je do 2011. bio u konstantnom porastu (Tabela 1.). Tek je 2012. godine kruzing turizam osjetio lagani pad, a to se dogodilo navjerojatnije radi havarije kruzera „Concordia“ pored otoka Gigli, te ekonomske krize. Rezultat takvog kontinuiranog razvoja je razvitak velikih kruzing korporacija sa 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. Luke imaju karakter nepokretnih objekata, dok su kruzери pokretni objekti, i upravo ta činjenica uvjetuje bitnu razliku u njihovu poslovanju s obzirom na sezonalnost.

Tokom godina kruzing turizam privlačio je sve više gostiju i to najviše zahvaljujući činjenicama: na jednom putovanju turist posjeti puno destinacija, posjećujući destinacije ne gubi na luksuzu i udobnosti jer se noći na brodu, te sam brod sadrži mnogobrojne zabavne sadržaje i usluge. Od nastanka kruzing turizma pa sve do danas, puno se inovacija uvelo u taj oblik turizma. Tako su ljudi koji se bave kruzingom, tokom godina, shvatili da proširujući ponudu mogu i kruzing kompanija i destinacija puno više zaraditi. Iz tih razloga počela je bliska suradnja kruzing kompanija i turističkih agencija koje svim naporima pokušavaju gostu ponuditi što više, naravno, kako bi zarada bila veća.

Od nastanka kruzing turizma Karibi su uvijek imali najveći udjel i dominaciju u svjetskom kruzing turizmu. Međutim u zadnjih nekoliko godina taj udjel polako opada, dok Mediteran postaje sve popularnija destinacija. Tako su naprimjer Karibi 2003. godine imali udjel na svjetskom tržištu od 45.7% a Mediteran 11.5%. U 2013. godini situacija je nešto drugačija pa tako Karibi imaju udjel od 37.3% a Mediteran od 19.9% (Tabela 2).

U svjetskim morima 2012. godine krstarilo je 284 broda sa preko 19 milijuna putnika. Zarada od kruzing turizma iznosila je preko 29 biliona dolara.<sup>1</sup>

## 2.2. ANALIZA I OCIJENA STANJA KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Kruzing turizam se u početku u Hrvatskoj razvijao stihijski te su njegov razvoj određivale inozemne broderske tvrtke. Ipak, hrvatska aktivnost u daljem upravljanju kruzing turizmom povećala se donošenjem njegove razvojne koncepcije, odnosno utvrđivanjem vizije i misije razvoja kruzing turizma.<sup>2</sup>

Hrvatska obala je dio Jadranskog mora koje se nalazi na Mediteranu. U posljednjih nekoliko godina Jadransko more privlači sve više turista koji odluče posjetiti Mediteran (Tabela 2.). Upravo zahvaljujući „otkriću“ Hrvatske na svjetskoj

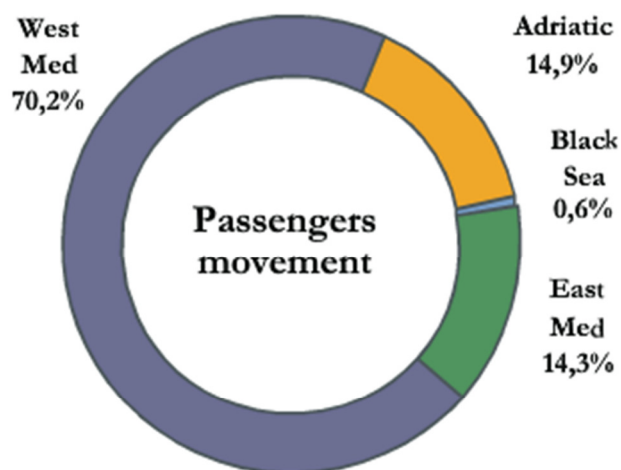
---

<sup>1</sup> <http://www.cruiseindustrynews.com/>

<sup>2</sup> Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Danijela Gračan, Romina Alkier Radnić, Maja Uran, Opatija, 2011.

turističkoj karti, posjet kruzera Jadranskom moru u kontantnom je porastu. Tako je naprimjer 2003. godine Jadransko more posjetilo 16.4% kruzera od svih kruzera koji su došli na Mediteran dok ih je 2012. godine bilo 23.7%.

Tabela 3. Broj putnika u četiri glavne regije na Mediteranu u 2010. godini



Izvor: <http://www.medcruise.com/>

Javnost u Hrvatskoj je dosta podijeljena što se tiče kruzinger turizma. Dok jedni zagovaraju takav oblik turizma ponajviše radi povećanja blagostanja stanovništva, drugi se protive imajući na umu najviše zagađivanje okoliša. Upravo radi takvih mišljenja kruzinger turizam je potrebno razvijati na načelima održivog razvoja, kroz optimalnu valorizaciju resursa, korištenjem sustava planiranja i upravljanja kruzingerom (maksimiziranje pozitivnih učinaka) sve do kontinuiranog rada sa stanovništvom i putnicima na kruzigerima, kako bi se kruzinger turizam i „duh“ destinacija bolje razumio.<sup>3</sup> Prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruziger u Hrvatskoj za 2017. godinu kreću se od najmanje 1,5 milijuna do najviše 5,5 milijuna putnika.<sup>4</sup> Ti brojevi se najviše odnose na luke srednje i južne Hrvatske.

Unatoč golemim potencijalima koje Hrvatska kao kruzinger destinacija ima, hrvatski narod takav oblik turizma nije još naučio maksimalno iskoristiti. Zahvaljući bogatoj povijesti i prirodnim ljepotama velika većina svjetke javnosti Hrvatsku je prepoznala kao top destinaciju za odmor. Međutim, za dolazak velikih kruziger koji prevoze i po

<sup>3</sup> Ibidem

<sup>4</sup> Ibidem

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 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 danas zapravo uopće ne postoji te na neodgovarajuću promidžbu kako pojedinih kruzing destinacija, tako i cijelog sustava kruzing destinacija u Hrvatskoj.<sup>5</sup>

Broj ticanja i broj putnika na brodovima s 500 i manje putnika te na onima s 1.000 i više putnika ukazuje na sličnu razdiobu prema mjesecima – glavnina prometa odvija se u razdoblju svibanj – listopad. (Slika 2.) Pri tome je za velike brodove karakteristična iznadprosječna zastupljenost listopada, kako u broju ticanja, tako i u broju putnika. Ticanja brodova srednje veličine, s 500 do 1.000 putnika, koji su najmanje zastupljeni u kruzing putovanjima u Hrvatskoj, u potpunosti su drugačije raspoređena tijekom godine – najveći broj ticanja odvija se u predsezoni (travanj i svibanj) i postsezoni (rujan i listopad).<sup>6</sup>

Najviše ticanja se ostvaruje subotom i nedjeljom (po 19%), a i najveći broj putnika s brodova zabilježen je u ta dva dana (51% ukupnog broja putnika).<sup>7</sup> Dok kod butik i manjih brodova (do 500 putnika) ne postoji razlika u razdiobi ticanja prema danima u tjednu, subota i nedjelja su glavni dani ticanja brodova s 1.000 i više putnika, što generira i najveći broj putnika u tim danima.

U 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.<sup>8</sup>

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

---

<sup>5</sup> Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007.

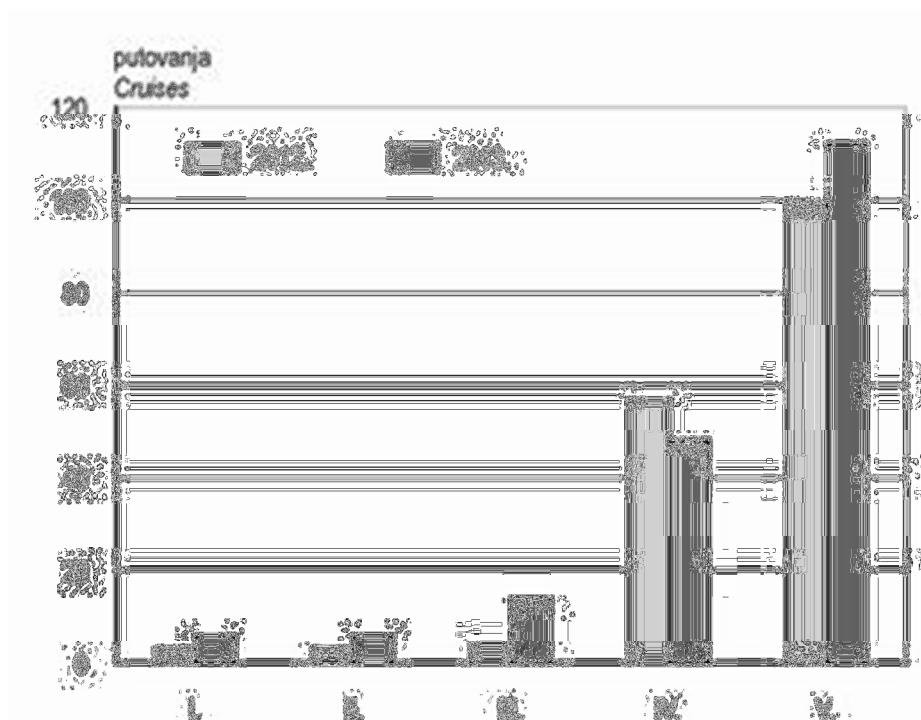
<sup>6</sup> Ibidem

<sup>7</sup> Ibidem

<sup>8</sup> <http://www.dzs.hr/>

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%).<sup>9</sup>

Slika 2. Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj po mjesecima u 2012. i 2013. godini



Izvor: <http://www.dzs.hr/>

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%.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Ibidem

<sup>10</sup> Ibidem

### 3. OSNOVNE ZNAČAJKE LUKA ZA PRIHVAT KRUZERA

Općenito govoreći, luka predstavlja prirodno ili umjetno zaštićeni morski, riječni, kanalski ili jezerski bazen, gdje brodovi nalaze zaklon od valova, struja, morskih mijena i leda; zaštitu od djelovanja neprijateljskih napadaja; gdje mogu krcati gorivo, vodu i hranu; izvršiti popravke na brodomskom trupu, strojevima i uređajima ili izvršiti čišćenje svih dijelova; gdje mogu sigurno i brzo iskrcati, ukrcati i prekrati teret i putnike i gdje se mogu odmoriti posade.<sup>11</sup> Luka se može opisati i kao mjesto gdje se morski putevi susreću sa kopnenim i unutrašnjim vodenim putevima, a služe za prijevoz robe i putnika.

Luka može imati izgrađenu i neizgrađenu obalu, objekte za prihvat putnika i robe, postrojenja, objekte namjenjene za prihvat i vezivanje brodova i slično. Postojanje pomorskoputničkih terminala jedan je od bitnih preduvjeta za razvitak prometa, turizma i gospodarskih djelatnosti u funkciji turističke ponude i zadovoljenja potreba putnika za transportom.<sup>12</sup> Optimalan razvoj pomorskoputničkih luka moguć je jedino uz pravilno vođenje lučke politike koja je usklađena sa gospodarskom politikom.

Od klasičnih pomorskoputničkih luka nastali su suvremeni putnički terminali koji moraju zadovoljiti potrebe i brodara i putnika. To su terminali čija se funkcija ne iscrpljuje u prihvatu broda, već se proširuje na kvalitetan prihvat putnika, udobnost za vrijeme boravka putnika na terminalu te efikasan prihvat sredstava drugih prometnih grana.

U posljednjih dvadeset godina puno luka je investiralo u razvoj svojih putničkih terminala kako bi mogli primiti velike kruzere. Specifičnost takvih terminala je da u kratkom vremenskom roku mogu primiti velik broj putnika. Suvremene putničke kruzinge luke nastoje gostu sa kruzera ponuditi što više. Tako na takvim terminalima možemo naći razne zabavne sadržaje te mnoštvo dućana koji će natjerati gosta da u toj luci potroši što više. Isto tako, nude se i mnogobrojni kraći izleti kako bi putnik sa kruzera što više vremena proveo na kopnu i samim time cijelokupnom području oko luke donio profit.

---

<sup>11</sup> Luković, T. i Gržetić, Z.: op.cit. str. 64

<sup>12</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str. 41.

### 3.1. OBLIKOVANJE LUKE ZA PRIHVAT KRUZERA

U novije vrijeme sve se više razvijaju terminali za takvu vrstu prometa. Uzrok tome je veća ekspanzija međunarodnih kružnih putovanja.

Dosadašnji razvitak terminala za kružna putovanja rezultat je:<sup>13</sup>

- Progresivnog rasta standarda država zapadne i sjeverne Europe, Sjeverne Amerike i u zadnje vrijeme Japana, Južne Koreje, Singapura i Tajlanda; Japana je još uvijek neosvojeno tržište s obzirom da japanci ne teže za godišnjim odmorom, a ako se i odluče za odmor, on nije duži od tjedan dana;
- Angažiranja turoperatora koji prije negoli ustanove itinerar žele definirati dva parametra:
  1. ekonomske, tehnološke, kulturološke i infrastrukturne pogodnosti luke ukrcaja i ticanja
  2. postojanje dovoljne platežne potencijalne potražnje

Ulaganje u terminal osnova je za konkurentnost na tržištu kružnih putovanja i ekonomskog vrednovanja kulturne baštine.

Funkcija luke za kružna putovanja je dvojaka ovisno o tome radi li se o:<sup>14</sup>

1. polaznoj luci (engl. home port) za kružna putovanja
2. luci ticanja (engl. port of call).

Luke ticanja su luke koje spadaju u jednu od turističkih destinacija koje brod na kružnim putovanjima u sklopu svog itinerara (programa putovanja) namjerava posjetiti. Od takvih luka se očekuje da udovolje slijedećim osnovnim zahtjevima:<sup>15</sup>

- prihvate brodove na kružnim putovanjima (infrastruktura terminala + operativna obala);
- osiguraju carinske i policijske formalnosti;
- osiguraju prostor za komunikaciju terminal-unutrašnjost (grad ili mjesto);

---

<sup>13</sup> Mrnjevac, E.: Promet u turizmu, op.cit., str. 59.

<sup>14</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str.43.

<sup>15</sup> Ibidem



- organiziraju poludnevne ili cjelodnevne izlete autobusom ili brodicama na okolna znamenita mjesta ili raznovrsne lokacije (muzeji, restorani..);
- usluge i servisi za popravak i opsluživanje broda (benzinske crpke);
- ugostiteljski obrti i restorani;
- stajališta za osvježenje, prostor za odmor, odmarališta, mjenjačnice;
- dobro opskrbljene prodavaonice, trgovine, samoposluge.

Iako se ovi zahtjevi čine brojni i zahtjevni, polazna luka mora zadovoljavati puno više uvijeta. Polazna luka, osim što mora optimalno poslužiti brod, mora omogućiti putnicima i brodovima dodatne sadržaje i usluge kao što su:<sup>16</sup>

- dobra povezanost sa svim prometnim granama i učestalost veza (cesta, željeznica, brodske linije i dr.);
- prostor za parkiralište osobnih vozila i autobusa;
- budući da putnici dolaze s udaljenih emitivnih tržišta, najčešće zrakoplovom, neophodno je da terminal bude lociran u blizini zračne luke;
- kako putnici mogu biti u situaciji da dulje čekaju na početak putovanja terminali se ponudom sadržaja i vizualnim doživljajem oblikuju na način da turisti već i boravak na terminalu doživljavaju kao sastavnicu turističkog proizvoda;
- u prednosti su lokacije terminala u centru grada jer su turistima na raspolaganju i sadržaji u samom gradu, pa će zahtjevi za osiguranjem turističkih usluga na terminalu biti manji a ponuda raznovrsnija i kvalitetnija;
- kvalitetno obavješćivanje
- siguran i stalan vez.

Za razliku od luka za putnički linijski promet, luke za kružna putovanja ne zasnivaju svoje poslovanje na velikom broju brodova i njihovom kratkom boravku u luci, već pokušavaju osigurati brz protok putnika kroz luku.

Razmatrajući luke unutar konkurentskog okruženja, osim konkurentnosti na temelju lokacije i operativne obale, one konkuriraju i na temelju njihove uključenosti u turističke prometne tokove. Produktivnost i efikasnost luka nedvojivo je povezana s produktivnosti i efikasnosti pomorskog prijevoza i istražuje se unutar predmeta pomorske ekonomije.

---

<sup>16</sup> Kesić, B., Jugović, A., Prezentacija projekta izgradnje putničkog terminala Zadar, Zagreb, 2003.

Brodovi na kružnim putovanjima tiču više turističkih mjesta koje prema definiciji Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske mora ispunjavati slijedeće osnovne uvijete: atraktivnosti (prirodne ljepote, ljekoviti izvori, kulturno povijesni spomenici, razne kulturne, zabavne i sportske priredbe), komunikativnosti (mogućnost pristupa, prometne veze) i receptivnosti (objekti za smještaj i uz njih potrebni prateći objekti za pružanje raznih usluga – trgovinskih, obrtničkih, poštanskih i sl.) ili ima parkove, kupališta, šetališta itd... Luke koje nastoje privući kruzere trebale bi zadovoljavati sva tri uvijeta.

Lučka je djelatnost po svojoj prirodi izvedena iz drugih djelatnosti pa tako i kruzinga. Iako je u slučaju kužnih putovanja, putovanje osnova turističke usluge, djelatnost luka izvedena je iz kružnih putovanja brodom uzrokovana turističkom atraktivnosti bliže okoline luke. Ova tvrdnja naročito dolazi do izražaja u kruzingu Mediteranom za razliku od naprimjer kruzinga Karibima gdje je mnogim putnicima manje bitno kuda brod plovi već se samo žele odmoriti na palubi i u bazenu, na europskim kružnim putovanjima većina putnika želi nešto vidjeti (Hannaffin, 2008) naglašavajući tako potrebu turističke atraktivnosti mjesta u kojem je luka smještena.<sup>17</sup>

Sve luke, kao krajnje točke prekomorskog putovanja, spojene su vodenim putovima, dok im je komunikacija sa zaleđem definirana kopnenim i zračnim vezama. Kopnene veze bitan su uvijet za luku ticanja i luku polaska, dok su zračne veze bitan uvijet samo za polazišnu luku. Zaleđe luke u funkciji kopnenih veza ima ograničenu udaljenost prihvatljivu za dolazak tijekom jednog dana vožnje automobilom ili vlakom, dok zaleđe luke u funkciji zračnog prometa radije ovisi o mrežnom udaljenošću i brojnošću zračnih linija obližnje zračne luke sa emitivnim tržištima.<sup>18</sup> Luke ticanja svoje komunikativne elemente ograničavaju najčešće na kopnene veze, a u rijetkim slučajevima na vodene i zračne. Specifičan čimbenik koji se javlja kod luka za kružna putovanja njihova je geografska pozicija u odnosu na ostale luke u blizini unutar njene tržišne niše. Tako je u tržišnoj niši megabrodova veća udaljenost između luka omogućujući putnicima korištenje brojnih brodskih sadržaja, dok je na malim brodovima s minimalnim brodskim sadržajima prihvatljiva udaljenost između luka manja, jer su njihovi sadržaji orijentirani na sadržaje u lukama ticanja.

---

<sup>17</sup> Ibidem

<sup>18</sup> Ibidem

Tabela 4. Kriteriji i njihova važnost pri odabiru polazne luke i luke ticanja

<b>Atraktivnost mjesta</b>		
Plaže	Nije nužno	Poželjno
Trgovine	Poželjno	Poželjno
Turističke znamenitosti	Poželjno	Presudno
Povijesni spomenici	Poželjno	Poželjno
Kulturne znamenitosti	Poželjno	Poželjno
Predstavništva turoperatora	Presudno	Važno
<b>Opremljenost luke</b>		
Odgovarajuća luka	Presudno	Presudno
Privez ili sidrenje	Privez	Svejedno
Putnički terminal	Poželjno	Nije nužno
Dubina mora i dozvoljena visina	Presudno	Presudno
Cijena usluga i naknada	Presudno	Važno
<b>Lučke usluge</b>		
Voda, gorivo, catering i odvoz smeća	Planira se za cijelo putovanje	
Javna sigurnost	Važno	Važno
Hitna medicinska pomoć	Važno	Važno
<b>Javne službe</b>		
Carina	Presudno	Poželjno
Kontrola putovnica	Presudno	Poželjno

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, radna verzija, Zagreb, 2007

Ako se analizira tabela 3, usporedbom kriterija za polazne i luke ticanja, može se primjetiti da ima znatno veći broj presudnih kriterija za polazne luke, za razliku od luka ticanja gdje postoje samo tri presudna kriterija odabira. Jedno je turistička znamenitost a druga dva su odgovarajuća luka, dubina mora i dozvoljena visina. Ovako mali broj presudnih kriterija za luke ticanja omogućava malim lukama (kao naprimjer hrvatskim) razvoj kruzing turizma.

Operatori kruzera poslovne prilike sagledavaju u bliskom suodnosu sa lučkom nadgradnjom i podgradnjom koja podupire boravak kruzera u luci. Neki od tih planova su dodatno proširiti lučke granice i poboljšati pristup kruzera za vrijeme zime kako bi se što više produljila sezona. Europske luke su možda i u prednosti nad npr. američkim iz razloga što američko tržište ne obiluje toliko kulturno - povijesnim znamenitostima. Upravo zato kruzing turizam ima potencijal da se odvija na Mediteranu cijele godine, jer će turisti bez obzira na godišnje doba moći posjetiti neku znamenitost. Motivi putnika na kružnim putovanjima Mediteranom (Hannaffin et al,

2008.), gastronomske su naravi, povjesne znamenitosti, prirodne ljepote, način života, umjetnost, kupnja.

### 3.2. PREDNOSTI I NEDOSTACI SJEVERNOG JADRANA ZA SMJEŠTAJ LUKA ZA PRIHVAT KRUZERA

Sjeverni Jadran zahvaća morski prostor okupljen oko 45° N paralele te 14° E meridijana koji čine morske vode i priobalje. Države Italija, Slovenija i Hrvatska nalaze se na sjevernom Jadranu gdje je Hrvatski dio najrazvedeniji sa dužinom obale otoka od (1.212,3 km ili 67,6%).

Oblikovanost obale direktno je utjecala na smještaj pomorskoputničkih luka što je osobito izraženo na otocima. Najidealnije pozicije za pomorskoputničku luku su zaklonjeni djelovi obale kao što su zaljevi i lagune gdje postoji prirodna zaštita od vjetra i valova. Dakle preduvjeti za razvoj turizma višednevnih kružnih putovanja su razvedena obala, niz prirodnih i kulturnih znamenitosti, bliskost emitivnih država i regija, uz povoljne klimatske prilike dijelom godine.

Glavna prednost sjevernog Jadrana za smještaj luka za prihvat kruzera je najdublja uvučenost u europski kontinent., tako da je stanovnicima zemalja srednje Europe u interesu odabrati neku od luka na sjevernom Jadranu kao polazišnu destinaciju za kruzingu putovanje. Sjeverni Jadran je geografski prostor koji ima niz komparativnih prednosti, posebice u kruzingu turizmu. Sukladno morfološko-prirodnim osobinama, uz osmišljenu strategiju razvoja kruzingu turizma, takve bi prednosti zasigurno oplemenile u kvalitativnom pogledu kruzingu ponudu sjevernog Jadrana.

Prirodna pogodnost leži u činjenici da je dinarska planinska barijera na prometnom pravcu kroz sjeverni Jadran najniža i najuža. Kvarnerski zaljev je od svog zaleđa odvojen "Hrvatskim gorskim pragom" s niskim prijevojima koji omogućuju najlakši prijelaz iz srednjeg Podunavlja u Sredozemlje. Na sjevernoj strani zaljeva nalaze se "Postojnska vrata", preko kojih se proteže prometni put prema istočnoalpskom prostoru. Navedene zemljopisne karakteristike olakšale su izgradnju

željezničkih pruga i cesta iz kontinentalnog zaleđa prema sjevernojadranskim lukama.

Neki od nedostataka sjevernog Jadrana za smještaj luka za prihvat kruzera su: slaba razvedenost obale, izuzevši obalu Republike Hrvatske., velike štete u slučaju ekološke nesreće radi slabe cirkulacije mora te prilično niske temperature u zimskim mjesecima.

Slika 3. Sjeverni Jadran



Izvor: [www.cetaceanalliance.org](http://www.cetaceanalliance.org)

Na slici 2, gdje se vidi cijelo Sredozemno more, narančastom bojom označeno je područje sjevernog Jadrana, te se iz priložene slike može vidjeti kako je upravo to područje najdublje uvučeno more u europski kontinent.

#### 4. OSNOVNE ZNAČAJKE BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA (KRUZERA)

Brodovi za kružna putovanja ili tzv. kruzeri (eng. cruise ship) pripadaju potkategoriji putničkih brodova. Kruzer predstavlja jediničnu ponudu kruzinga; na njemu se odvijaju sve za turista/putnika važne aktivnosti, pa je on osnovni činitelj potrošnje. Pri prezentaciji na tržištu ponude, kruzing-korporacije u prvi plan ističu ponudu kruzera, dok je sama korporacija u drugom planu.

Kruzer 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-ih, razvoj počinje polovinom 1990-ih kada je izgrađen prvi brod veći od transatlantika Queen Elizabeth – cruiser Carnival Destiny. Od tada se grade sve veći brodovi tog tipa jer su zahtjevi za takvim turističkim putovanjima u znatnom porastu.

Iako vrlo luksuznih i raskošnih interijera, brodove za međunarodna putovanja sve veći broj korisnika doživljava nositeljima masovnog turizma. Razlog je veličina kapaciteta i uniformiranosti ponude. Zbog toga se potražnja za putnicima veće platežne moći usmjerava prema manjim plovnim jedinicama kapaciteta 50 do 100 putnika s ekskluzivnom ponudom na brodu i nestandardnim interijerima. Cijena jednog dana na takvom luksuznom brodu deset je puta veća od cijene na velikom brodu.<sup>19</sup>

Kruzeri su organizirani poput plutajućih hotela, s potpunom uslugom ugostiteljskog osoblja uz uobičajenu brodsku posadu. Za najluksuznije kruzere nije neuobičajeno da imaju više osoblja i posade nego putnika.

U praksi se susreće razvrstavanje kruzera prema:<sup>20</sup>

1. **veličini** (veliki, srednji i mali cruiseri pri čemu se cruiseri s manje od 10 kabina isključuju iz razvrstavanja),

<sup>19</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str.34.

<sup>20</sup> Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog kruzinga, dr.sc. Tihomir Luković, Naše more, 2008, 4/6,

2. **namjeni** (ekspedicijski cruiseri s edukacijom putnika koji sudjeluju u ekspediciji; around the World Cruises, koji razvijaju ponudu putovanja oko svijeta; egzotična putovanja koja animiraju turiste za egzotiku neke destinacije),
3. **mjestu obavljanja cruisinga** (riječni i morski),
4. **kvaliteti i veličini** – The Big 7 Cruise Lines (1. Carnival Cruise Lines, 2. Celebrity Cruises, 3. Costa Cruises, 4. Holland America Line, 5. Norwegian Cruise Line, 6. Princess Cruises, 7. Royal Caribbean International) i drugim kriterijima.

#### 4.1. KARAKTERISTIKE BRODOVA ZA KRUŽNA PUTOVANJA

Kruzeri koji obavljaju međunarodni kruzning velikog su kapaciteta (do 3.000 putnika), velike brzine (do 30 čvorova), izrazite finoće broskog trupa i opremljeni uređajima za smanjivanje posrtanja i ljuljanja. Prostori za smještaj putnika protežu se i do 15 paluba na kojima su smješteni prostori za boravak putnika. Na brodovima međunarodnog karaktera broj članova posade broda s članovima bijelog osoblja iznosi 1/3 ukupnog kapaciteta broda. Velika pozornost posvećuje se uređenju interijera pa je nabavna cijena najluksuznijih i najvećih brodova oko 500 milijuna USD. Oni ulaze u kategoriju najskupljih plovnih jedinica na svijetu.<sup>21</sup>

Što se tiče sadržaja na samom brodu, uobičajena je praksa da je u cijenu uključen osnovni smještaj i prehrana, dok se svi popratni sadržaji kojima kruzer obiluje dodatno naplaćuju. Te se stoga kao dio suvremene ponude može istaknuti wellness, korištenje sportskih i rekreacijskih sadržaja, brojni dodatni tematski restorani, kafići, casina, igraonice ili usluge čuvanja djece, golf tereni, liječničke ordinacije, turističke agencije i ostalo. Kao i u ostalim segmentima turizma tako je i na području nautičkog odnosno kruzning potrebno ići u korak s trendovima na tržištu i prilagođavati se sve zahtjevnijoj turističkoj potražnji prema kojoj treba kreirati, osmišljavati i unaprijediti vlastitu kruzning ponudu.

---

<sup>21</sup> Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006., str.33.

Globalno svjetsko tržište krusing industrije s različitim je intenzitetom razvrstalo svoje kapacitete. Njihova poslovna djelatnost najbolje se vidi na udruživanju svjetskog krusinga. Tako, primjerice, najveća svjetska grupacija je US-based Cruise Line Industry Association (CLIA), osnovana 1975. godine, a uključuje 19 krusing-linija s više od 150 kruzera i 16.500 putničkih agencija.<sup>22</sup> Ta je asocijacija u 2005. godini ostvarila promet od 23 milijuna USD i skrblila se, na svojim putovanjima, o 10,5 milijuna putnika.<sup>23</sup> 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 preusmjeravanja kruzera i izgradnje novih ruta.

#### 4.2. ANALIZA STANJA FLOTE KRUZERA U SVIJETU

Svjetska trgovačka flota ima 291 plovilo s ukupno 15,2 mil. BT na početku 2010. godine, pri čemu je prosječna veličina broda 54.047 BT.<sup>24</sup> Zbog svoje veličine, od ukupno 1.571 putničkog broda kruzera 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.<sup>25</sup>

Narudžbe novogradnja 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 novogradnja, a još ih je četiri ugovoreno do kraja 2010.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup>

---

<sup>22</sup> Studija održivog razvoja krusing turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007.,

<sup>23</sup> Ibidem

<sup>24</sup> Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

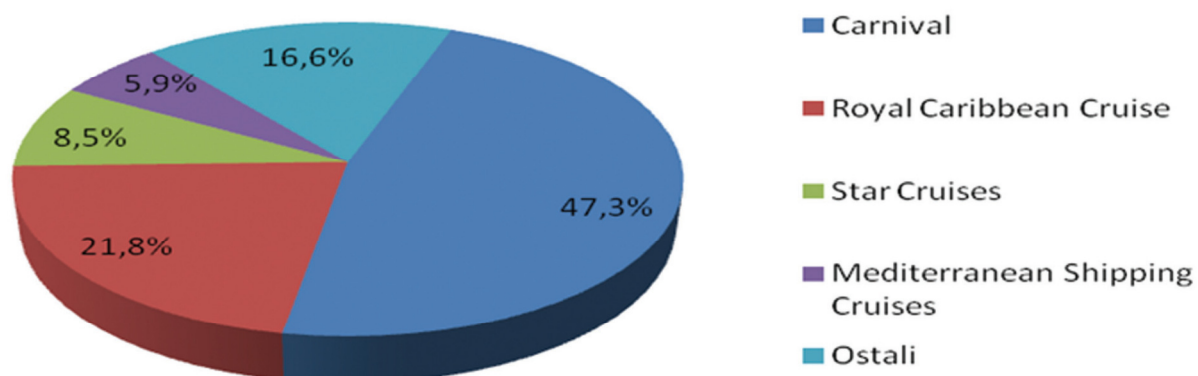
<sup>25</sup> Ibidem

<sup>26</sup> Analiza razvoja svjetskog i hrvatskog krusinga, dr.sc. Tihomir Luković, Naše more, 2008, 4/6

<sup>27</sup> Ibidem



Slika 4. Udijeli najvećih kruzing kompanija u 2010. godini prema broju ležajeva



Izvor: Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

Kao što se vidi na slici 3, Ponuda u ovoj vrsti turizma koncentrirana je u tri velike grupacije koje obuhvaćaju 77,5% ukupne svjetske ponude mjerene brojem ležajeva u 2010. godini. 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.

## 5. KRUZING DESTINACIJE NA SJEVERNOM JADRANU

S obzirom da je svjetsko more najveći, najjeftiniji i svima otvoren i slobodan put, srednjoeuropske zemlje u unutrašnjosti kontinenta moraju koristiti usluge luka kod primorskih zemalja. Kod izbora luke, udaljenost nije uvijek presudan element, već izbor ovisi o kvaliteti lučke usluge i o kriterijima optimalnosti danih prometnih uvjeta. Uspješnost određene destinacije na turističkom tržištu najvećim dijelom ovisi o njezinoj konkurentnosti, odnosno o kvaliteti i cijenama ponude u destinaciji u odnosu na okruženje, ali i o prometnoj dostupnosti destinacije, ljubaznosti osoblja i stanovnika destinacije.

Jadransko more je najdublje uvučeni dio u europsko kopno, pa je logično da je srednjoeuropskim zemljama upravo sjeverni Jadran najbliži pristup svijetkom moru. U usporedbi s mnogim lukama Sjevernog i Baltičkog mora, sjevernojadranske luke nemaju takvu prirodnu povezanost sa zaleđem da se nalaze na ušću plovne rijeke ili kanala ali dodatna pogodnost leži u činjenici da je dinarska planinska barijera na prometnom pravcu kroz sjeverni Jadran najniža i najuža. Kvanerski zaljev je od svog zaleđa odvojen razmjerno niskim „Hrvatskim gorskim pragom“ s niskim prevojima koji omogućuju najlakši prijelaz iz srednjeg Podunavlja u Sredozemlje. Na sjevernoj strani zaljeva nalaze se „Postojnska vrata“, preko kojih se proteže prometni put prema istočnoalpskom prostoru. Navedene okolnosti olakšale su izgradnju željezničkih pruga i cesta.

Sjevernojadranske luke najbliži su izlaz na more za kontinentalne zemlje svoga zaleđa, u prvome redu srednjoeuropske zemlje, Mađarsku, Austriju, Slovačku i Češku Republiku, a isto tako zanimljive su južnoj Njemačkoj (Bavarskoj), Švicarskoj, južnoj Poljskoj te zapadnoj Ukrajni. Turistima iz tih zemalja u interesu je izabrati neku od luka na sjevernom Jadranu kao luku ukrcaja na kruzer.

Pored povoljnog zemljopisnog položaja, prometna valorizacija temelji se i na postojanju prometne infrastrukture kako bi putnici koji se odluče ukrcati na kruzer u nekim od luka na sjevernom Jadranu, to mogli učiniti na što lakši i brži način. Prometna infrastruktura je dobar preduvjet za razvitak kruzing prometa ali ne i odlučujući čimbenik.

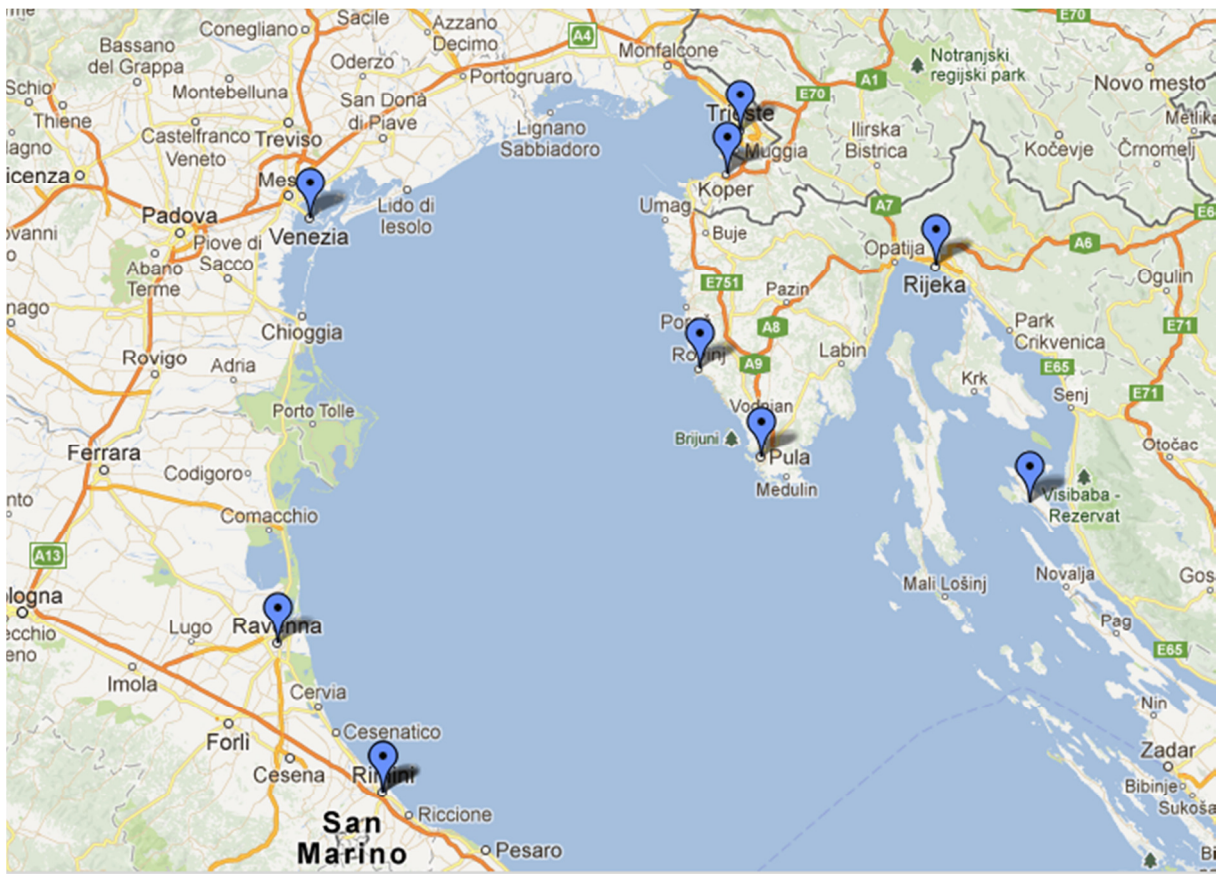
## 5.1. KRUZING DESTINACIJE NA SJEVERNOM JADRANU I NJIHOVE ZNAČAJKE

Na sjevernom Jadranu postoji 9 glavnih kruzing destinacija. Oni su nositelji razvoja sjevernog Jadrana kao kruzing destinacije. Nalaze se u 3 države, a to su:

- Italija: Rimini, Ravenna, Venecija, Trst
- Slovenija: Kopar
- Hrvatska: Rovinj, Pula, Rijeka (Opatija), Rab

Na slici 3 vide se pozicije destinacija na sjevernom Jadranu.

Slika 5. Kruzing destinacije na sjevernom Jadranu



Izvor: [www.google.hr/maps/](http://www.google.hr/maps/)

### 5.1.1. Luka Rimini

Rimini je grad i luka u sjevernoj talijanskoj pokrajini Emiliji-Romagni i ima oko 138.000 stanovnika. Nalazi se na ušću rijeke Marecchije na obali Jadranskog mora. Klima je promjenjivo-sredozemna sa značajnim utjecajima umjerene kontinentalne klime s kopna. Stoga su ljeta veoma topla, a zimi je snijeg češća pojava i hladnije je u odnosu na veći dio južne Italije.

Popularno je turističko mjesto koje privlači četiri milijuna turista godišnje sa svojim bijelim piješčanim plažama i dobrim noćnim životom. Isto tako ima više od tisuću hotela, mnoge butike i desetke vrhunskih restorana.

Centar grada nalazi se na manje od jednog kilometra od luke. Vrlo je lako doći do Riminija jer ima svoju međunarodnu zračnu luku. Autobusi voze sa zračne luke na željeznički kolodvor, a udaljenost je 7 kilometra. Postoji i zračna luka Forli sa niskobudžetnim zračnim kompanijama a nalazi se na 55 kilometara od Riminija. Ako netko ne voli zračni prijevoz može doći vlakom jer je povezanost jako dobra.

Rimini kao kruzing destinacija turistu nudi slijedeće znamenitosti:

- Augustinijev luk i kameni most Tiberije – dva najstarija rimska spomenika u Italiji koji se nalaze u povijesnom centru Riminija,
- Tempio Malatestiano je jednobrodna crkva koju je sagradio Leon Battista Alberti u Riminiju 1450. za naručitelja Sigismonda Malatestu. Crkva je trebala predstavljati svjetovnu moć naručitelja, a impresiju je pojačavao fantastičan ornament u interijeru s mističnom i tajnom ikonografijom,
- crkva San Giuliano Martire (1553.-1575.) u kojoj se nalazi ogromna Veroneseova slika,
- utvrda Sismondo,
- crkva Svetoga Ivana Krstitelja,
- blizina najstarije i najmanje republike na svijetu San Marino (10 km jugozapadno od Riminija)

Slika 6. Luka Rimini



Izvor: [italija.blog.rs](http://italija.blog.rs)

#### 5.1.2. Luka Ravenna

Ravenna je općina i glavni grad istoimene pokrajine Ravenna u regiji Emilia-Romagna u Italiji. Grad se nalazi u unutrašnjosti, ali je povezan kanalom s Jadranskim morem. Ravenna je nekoć služila kao sjedište Zapadnog Rimskog Carstva i kasnije Ostrogotskog kraljevstva. Sa 652.89 km<sup>2</sup> Ravenna je druga najveća općina prema površini u Italiji, iako je samo malo manja od polovice veličine najveće općine, Rima.

Ravenna je važna komercijalna i turistička luka. Od luke do grada Ravenne ima oko 20 minuta vožnje. Cestom se do Ravenne može doći iz autocestnog čvorišta Bologna ili iz Venecije državnom cestom 309 "Romea". Iz Rima najbrža je veza E45 međunarodna cesta; druga glavna veza s južnom Italijom je državna cesta 16 "Adriatica". Željeznički kolodvor povezuje Ravennu s Bolognom, Ferrarom, Venecijom, Veronom i Riminijem. Najbliže zračne luke nalaze se u Forliju i Bologni.

Međunarodna baština Ravenne koji se naziva i grad mozaika, prepoznata je od strane UNESCO-a te je osam spomenika koji su izgrađeni oko 500-te godne dodano na popis svijetske baštine. To su :

- Neonska krstionica (o. 430.),
- Mauzolej Gale Placidije (o. 430.),
- Arijanska krstionica (o. 500.),
- Nadbiskupska kapelica (o. 500.),
- Bazilika Sant'Apollinare Nuovo (o. 500.),
- Teodorikov mauzolej (520.),
- Bazilika svetog Vitalea (548.),
- Bazilika Svetog Apolinarija u Classi (549.).

Grad Ravenna ima jako puno srednjovjekovnih građevina, muzeja i crkvi, te je radi toga mamac za turiste koji vole razgledavati znamenitosti. Također ima plažu dužine 35 kilometara za one koji više vole pasivni odmor. Od ostalih atrakcija nadomak Ravenne su muzeji Ferrarija, Lamborginija i Ducatija. Blizu je i najstarija i najmanja republika na svijetu San Marino.

Terminal za kruzere otvorio se 2011. godine te je već u prvoj godini rada stiglo oko 80 kruzera s više od 156.000 putnika. U 2013. godini dogovoreno je 80 kruzera koji će doći u razdoblju od 1.04. do 22.11. s time da za 6 kruzera Ravenna će biti polazišna luka a za ostale luka ticanja.

Luka Ravenna ima u planu neke investicijske projekte koji će poboljšati uslugu i povećati promet. Isto tako, žele da velike kruzinge kompanije Ravennu sve više uzimaju u obzir kao polazišnu luku. Takvi projekti su :

- Jaružanje dna na dubinu od 11,5 metara,
- izgradnja kanalizacijskog priključka, vodovoda, cesta, i parkirališta,
- izgradnja trećeg terminala (Port Corsini) koje će moći primiti do tri broda u isto vrijeme, investicija je vrijedna 25 milijuna eura,
- poboljšanje veze sa lukom Bologna i shuttle servis od novog terminala do Ravenne i Bologne.

Slika 7. Terminal za kruzere u luci Ravenna



Izvor: <http://www.port.ravenna.it/>

### 5.1.3. Luka Venecija

Venecija je glavni grad istoimene talijanske pokrajne Venecije u talijanskoj regiji Venetu s 271,367 stanovnika. Grad je poznat po kanalima, gondolama i bogatoj povijesti i često ga se, s razlogom, smatra najljepšim gradom na svijetu. Grad se nalazi na 118 manjih otoka u močvarnoj venecijanskoj laguni u venecijanskom zaljevu na sjeveru Jadranskog mora. Laguna se prostire uz talijansku obalu između ušća rijeka Po na jugu, i Piave na sjeveru.

Od 1987. godine Venecija sa lagunom uvršena je na UNESCO popis svjetske baštine. I danas izgleda isto kao u vrijeme svog procvata u 15. stoljeću. Obiluje znamenitostima i palačama a poznata je i po umjetnosti. To su samo neki od razloga zašto velika većina putnika koja je na kružnom putovanju Mediteranom želi posjetiti Veneciju.

Neke od najpoznatijih znamenitosti i palača sa kojima se Venecija može pohvaliti su:

- Trg Svetog Marka je glavni gradski trg u Veneciji; središnja znamenitost i sastajalište uvijek puno turista. Jedan je od rijetkih drevnih europskih trgova koji su pješačka zona, bez motoriziranog prometa koji se obavlja samo kanalima;
- Bazilika Svetog Marka je venecijanska katedrala i najpoznatija crkva u Veneciji i primjer bizantske arhitekture u Europi. Nalazi se na trgu sv. Marka u četvrti (sestiere) San Marco koja je spojena na duždevu palaču;
- Duždeva palača je gotička palača koja je služila kao rezidencija duždeva (izabranih vojvoda) Mletačke Republike. Bilo je uvriježeno da nakon izbora, svaki dužd napusti svoj dom i nastani se u duždevoj palači u trajanju svog mandata;<sup>28</sup>
- Sat Svetog Marka je sat koji se nalazi u tornju sv. Marka na trgu sv. Marka, u sklopu stare vijećnice Procuratie Vecchie iz 15. stoljeća. To je jedan od prvih javnih astronomskih satova podignutih u Europi. Ima bogatu i kontroveznu povijest prepunu brojnih restauracija<sup>29</sup>;
- Bazilika Svete Marije od Zdravlja (Basilica di Santa Maria della Salute), poznata i samo kao Salute, je slavna venecijanska crkva koja je scenografski smještena na uski rt između kanala Grande i uvale sv. Marka (Bacino di San Marco), tako da je vidljiva prilikom prilaza trgu sv. Marka. Iako ima status manje bazilike, njen dekorativni profil i lokacija ju čine najviše fotografiranom crkvom u Italiji<sup>30</sup>;
- Ca 'd'Oro (točnije Palazzo Santa Sofia) se smatra najljepšom palačom na venecijanskom kanalu Grande. Ovu staru palaču su oduvijek zvali "Ca' d'Oro" (zlatna kuća) zbog pozlaćene i višebojne (polikromne) vanjske dekoracije koje su nekad ispunjavale njene zidove. Palača je izgrađena od 1428.-1430. godine za obitelj Contarini kojoj je pripadalo osam duždeva od 1043. do 1676. godine;
- Nacionalna knjižnica sv. Marka (talijanski: Biblioteca Nazionale Marciana) je renesansna građevina, preko puta duždeve palače, u kojoj je smještena

---

<sup>28</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

<sup>29</sup> Ibidem

<sup>30</sup> Ibidem



knjižnica s najstarijim javnim rukopisima u Italiji i najvećom kolekcijom klasičnih tekstova na svijetu;

- Galerija Akademije (Gallerie dell'Accademia) je muzejska galerija umjetnosti prije 19. stoljeća koja se nalazi na južnoj obali kanala Grande i po kojoj je nazvan jedan (Ponte dell'Accademia) od tri mosta preko kanala. Izvorno je izgrađena kao likovna akademija slavne venecijanske slikarske škole.<sup>31</sup>

Slika 8. Jedan od mnogih kanala (ulica) u gradu Veneciji što je posebna atrakcija za turiste



Izvor: [thetouristattractions.blogspot.com](http://thetouristattractions.blogspot.com)

Putnička luka Venecija, odnosno putnički terminal Venecija osnovan je 1997. godine radi upravljanja i poboljšanja prometa putnika na kružnim putovanjima.<sup>32</sup> Zbog sve više putnika koji su stizali u Veneciju kruzerima napravljena je temeljna transformacija upravljanja lučkim područjem. Transformacija je uključivala obnovu starog dijela luke, posebice zgrada i pristaništa koji su bili u funkciji teretne luke

<sup>31</sup> Ibidem

<sup>32</sup> Blanka Kesić, Alen Jugović, Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.

Venecija.<sup>33</sup> Danas je taj dio luke pretvoren u putnički terminal koji je sposoban zadovoljiti potrebe svakog kruzera koji pristane u luku Venecija. Drugi terminal, otvoren u srpnju 2002. godine prostire se na 9.000 m<sup>2</sup>, i pruža sve usluge brodovima i putnicima. Luka Venecija može odjednom opslužiti 9 kruzera raznih veličina (maksimalno 294 metra), ima parkiralište za 60 autobusa i 850 automobila.

Od 1992. godine promet putnika na kružnim putovanjima u luci Venecija porastao je sa 165.767 putnika na 689.836 putnika u 2003. godini, tj. za više od 400%. Povećanje broja putnika u luci Venecija u skladu je s povećanjem ukupnog udjela Sredozemlja u ukupnom putničkom prometu na svijetu i s činjenicom da je Sredozemlje postalo područje s najvećim porastom broja putnika u 2000. godini. Kao što se može vidjeti u tabeli 4 broj putnika se od 2004 do 2011 godine konstantno povećavao, a tek je u 2012 godini zabilježen tek mali pad prometa putnika od 2,1%.

Tabela 5. Broj putnika od kruzing turizma u luci Venecija

Godina	Broj putnika
2003	689.836
2004	677.990
2005	815.153
2006	885.664
2007	1.003.529
2008	1.215.598
2009	1.420.446
2010	1.598.616
2011	1.777.073
2012	1.739.501

Izvor: Izradio autor

#### 5.1.4. Luka Trst

Trst se nalazi na Tršćanskom zaljevu na sjevernom dijelu Jadranskog mora. To je izrazito pogranični grad koji je državnom granicom posve odijeljen od gradske

<sup>33</sup> Ibidem

okolice i zaleđa koje pripada Sloveniji, a s Italijom je povezan samo uskim pojasom kopna. Klima je sredozemna.

Prednost Trsta kao putničke luke i kruzing destinacije je njeno veliko gravitacijsko područje i zemljopisni položaj koji joj je donio status najbliže putničke luke za prijevoz do Grčke, Albanije i Turske. Područje kojem gravitira luka Trst odnosi se na sjevernu Italiju, Njemačku i Austriju. Luka Trst i njena okolica nisu dovoljno atraktivni za razvoj tržišta kružnih putovanja iz razloga što je grad Trst inače poznat kao veliko industrijsko središte a i blizina Venecije predstavlja prejakog konkurenta na ovom specifičnom i zahtjevnom tržištu. Luka Trst većinom je u funkciji trajektnog prometa.

Bez obzira na takve nepovoljne čimbenike luka Trst ima potencijala postati konkurentna kruzing destinacija na Sjevernom Jadranu. Naime, osim svojih kulturoloških i povijesnih znamenitosti luka može svoju budućnost u kruzing turizmu graditi na tome da će luka Venecija u budućnosti biti prekapacitirana te će mali i srednji kruzeri dolaziti u luku Trst. Luka Trst može svoju budućnost kao kruzing destinacija graditi i na tome da je vrlo dobro prometno povezana. Trst se nalazi u prometnom srcu Europske unije, a efikasna i gusto povezana željeznička i cestovna mreža povezuju je sa središnjom Europom. U blizini luke Trst nalazi se i aerodrom Ronchi s direktnim vezama s nacionalnim centrima Milanom i Rimom te s međunarodnim letovima za London i München.<sup>34</sup> Isto tako luci Trst pogoduje otkrivanje Hrvatske kao sve popularnije turističke destinacije iz razloga što se očekuje da će dio putnika kretati iz Trsta na kraća kružna putovanja po Hrvatskom djelu jadranske obale.

Neke od znamenitosti koje bi trebale privući turiste i kruzing kompanije da posjete Trst su :

- Središnji trg u Trstu, Trg ujedinjenja Italije (Piazza Unità d'Italia) - izgrađenog uglavnom tijekom Habsburške monarhije, na kojemu se nalaze Gradska vijećnica;
- dvorac Miramare (Castello di Miramare) - građen 1860. godine za nadvojvodu Maksimilijana;

---

<sup>34</sup> Ibidem

- postoji puno palača i crkva (značajna je katedrala sv. Justa);
- mogu se pronaći i arheološki ostaci iz rimskog razdoblja (značajno je rimsko kazalište);
- Kazalište Giuseppea Verdija.

Slika 9. Dvorac Miramare kraj Trsta



Izvor: <http://hr.wikipedia.org/wiki/Trst>

Luka Trst puno ulaže u infrastrukturu kako bi privukli što više putnika za kružna putovanja. Tako se planira modernizacija objekata za prihvat putnika kako i se putnici što duže zadržali u Trstu te kako bi luka Trst postala polazišna luka. Planira se i proširenje pristaništa (na 300 metara) što će omogućiti velikim modernim kruzima siguran pristan. Najbitniji radovi odvijaju se na Hangaru 42, koji se nalazi na kraju lukobrana; taj prostor se prenamjenjuje kako bi postao prostor za prihvat putnika sa kruzera, a imat će i panoramsku terasu sa koje će putnici moći vidjeti cijeli zaljev.

Tabela 6. Broj putnika od kruzing turizma u luci Trst

Godina	Tranzit	Ishodišna luka (dolasci + odlasci)
2005	13.036	1.285
2006	16.690	23.596
2007	7.766	46.989
2008	26.222	61.518
2009	3.530	2.903
2010	13.318	2.014
2011	9.384	18.799
2012	1.441	7.046

Izvor: Izradio autor

Kao što se može vidjeti u tabeli 5 promet kruzera u zadnje 4 godine pada u odnosu na 2008. godinu koja je bila rekordna. Iako ovi podaci luci Trst ne idu u prilog, uz pravilno vođenu lučku politiku u suradnji sa lokalnom zajednicom i gradom to se može vrlo brzo popraviti radi konstantnog porasta kruzing turizma na Sredozemlju. Isto tako, u prilog ide i činjenica da luka Trst puno ulaže u izgradnju adekvatnije infrastrukture za prihvat velikih kruzera. Da li će se takve investicije isplatiti pokazat će budućnost.

#### 5.1.5. Luka Kopar

Kopar (slov. Koper, tal. Capodistria) je jedini lučki grad na 47 km dugoj obali jadranskog mora u Sloveniji. On je sjedište gradske općine Kopar i najveći grad u Primorskoj, jednoj od slovenskih regija. Kopar je, kao i cijeli obalni dio Slovenije, dvojezičan. Leži južno od talijanskog lučkog grada Trsta, i ima 23.273 stanovnika (2005.).<sup>35</sup>

Od 2005, luka Kopar ima pomorski putnički terminal. Produkt je to višegodišnjih planiranja i analiza nakon čega su luka Kopar sa vlastima shvatili da na sjevernom Jadranu je veća potražnja od ponude. Tako je danas, uz prikladnu promidžbu, i suradnju sa vlastima i turističkim afencijama luka Kopar postala poznata destinacija kružnih putovanja te se svake godine pojavljuje sve više kruzing

<sup>35</sup> <http://hr.wikipedia.org/>

kompanija. Omogućen je i prihvat većih kruzing brodova sa 420 metara obale za privez, a jedini problem predstavlja relativno mala dubina gaza od 10 metara. Luka Kopar primamljiva je luka prvenstveno srednjoj i Sjevernoj Europi, ponajviše radi blizine i dobre povezanosti.

Prvi brod s putnicima uplovio je u luku Kopar još 2006. godine, otkad cruiseri, u veličinama od 70 do 280, a nekad i do 320 metara, dolaze redovito. Takvi brodovi mogu imati 2.700 putnika i preko 1.000 članova posade. U Sloveniji su svjesni da Kopar kao cruising destinacija ne ovisi samo o zadovoljstvu putnika onime što im se ponudi kao jednodnevni turistički aranžman, već i o suradnji Luke, lokalne vlasti i turističkih agencija. U naravi, putnički terminal u Kopru obična je riva bez posebne infrastrukture, ali s brzim priključkom na autocestu.<sup>36</sup>

Neke od prednosti i karakteristika luke Kopar kao kruzing destinacije su :

- Dolazak broda u sami centar grada (udaljenost glavnog gradskog trga je samo 200 metara)
- Šoping centri nalaze se u središtu grada.
- Posjetitelji mogu razgledat turističke atrakcije u širem zaleđu, a to su : Bohinj (184 km), Bled (158 km), Ljubljana (108 km), Postojna (59 km), Lipica (40 km), Škocjan (35 km), Piran (15 km)
- Blizina aerodroma Trst (65 km), Venecija (185 km) te Ljubljana (128 km)

Slika 10. Kruzer vezan na putnički terminal u Kopru



Izvor: <http://www.luka-kp.si/>

<sup>36</sup> <http://www.novolist.hr/>

Luka Kopar je unatoč, uvijetno rečeno, manje atraktivnih znamenitosti od konkurentnih kruzina destinacija napravili jako dobar posao. Stvorili su uvijete za obavljanje kruzina usluge, imaju volje i znanja i to se odražava na broju turista koji se svake godine iskrcavaju sa kruzera u luku Kopar. Statistički podaci broja putnika i kruzera od početka bavljenja luke Kopar kruzina turizmom do danas vide se u tabeli 6.

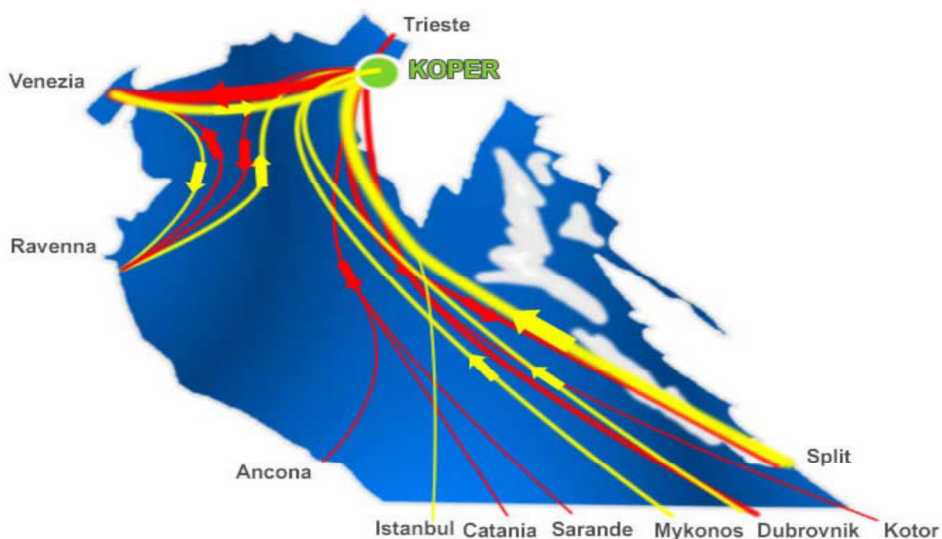
Tabela 7. Broj putnika i kruzina brodova u luci Kopar

Godina	Dolasci brodova	Broj putnika
2005	18	1100
2006	18	1614
2007	54	25580
2008	44	15246
2009	53	31021
2010	54	37264
2011	78	108729
2012	46	64455

Izvor: Izradio autor

U luci Kopar ove godine ugovoren je dolazak 53 kruzera, a moguće je da ih bude i više, čime je ostvaren porast u broju kruzera u odnosu na 2012. godinu.

Slika 11. Prikaz puta plovidbe kruzera koji dolaze u luku Kopar



Izvor: Študija o razvoju potniškoga prometa v koprskem pristanišču – 2012 -<http://www.luka-kp.si/>

### 5.1.6. Luka Rovinj

Rovinj je grad u Hrvatskoj koji se nalazi na zapadnoj obali Istre i ima 14.234 stanovnika. Skupa s Porečom je najjači turistički centar Istre, te jedan od najjačih na Jadranu. Klima Rovinja je mediteranska. Srednja godišnja temperatura iznosi 16°C. Prosječna temperatura siječnja je 4,8°C a srpnja 22,3°C. Vegetacija je suptropska. Godišnje padne 940 mm kiše a godišnji prosjek vlage iznosi 72%. U rovinjskom arhipelagu nalaze se 22 otoka ili otočića od kojih su Sv. Andrija i Sv. Katarina najveći.<sup>37</sup>

Luka Rovinj jedna je od najposjećenijih luka u Hrvatskoj. Jedan od najutjecajnijih svjetskih turističkih Web Portala, američki Tripadvisor, koji bilježi više od 50 milijuna posjeta mjesečno dodjelo je Lučkoj upravi Rovinj Certifikat izvrsnosti za 2012.godinu. Grad Rovinj i bliža okolica su vrlo atraktivni za turiste pa je Rovinj bez pretjerane promidžbe vrlo brzo postao privlačan kruzing kompanijama. Većina turista koji se iskrcaju sa kruzera u razgledanje grada utrošio je čak do šest sati. Grad obiluje kulturnim znamenitostima i turističkim atrakcijama što je i razlog tolikog zadržavanja turista. Tek desetina njih odlazi na izlete, najčešće u Motovun i Pulu. Za vrijeme razgledavanja grada najviše se kupuju suveniri. Zanimljivo, 40 posto izletnika kupi neki od domaćih brendova, a 20 posto njih neki odjevni predmet. Prosječno za boravka u gradu potroše oko 40 eura.<sup>38</sup>

Kulturno povijesne znamenitosti Rovinja kao kruzing destinacije:

- Starogradska jezgra koja se nalazi na poluotoku datira iz 3. stoljeća i spomenik je kulture,
- Gradska palača - nekad je bila pretorska palača čiji „temelji“ potiču iz 1308. U dijelu prizemlja nalazio se čak i zatvor dok je na katu bila velika sala Gradskog vijeća, uredi te arhiv. Nalazi se na glavnom gradskom trgu u Rovinju. Predstavljala je toranj na južnom uglu nekadašnjih zidina. Toranj je Više puta nadograđivan u svojoj povijesti, no izgrađen je u XII. stoljeću.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> <http://www.glasistre.hr/>

<sup>38</sup> Ibidem

<sup>39</sup> <http://www.tzgrovinj.hr/>



- Gradski bedemi i vrata - Već u 7. stoljeću Rovinj je bio opasan gradskim bedemima, kasnije pojačavanim i dograđivanim gradskim kulama. Grad je imao sedam vrata, a sačuvana su troja: Vrata sv. Benedikta, Portica i Vrata Sv.Križa,
- Balbijeve luk - Na njegovom današnjem mjestu nekada su bila glavna vrata utvrđenog grad. Godine 1678. – 1679. stara se gradska vrata ruše i na njihovom se mjestu gradi Balbijeve luk. Izgrađen u doba načelnika Daniela Balbija<sup>40</sup>.,
- Franjevački samostan - Gradnja ovog baroknog zdanja započeta je 1702. Samostan pripada tipu klaustralnih gradskih samostana, a po svojim je sastavnim dijelovima tradicionalan i prilagođen životu redovničke i šire zajednice. Crkva je bila dovršena 1710.g., a posvećena je Sv. Franji Asiškom.,
- Crkva Sv. Eufremije - Barokna je građevina venecijanskog stila i najveći spomenik u gradu, rekonstruirana u vremenu između 1725. i 1736. g. Dužina crkve s vanjske strane je 51,11 m a širina 30,26 m.<sup>41</sup>,
- Romanička crkva Presvetog Trojstva te ostale crkve.

Tabela 8. Broj dolazaka kruzera u luku Rovinj u razdoblju od 2007 do 2012 godine

Godina	Broj kruzera
2007	38
2008	40
2009	55
2010	68
2011	58
2012	67

Izvor: Izradio autor

<sup>40</sup> ibidem

<sup>41</sup> Ibidem

2012. godine u Luku Rovinj pristalo je 67 kruzera što je 9 više nego 2011 godine. Iako je to za većinu luka dobar podatak u luci Rovinj se raspravlja o tome koliko je takav oblik turizma isplativ. Naime, kako putnici imaju uplaćene all-inclusive aranžmane sa uslugom hrane i pića već u cijeni, upitno je koliko su kruzeri za njih isplativi. Bez obzira na to Rovinj je prepoznat kao turistički brend što pokazuje i činjenica da je Rovinj najposjećenije odredište kruzera na sjevernom Jadranu.

Luka Rovinj u dobroj je suradnji sa susjednim talijanskim lukama Ravennom i Veneciom te se između Rovinja i tih luka organiziraju izleti a postoji i katamaranska linija Ravenna – Rovinj – Ravenna.

Na hrvatskoj obali, nakon Dubrovnika, Rovinj je najposjećenije odredište kruzera. Svake godine postaje sve privlačniji ljubiteljima ovog oblika turizma što je svojom ponudom, ulaganjem, prirodnim i kulturnim ljepotama posve zaslužno. U slijedećoj tabeli vidi se broj kruzera koji su unazad šest godina dolazili u Rovinj. Trenutno po broju dolazaka, rekordna je 2010. godina sa 68 dolazaka.

Slika 12. Kruzer usidren ispred Rovinja



Izvor: <http://www.port-rovinj.hr/>

### 5.1.7. Luka Pula

Pula je najveći grad Istarske županije, leži na jugozapadnom području istarskog poluotoka u dobro zaštićenom zaljevu. Klima je blaga mediteranska. Grad ima dugu tradiciju vinarstva, ribarstva, brodogradnje i turizma, a ujedno je i tranzitna luka. Pula je administrativni centar Istre još od rimskoga doba i broji 90.000 stanovnika.

Povijest Pule dugačka je i bogata. Naime, pronađeni su ostaci koji ukazuju da je 6000. - 2000. pr. Kr. bilo ljudskih naselja. Najraniji zapis trajnog naseljavanja na područja grada Pule potječu iz 10. stoljeća p. n. e. Prvo naselje osnovalo je ilirsko pleme Histra, drevni narod koje je živjelo u Istri. Nakon toga, odnosno 177. pr. Kr istarski poluotok zauzeli su Rimljani koji se tu zadržavaju dugi niz godina. Iz doba vladavine Rimljana potječu i neki od najljepših kulturnih spomenika kao što je Pulska arena. Izuzevši razdoblje kada je Pula bila pod Austrougarskom, uglavnom su tu bili talijani što se i vidi na uređenju grada.

Luka Pula je definitivno interesantno odredište za kruzere iako nema kruzning terminal. Kada bi se investiralo u izgradnju terminala i promidžbu, sa svojim znamenitostima i prirodnim ljepotama Pula bi zasigurno postala jedna od najposjećenijih destinacija na sjevernom Jadranu. Veliki plus je što Pula ima svoj aerodrom i blizu je autocesta. U budućnosti su u planu neke investicije pa bi tako Venezia terminal passeggeri (VTP) u pulsku luku investirala između pet i 10 milijuna eura za izgradnju jedne bankine koja bi mogla prihvatiti jedan veći krucer i nekoliko manjih te po koju megajahtu.<sup>42</sup> To bi bio početak razvijanja pulske luke kao kruzning terminala i home porta za neke kruzning kompanije.

Prednosti Pule kao kruzning destinacije bile bi:

- Bilzina aerodroma i autoceste (situacija ista kao u Veneciji),
- povijesno-kulturna baština antičke Pule,
- Amfiteatar iz 1. stoljeća (Arena) - Njegova gradnja započela je u vrijeme vladavine cara Augusta, dograđen za Klaudija, dok konačan oblik dobiva za cara Vespazijana. Jedan je od najbolje sačuvanih amfiteatara

---

<sup>42</sup> <http://www.glasistre.hr/>

iz antike te se i danas koristi tijekom ljetnih filmskih festivala i raznih kulturnih priredbi,

- druge dvije značajne i dobro očuvane antičke rimske građevine su trijumfalni luk, Slavoluk Sergijevaca iz 1. stoljeća i Hram Rome i Augusta, također iz 1. stoljeća, koji je sagrađen na forumu za vrijeme vladavine rimskog cara August<sup>43</sup>;
- Herkulova vrata - najstariji sačuvani spomenik rimske arhitekture u Puli, izgrađena sredinom 1. stoljeća pr. Kr.;
- Veliko i Malo rimsko kazalište iz 1. i 2. Stoljeća;
- Augustinski Forum iz 1. Stoljeća;
- niz crkvi i samostana od kojih su poznatije: Bizantinska kapelica sv. Marije Formose, Samostan i crkva sv. Franje, Katedrala Uznesenja Blažene Djevice Marije, Pravoslavna crkva sv. Nikole, Samostan i crkva sv. Antuna itd.;
- Pulske fortifikacije - predstavljaju niz od dvadesetak tvrđava oko grada, građenih za potrebe austrijske vojske u 19. stoljeću, kada je Pula bila glavna ratna luka Habsburške monarhije;
- Blizina nacionalnog parka Brijuni, Limskog kanala i niza drugih prirodnih ljepota koje se nalaze u blizini Pule i udaljeni su najviše sat vremena vožnje.

Slika 13. Luka Pula



Izvor: <http://www.glasistre.hr/>

---

<sup>43</sup> Ibidem

Luka Pula ne može prihvatiti najveće kruzere od 300 do 400 metara radi loše infrastrukture tako da dolaze kruzери od 200 do 300 metara sa 300-tinjak putnika. Međutim takvih kruzera je maksimalno 10-tak godišnje i to je poražavajuća činjenica s obzirom kakve predispozicije ima Pula. Dio javnosti u Puli se protivi dolasku kruzera radi zagađenja i male potrošnje gostiju, iako podaci pokazuju da gosti sa kruzera na kopnu u prosjeku potroše u prosjeku 40 eura na dan.

Izgradnja planiranog terminala za kruzere bi trajala 3 godine i tek tada luka Pula može računati na neki veći prihod od kruzering turizma. Prirodne i kulturne znamenitosti su među ljepšima u ovom dijelu Europe i luka Pula ima predispozicije da postane polazišna luka za kruzere i to najviše zbog geografskog položaja i prometne povezanosti .

#### 5.1.8. Luka Rijeka i Luka Opatija

Ove dvije luke analizirat ćemo u jednom poglavlju iz razloga što su međusobno udaljene samo 14 km, te iz razloga što zajedno imaju relativno mali broj posjeta kruzera. Smještene su u Kvarnerskom zaljevu u kojem se Mediteran najdublje usjekao u kopno Srednje Europe. Klima je umjerena mediteranska, s blagim zimama i podnošljivim ljetima. Prosječna ljetna temperatura zraka iznosi 21,9<sup>o</sup> C, a zimska 7<sup>o</sup> C. Temperatura mora ljeti se penje do 26<sup>o</sup> C.

**Luka Rijeka** najveća je luka u Hrvatskoj te administrativno središte Primorsko – goranske županije. Grad se još u 19. stoljeću razvio u jedno od najvećih srednjoeuropskih luka i moćno industrijsko središte. Početkom devedesetih dolazi do propasti industrije i naglog smanjenja lučkog prometa pa se Rijeka okreće razvoju turizma i uslužnim djelatnostima. Da bi Rijeka postala turističko odredište kruzera potrebno je jako puno truda i promidžbe od strane lokalnih vlasti i turističkih zajednica. Taj težak posao dodatno otežava činjenica da je Rijeka na glasu kao industrijski grad.

Grad Rijeka uložila je 95 milijuna kuna u izgradnju putničkog terminala. Već sada se može reći da je to potpuno promašena investicija s obzirom da u luku Rijeka godišnje pristane jedan do dva kruzera. Iako se Rijeka sa svojim položajem,

prometnom povezanosti i raznim atrakcijama, što u gradu Rijeci a što u okolici, trebala nametnuti kao popularna kruzing destinacija, zbog nesposobnosti u vlastitim redovima doživjela je fijasko. Nakon izgradnje terminala i uređenja obale u luku mogu uplovljavati putnički brodovi do 180 metara duljine kapaciteta oko 2.000 putnika.

Prednosti luke Rijeka kao kruzing destinacije bile bi:

- Dobra prometna povezanost suvremenom autocestom i željeznicom te aerodrom koji se nalazi na obližem otoku Krku (40 km)
- Moderan putnički terminal koji je u stanju primiti veliki broj putnika
- Najbliža luka za stanovnike srednje Europe
- Razne kulturne znamenitosti iz bogate povijesti
- Jednodnevni izleti : nacionalni park Plitvice, Risnjak, Park prirode Učka, Gorski kotar, unutrašnjost Istre, crikveničko-vinodolska rivijera ili Opatija pa čak i Zagreb

Kulturne znamenitosti grada Rijeke:

- Crkva Uznesenja Bl. Djevice Marije i Kosi toranj - smještena je uz rimsku komunikaciju decumanusa, uz istočni rub nekadašnjih gradskih zidina, te u blizini prve luke na Rječini. Nad ulazom u zvonik u narodu zvan „kosi toranj“ poradi vidljivog nagnuća, uklesana je 1377. godina, dok se u dokumentima crkva prvi put spominje tek u 15. stoljeću, od kada se sustavno arhitektonski širi prema istoku i zapadu, da bi od male jednobrodne crkve postala monumentalna barokna trobrodna građevina.<sup>44</sup>
- Crkva sv. Jeronima - Crkva sv. Jeronima i prostor današnjega dominikanskog samostana pripadaju velikom samostanskom kompleksu augustinaca koji su 1315. godine utemeljili feudalni gospodari Rijeke, knezovi Devinski, a koji su tijekom prve polovice 15. st. dovršili njihovi nasljednici baruni Walsee.<sup>45</sup>
- Kapucinska crkva Majke Božje Lurdske - građena je od 1904. do 1929. prema projektu ing. Giovanni Maria Cureta i Cornelia Budinicha.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> <http://www.tz-rijeka.hr/>

<sup>45</sup> Ibidem

<sup>46</sup> Ibidem

- Svetište Gospe Trsatske - najveće je hodočasničko središte zapadne Hrvatske. Njegov je postanak povezan s tradicijom o čudesnom prijenosu Nazaretske kućice i njezinom boravku na Trsatu (1291.-1294.).<sup>47</sup>
- Riječki Stari grad
- Molo Longo - Postojeći lukobran glavnog lučkog bazena popularno zovu „molo longo“ poradi njegovih 1707 m dužine, danas u funkciji putničkog terminala i obalne šetnice.<sup>48</sup>
- Katedrala Sv. Vida - Riječka katedrala sv. Vida jedina je barokna rotunda monumentalnih proporcija izgrađena na tlu Hrvatske.
- Stara vrata - reprezentativni glavni ulaz u središte kasnoantičkoga zapovjedništva rimske Tarsatike, antičkoga grada nad čijim se ruševinama uzdigla srednjovjekovna Rijeka
- Trsatska gradina - strateški je izbočeni vidikovac na 138 metara visokom brijegu koji dominira Rijekom. Prvi se put spominje kao sjedište župe 1288. Na tom se mjestu od prapovijesti nalazila liburnijska osmatračnica odakle se kontrolirao put iz unutrašnjosti prema moru.
- Glavna gradska tržnica - omiljeno je mjesto Riječana kojima se lice razvuče u osmijeh pri pomisli na objed još od kraja 19. stoljeća. Pojavila se uz morsku obalu, nedaleko od drvenog mola na kojemu su lokalni ribari iskrcavali ulov i odnosili ga na prodaju u košarama. Ribe, rakovi i školjke isprva su se prodavali na otvorenom, a od 1866. pod krovom, u podignutoj ribarnici.<sup>49</sup>
- Torpedo - Lansirna rampa - dio je ugasle tvornice za proizvodnju torpeda i u njezinom se tvorničkom krugu nalazi od 1930-tih.

---

<sup>47</sup> Ibidem

<sup>48</sup> Ibidem

<sup>49</sup> Ibidem

Slika 14. Kruzer ispred riječke luke



Izvor: <http://www.novilist.hr/>

Problem kod grada Rijeke je što unatoč brojnim znamenitostima i mogućnostima da se organiziraju jednokratni izleti u zaleđe, turistima sa kruzera se ništa ne nudi. Ima i stručnjaka koji tvrde da Rijeka, kao grad koji nudi znamenitosti značajne i u svjetskim razmjerima, nikada neće, čini se, postati destinacija za kruzere, jer ne zna valorizirati svoje vrijednosti, primjerice, torpednu lansirnu stanicu.<sup>50</sup> Iako bi posao dovođenja kruzera trebao biti produkt suradnje lučke uprave, turističke zajednice i lokalne vlasti, oni prebacuju odgovornost s jednih na druge i tim načinom rade štetu gradu Rijeci i građanima koji bi mogli uvelike profitirati od gostiju sa kruzera.

Ove godine u luku Rijeka uplovio je kruzer Adonia kompanije P&O Cruises, koji je na 22 dana dugo putovanje krenuo iz Velike Britanije, točnije Southamptona. Na njemu se nalazilo 700 putnika sa 380 članova posade. Nakon obilaska grada i odlaska na izlete u Opatiju, Hum, Vrbnik, Delnice i Trsat turisti su bili oduševljeni onime što Rijeka ima za pokazati. Tek će se vidjeti hoće li Adonia biti jedini ovogodišnji kruzer u Rijeci, kao što je lani bila Oriana ili će se kruzring turizam u Rijeci konačno pokrenuti.

---

<sup>50</sup> [www.novilist.hr](http://www.novilist.hr)



**Luka i grad Opatija** zbog svojeg izuzetnog povijesnog naslijeđa i duge tradicije, neizbježna su turistička destinacija na Jadranu. Smještena podno planine i parka prirode Učka, Opatija pruža izvrstan odabir za odmor ljeti i zimi. Predivna priroda, parkovi, stare austro-ugarske ville, šetališta i plaže već 160 godina privlače turiste iz Europe i svijeta. Opatija je vodeće turističko mjesto u Republici Hrvatskoj za organizaciju kongresa, seminara i savjetovanja. Festivalima, koncertima, izložbama i drugim kulturnim i sportskim događanjima Opatija tijekom cijele godine nudi kulturno zabavne sadržaje.<sup>51</sup>

Za razliku od Luke Rijeka, Opatija nema putnički terminal za putnike sa kruzera. Nema ni mogućnost vezanja kruzera većeg gaza u luci, već se kruzeri obično sidre ispred Opatije pa se putnike manjim brodovima vozi do obale. Unatoč tim činjenicama, Opatija je puno bolja u posjeti kruzera od Rijeke. Tako je prošle godine Opatija imala 18 ticanja luke, dok ove godine stiže 12 brodova. To su brodovi sa 400 do 600 putnika.<sup>52</sup> Opatija je postala vodeća krusing destinacija na Kvarneru te se tako promovirala na nedavnim sajmovima u Francuskoj i Miamiu.

Opatija je primjer pravog turističkog grada sa mnoštvo ugostiteljskih objekata. Tako se gostima sa kruzera osim šetnje gradom, uživanju u moru i parkovima, nude i nesto aktivniji izleti kao što je vožnja bicikla po obližnjim mjestascima, planinarenje po obroncima Učke, ronjenje te rafting po rijeci Kupi koja se nalazi u sat vremena udaljenom Gorskom Kotaru.

Slika 15. Kruzer usidren ispred Opatije



Izvor: <http://www.portopatija.hr/>

---

<sup>51</sup> [www.opatija.net](http://www.opatija.net)

<sup>52</sup> <http://www.opatija.hr/>

U usporedbi sa susjednom i puno većom i razvikanijom lukom Rijeka, Opatija je obavila puno bolji posao u promociji i dovođenju kruzera, ali treba uzeti u obzir da za razliku od Rijeke, Opatija je grad koji živi od turizma.

Važno je još naglasiti da su Luke Rijeka i Opatija bitne polazne luke za manje izletničke brodove (do 100 putnika) koji obavljaju kružna putovanja po hrvatskom dijelu Jadrana. Takvih brodova u jeku sezone ima popriličan broj pa i takav oblik turizma donosi profit.

#### 5.1.9. Luka Rab

Rab je otok na istočnoj strani Jadranskog mora koji pripada Republici Hrvatskoj. Nalazi se južnije od otoka Krka, te istočnije od otoka Cresa. Administrativno otok pripada Primorsko-goranskoj županiji.<sup>53</sup> Otok Rab sa susjednim otočićima čini rapsku otočnu skupinu koja se, smještena na kvarnerskom prostoru, nalazi na izuzetno povoljnom geografsko-prometnom i geografsko-turističkom položaju u odnosu na europsko i domaće turističko tržište. Najveća zračna dužina otoka Raba, od rta Gavranić do rta Sorinj, iznosi 22 km. Povoljne mikroklimatske prilike karakterizira srednja godišnja temperatura od 14,9 °C te godišnja količina oborina od 1108,8 mm, što je karakteristika prijelazne klime između sredozemne i kontinentalne. Turizam je na Rabu glavna gospodarska grana s stoljetnom tradicijom. Prirodno bogatstvo, bogata prošlost i kulturno-povijesno naslijeđe osnove su turističke djelatnosti.

Luka Rab kao luka za kruzere, u funkciji je luke ticanja. Gaz luke Rab iznosi 11 metara čime je omogućen dolazak najvećih kruzera. Nedostatak luke je što ne postoji infrastruktura koja bi omogućavala vezivanje kruzera unutar luke, već se kruzери sidre van luke. U slučaju lošeg vremena takvi brodovi nemaju nikakvu zaštitu te su prisiljeni otići negdje drugdje. Takav slučaj dogodio se prošle godine kada je kruzer „Vitsmar“ sa 250 putnika radi orkanske bure bio prisiljen otići u luku Rijeka.

Rab kao kruzingska destinacija zaista ima puno povijesno – prirodnih znamenitosti koje nudi svojim posjetiteljima. Prednost je i što je otok relativno mali pa

---

<sup>53</sup> <http://www.rab.hr/>

ga gost sa kruzera može obići za jedan dan. Na slijedećoj slici označene su kulturne znamenitosti grada Raba.

Slika 16. Kulturne znamenitosti grada Raba



Izvor: <http://www.rab.hr/>

- |  |   |
|--|---|
| <b>1</b> Varoš   | <b>8</b> Katedrala uznesenja Blažene Djevice Marije |
| <b>2</b> Srednja ulica                                     | <b>9</b> Samostan svetog Antuna Opata               |
| <b>3</b> Kula i crkva svetog Kristofora                    | <b>10</b> Trg Municipium Arbe                       |
| <b>4</b> Ostaci crkve i Samostana svetog Ivana Evanđelista | <b>11</b> Luka i sjeverni gradski prospekt          |
| <b>5</b> Crkva svetog Križa                                | <b>12</b> Gradska loža                              |
| <b>6</b> Trg slobode                                       | <b>13</b> Crkva svetog Franje na groblju            |
| <b>7</b> Samostan svetog Andrije                           |   |

Luka Rab ima potencijala za veću posjetu kruzera nego što je to bio slučaj u zadnjih par godina. Kada bi se izgradila odgovarajuća infrastruktura (npr. putnički terminal za goste sa kruzera) koja bi omogućavala bolju uslugu kruzerima i njihovim gostima, Rab bi zasigurno postao jedna od vodećih destinacija na sjevernom Jadranu.

## 5.2. SWOT ANALIZA KRUIZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU

Koristeći tehniku SWOT analize za kruzing turizam na sjevernom Jadranu prikazani su prednosti, nedostaci, prilike i prijetnje.

SWOT analiza koristi se kao metoda za prepoznavanje i utvrđivanje ključnih čimbenika razvoja, potencijala za razvoj te razvojnih ograničenja pojedine turističke destinacije. Na temelju SWOT analize određuju se razvojna vizija, ciljevi, prioriteti, mjere i projekti koji će doprinijeti razvoju pojedine turističke destinacije za koju se izrađuje strategija.<sup>54</sup>

Nadalje, SWOT analiza pomaže da se na jednostavan i strukturiran način uzmu u obzir stanje i trendovi razvoja turizma u širem okruženju te da se ukaže na osnovne razvojne prilike, odnosno prijetnje koje od tamo dolaze.<sup>55</sup>

SWOT analiza u sebi sadrži sažetak slike stanja i perspektive razvoja kruzinga na sjevernom Jadranu. Problem kod izrade ove analize je što se govori o destinacijama koje se nalaze u tri države tako da neke značajke se ne odnose na sve luke na sjevernom Jadranu. Tako su npr. luke u Italiji i Sloveniji puno sređenije i organiziranije nego luke u Hrvatskoj. Ipak, pokušalo se obuhvatiti ukupno stanje destinacija na sjevernom Jadranu o kojima se pisalo u odlomku 4.1. Resursna osnova, ne samo ona prirodna i graditeljska, već i turistička suprastruktura, prometna infrastruktura, geografski položaj, ljudi i običaju stvaraju dobru osnovu za razvoj međunarodnog kruzinga na sjevernom Jadranu.

SWOT analiza kruzing destinacija na sjevernom Jadranu pokazuje da postoji puno više prednosti i prilika nego nedostataka. Ako se bude radilo na sustavnom uklanjanju nedostataka i minimaliziranju prijetnji sjeverni Jadran ima priliku postat jedna od vodećih destinacija na Mediteranu.

---

<sup>54</sup> [www.azra.hr](http://www.azra.hr)

<sup>55</sup> Ibidem

Tabela 9. SWOT analiza kruzing destinacija na sjevernom Jadranu

PREDNOSTI	NEDOSTACI
<p><b>Geografski položaj</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dio Sredozemlja najdublje uvučen u europsko kopno</li> <li>- Blizina emitivnih tržišta</li> </ul> <p><b>Resursna/atrakcijska osnova</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Atraktivna obala i gradovi</li> <li>- Mogućnost izleta u okolici</li> <li>- Visok stupanj ekološke očuvanosti</li> <li>- Pogodna klima</li> <li>- Velik broj kulturno-povijesnih spomenika</li> </ul> <p><b>Dobra prometna povezanost</b></p> <p><b>Lučka infrastruktura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Postojeći lučki kapaciteti</li> <li>- Mogućnost proširenja kapaciteta</li> </ul> <p><b>Sigurnost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sigurnost plovidbe</li> <li>- Sigurnost boravka broda u luci</li> <li>- Osobna sigurnost boravka</li> </ul> <p><b>Postojeća prateća turistička infrastruktura i suprastruktura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Smještajni objekti</li> <li>- Kadrovi</li> </ul>	<p><b>Lučka infostukura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neke luke nemaju izgrađen putnički terminal</li> <li>- Nedostatak parkirališta za autobuse i osobna vozila</li> </ul> <p><b>Različiti stupanj interesa za razvoj kruzing turizma</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U nekim sredinama protivljenje lokalne zajednice kruzing turizmu</li> </ul> <p><b>Sukobi s drugim vrstama turizma</b></p> <p><b>Nedostatak zajedničke razvojne inicijative</b></p> <p><b>Zagađenje okoliša</b></p> <p><b>Vremenske prilike u zimskim mjesecima</b></p>
PRILIKE	PRIJETNJE
<p><b>Očekivana stabilnost u regiji</b></p> <p><b>Trendovi u turizmu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rast potražnje za kruzing turizmom u svijetu</li> <li>- Povoljan položaj sjevernog Jadrana na svjetskom turističkom tržištu</li> <li>- Svjetski prepoznat brend pojedinih gradova (Venecija, Ravenna, Rovinj itd.)</li> <li>- Očekivani rast kruzing turizma na Sredozemlju</li> <li>- Očekivana diversifikacija ponude u kruzing turizmu - potražnja za novim lukama</li> </ul> <p><b>Daljnje unaprijeđenje prometne dostupnosti</b> - posebno nove linije jeftinih zračnih prijevoznika</p> <p><b>Porast kvalitete ostale turističke ponude</b></p>	<p><b>Politička nestabilnost regije</b></p> <p><b>Terorizam</b></p> <p><b>Pojava novih zaraznih bolesti</b></p> <p><b>Poremećaji na emitivnim tržištima</b></p> <p><b>Zagađenje okoliša</b></p> <p><b>Brzi razvoj drugih destinacija (Kina, Indija) koje mogu "odvući" dio brodskih kapaciteta sa Sredozemlja</b></p> <p><b>Razvoj nezdrave konkurencije među lukama</b></p> <p><b>Razvoj ponude drugih destinacija na Sredozemlju</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- međunarodna konkurencija u prihvatu kruzera</li> </ul> <p><b>Sukobi s drugim korisnicima resursa</b> (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.)</p>

Izvor: Obrada autora prema: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007., str. 14-15

## 6. STRATEGIJSKI OKVIR RAZVOJA KRUZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU

Pod strategijim u gospodarstvu se smatra dugoročno planiranje ponašanja gospodarskog subjekta (kruzing destinacija) radi ostvarivanja planiranog cilja. Tu postoji čitav niz strategija kao što je poduzetnička strategija, marketinška strategija, strategija poslovanja itd.

Kruzing destinacije na sjevernom Jadranu ne razvijaju se zasebno već su dio europskog tržišta koji svoj razvoj temelji na nekoliko osnovnih karakteristika. Najvažnija karakteristika jedinstvenoga europskog tržišta je izražena sezonalnost, što pokazuje da europsko tržište potražnje još uvijek nije našlo svoj adekvatan odgovor u sofisticiranoj i kvalitetnoj ponudi. Uz pravilno odabranu strategiju kruzeri bi mogli na mediteran dolaziti tokom cijele godine, pogotovo u današnje vrijeme kada radi globalnog zatopljenja zime na mediteranu nisu toliko hladne.

U usporedbi s turizmom i nautičkim turizmom Europe, koeficijent sezonalnosti cruisinga znatno je manji, ali u usporedbi s cruisingom na svjetskom tržištu, on je vrlo velik. Odnos između prvoga i trećeg kvartala, dakle najmanje i najviše prometnih kvartala, je 1 : 7,4, dok u mjesečnom udjelu na svjetskom tržištu ponude, europsko cruise-tržište visoko oscilira, i to kao siječanj : srpanj = 1 : 8,8.<sup>56</sup> Mediteran, kao veliko svjetsko tržište cruisinga, iz razloga nejednako razvedene obale, ostao je, još uvijek, nedostatno zastupljen.

### 6.1. TEMELJNE ODREDNICE STRATEGIJE

Izrada strategije ili nekog drugog strateškog razvojnog plana potreba je svake regije koja želi planski razvijati turizam na svom području i u skladu s postojećom infrastrukturom i turističkim potencijalima biti konkurentna na tržištu.<sup>57</sup>

Da bi strategija bila uspješna ona mora biti:<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> Ibidem

<sup>57</sup> <http://www.azra.hr/>

- Realna – temelji se na prilikama u okolini i na prednostima koje (u ovom slučaju destinacije na sjevernom Jadranu) ima u usporedbi s konkurencijom
- Uspješna – moraju se koncentrirati resursi i sposobnosti tamo gdje je vjerojatnost uspjeha najveća
- Optimalna – zasniva se na mogućnostima i realnim ciljevima.

Preduvjet za ispravan odabir strategije je analiza situacije. Pod tim se podrazumjeva da se trebaju sagledati svi čimbenici kako bi se spoznao najbolji način da se ostvari željeni cilj. Kada se radi strategija razvoja turizma (u ovom slučaju razvoja kruzing destinacija na sjevernom Jadranu) postoji nekoliko koraka (faza) koje je potrebno slijediti ukoliko se očekuje da strategija bude uspješna i efektivna. 7 ključnih faza u izradi strategije razvoja turizma su.<sup>59</sup>

**Vanjska analiza situacije** obuhvaća analizu vanjskih faktora destinacije za koju se izrađuje plan turističkog razvoja. Prilikom izrade vanjske analize situacije, potrebno je obuhvatiti širok niz parametara, čime se dobiva kvalitetna analiza šire slike postojećeg položaja turističke destinacije. Izuzetno bitni dio vanjske analize je analiza konkurencije koja, prije svega, obuhvaća analizu strukture, cijena i dostupnosti turističkog proizvoda. Posebno se može obratiti pažnja na broj turističkih znamenitosti i način njihove promidžbe. Analiza tržišta potražnje, koja je također sastavni dio analize vanjske situacije, promatra ključna turistička tržišta koja bi mogla privući posjetitelje u destinaciju za koju se izrađuje strategija. Kroz ovu analizu prije svega se prati trend broja noćenja, zemlje podrijetla iz kojih dolaze posjetitelji, svrha posjeta, mjesec ili razdoblje posjeta te broj posjetitelja turističkih ureda, turističkih atrakcija i muzeja.<sup>60</sup>

**Unutarnja analiza situacije** započinje s prikupljanjem podataka o trenutnom stupnju turističkog razvoja destinacije te trenutnom vizijom razvoja turističke destinacije. Na taj način se učinkovito definiraju smjernice razvoja turističke destinacije. Treći element interne analize je analiza upravljanja destinacijom. U sklopu tog elementa se definira koja se turistička politika primjenjuje na destinaciju za

---

<sup>58</sup> Ibidem

<sup>59</sup> Ibidem

<sup>60</sup> Ibidem

koju se izrađuje strateški dokumente te kakva su viđenja i ciljevi subjekata odgovornih i uključenih u razvoj turizma u destinaciji, kako je strukturirani turizam, kolika su sredstva, kakva im je marketinška politika, koji su trenutno razvijeni turistički proizvodi, postoje li ikakvi partnerski odnosi između njih i sl.<sup>61</sup>

Nakon što se odradi vanjska i unutarnja analiza situacije, potrebno je izraditi **SWOT analizu turističke destinacije** koja je obrađena u poglavlju 5.2.

Slijedeća faza je **definiranje vizije**, a postizanje zajedničke vizije razvoja određene turističke destinacije je proces u koji je potrebno uključiti različite interesne skupine. Naravno, samo definiranje vizije mora se temeljiti na rezultatima iz SWOT analize.. Kada se oblikuje vizija, interesne skupine mogu se poslužiti nekim od pitanja kao što su: koje grupe klijenata želimo privući?, koje proizvode ili usluge želimo promovirati? ili na koja se geografska tržišta želimo orijentirati?

**Strateški ciljevi** su od ključne važnosti za ostvarenje vizije razvoja turističke destinacije. Strateški ciljevi se definiraju na temelji svih prethodnih faza. Time se osigurava optimalan razvoj turističke destinacije uz minimiziranje rizika. Kod određivanja strateških ciljeva, mora se velika pažnja pokloniti tome da oni budu mjerivi, kako bi se moglo dokazati da li su i na koji način ti strateški ciljevi postignuti. Isto, tako , pošto se i sama razvojna strategija turizma izrađuje za određeno programsko razdoblje, potrebno je i vremenski definirati te strateške ciljeve i to na taj način da budu ostvarivi unutar trajanja programskog ciklusa strategije za razvoj turizma.

**Prioriteti i mjere** faza je koja proizlazi iz strateških ciljeva i njihovim ostvarenjem zapravo se pridonosi ostvarenju strateških ciljeva razvoja pojedine turističke destinacije. Kod definiranja prioriteta i mjera, potrebno je veliku pažnju posvetiti tome da se odrede korisnici i nositelji ovih prioriteta i mjera, jer se na ovoj razini u velikoj mjeri raspodjeljuju odgovornosti i odlučuje kakva vrsta turističkih razvojnih aktivnosti i projekata će se promovirati tijekom programskog razdoblja za koje se izrađuje strategija razvoja turizma. Dakle, prioriteti i mjere su detaljne smjernice razvoja pojedine turističke destinacije koje definiraju vrstu aktivnosti i projekata, nositelje i

---

<sup>61</sup> Ibidem



korisnike, ali i mehanizme provedbe te okvirna financijska sredstva koja su na raspolaganju za provedbu pojedinog prioriteta ili pojedine mjere turističkog razvoja<sup>62</sup>.

Zadnja faza ovakve strategije je **izrada akcijskog plana**. Kako bi se što jasnije odredile odgovornosti, definirala metodologija provedbe strategije razvoja turizma, ali i utvrdili načini nadzora i evaluacije uspješnosti strategije, izrađuje se akcijski plan. Kod izrade akcijskog plana, važno je vidjeti računa o tome da sam akcijski plan mora odražavati potrebe za boljom ekonomskom valorizacijom prirodne i kulturno-povijesne baštine, ljudskih potencijala i znanja vezanih uz turističku destinaciju za koju se izrađuje strategija. Time akcijski plan postaje temelj za provedbu strategije.

Danas dominirajući poslovni i znanstveno-gospodarski koncept je marketinški pristup u kojemu je potrošač turist u središtu pozornosti. Polazeći od potrošača, što nema alternative, marketinški koncept u cruisingu dinamično se modificira povezujući turista s prirodnim ljepotama krajolika, kao osnovni poticajni turistički motiv i pokretač turističke potrošnje.<sup>63</sup>

## 6.2. PRILIKE I OGRANIČENJA RAZVOJA KRUZING DESTINACIJA NA SJEVERNOM JADRANU

Govoreći o destinacijama na sjevernom Jadranu, izuzevši Veneciju, nedovoljno su zastupljene na svijetском i europskom tržištu. Pogotovo kada se uzme u obzir da sjeverni Jadran ima idealan geografski položaj (dio sredozemlja najdublje uvučen u europsko kopno), dobru prometnu povezanost te kulturno-povijesne i prirodne atrakcije. Destinacije na sjevernom Jadranu imaju jako puno za ponuditi gostu sa kruzera, a neke destinacije unatoč mogućnostima ne nude dovoljno. Promet kruzera na sjevernom Jadranu mogao bi se povećati i na način kada bi neke luke (Kopar, Poreč, Opatija, Rab) izgradile adekvatniju infrastrukturu za prihvat takvih brodova. Dakle, ima puno prostora za napredak, potrebna je samo bolja strategijska politika i promocija.

---

<sup>62</sup> Ibidem

<sup>63</sup> Analiza razvoja svijetskog i hrvatskog kruzinga, dr.sc. Tihomir Luković, Naše more, 2008, 4/6,

Prilike za razvoj kruzing destinacija na sjevernom Jadranu su u porastu potražnje za kruzing turizmom u svijetu, povoljnom položaju sjevernog Jadrana na svjetskom turističkom tržištu, svjetski prepoznat brend pojedinih gradova (Venecija, Ravenna, Rovinj itd.), očekivanom rastu kruzing turizma na Sredozemlju te daljnjem unaprijeđenju prometne dostupnosti (nove linije jeftinih zračnih prijevoznika).

Ograničenja su neadekvatna Lučka infrastruktura, različiti stupanj interesa za razvoj kruzing turizma (u nekim sredinama protivljenje lokalne zajednice kruzing turizmu), sukobi s drugim vrstama turizma, nedostatak zajedničke razvojne inicijative, te vremenske prilike u zimskim mjesecima.

Destinacija u širem smislu važan je činitelj u procesu odlučivanja kod potrošnje u cruisingu. Iako, razvoj ove industrije razvija cruise-ponudu kao najkvalitetniju turističku ponudu, činitelj destinacije je nezamjenjiv. Tu činjenicu shvaćaju i korporacijski timovi razvoja ponude pa u ponudu, sve više, uključuju destinaciju surađujući s njom, što prije nije bilo tako.<sup>64</sup> Odnos luka za prihvat kruzera i kruzing korporacija postaje sve složeniji posebice na planu razvijanja partnerskih odnosa. Interes velikih korporacija za luke na sjevernom Jadranu veoma je izražen radi razvoja Mediterana kao svjetske top-destinacije. Ostaje jedino upitno jesu li luke sjevernog Jadrana i lokalna zajednica koja odlučuje o njihovu razvoju, spremne za tu suradnju i za strateško oblikovanje svog razvoja. Ulazak u partnerstvo i razvoj kruzinga nosi u sebi više problema koje treba prije ulaska u razvojne programe objektivno i cjelovito procijeniti.<sup>65</sup>

### 6.3. TRENDOVI RAZVOJA

Da bi se mogle ostvariti planirane vizije i misije dovođenja više kruzera na sjeverni Jadran, uzimajući u obzir prognozu potražnje i predložena razvojna usmjerenja, potrebno je poduzeti niz aktivnosti koje će to omogućiti. Nekoliko je grupa aktivnosti u tome posebno značajno kao što su : organizacijske, promotivne, zatim one koje se odnose na zaštitu okoliša te na praćenje pojave i njezinih učinaka.

---

<sup>64</sup> Ibidem

<sup>65</sup> Ibidem

**ORGANIZACIJA** - Problem kod organizacije kruzing turizma je to što na nacionalnoj, regionalnoj te lokalnoj razini nema odgovarajuće suradnje svih uključenih u međunarodni kruzing turizam, a to je nužno radi uravnoteženog i usmjerenog razvitka ove turističke aktivnosti. Takva loša suradnja najviše je izražena u Hrvatskoj. Osnovni problem koji se javlja kod osmišljavanja organizacijskog okvira je velik broj različitih subjekata (nositelja interesa/interesnih grupa) koji sudjeluju u pojedinim segmentima organizacije kruzing turizma. Kada gledamo organizacijski okvir luka na sjevernom Jadranu, potrebna je bolja suradnja i komunikacija kako bi svi mogli profitirati a ne samo pojedine luke. Tu dolazimo do problema promocije.

**PROMOCIJA** – Postoji jako puno vrsta promocije kojom destinacije pokušavaju privući kruzere. Tako se promovirati može na sajmovima specijaliziranima za kruzing turizam, pomoću letaka, medija, u turističkim zajednicama itd. Činjenica je da svaka luka želi sebe promovirati na najbolji mogući način ali isto tako neke bogatije luke na taj način potpuno zasjene druge siromašnije luke koje su možda i atraktivnije. Na taj način područje sjevernog Jadrana nije dovoljno iskorišteno izuzevši luku Veneciju. Tu se dolazi do toga da bi suradnjom luka na sjevernom Jadranu trebalo promovirati to cijelo područje i sve njegove luke. Na taj način bi se privuklo više gostiju i svi bi imali više koristi. Tako bi npr. Luka Venecija promovirala luku Rovinj kao luku ticanja te bi gosti koji dođu u Veneciju kao polazišnu luku birali kompanije koje u plan putovanja imaju uključenu luku Rovinj. Na taj način bi se gosti na sjevernom Jadranu zadržavali dulje a produkt toga bi bio gospodarski razvoj područja.

**ZAŠTITA OKOLIŠA** - Danas zapravo i nema gospodarske aktivnosti koja nema veći ili manji negativni utjecaj na okoliš.<sup>66</sup> To, dakako, ne može zaustaviti gospodarski rast, ali se mora, u cilju održivosti, poduzeti sve što se može da bi se taj negativni utjecaj na okoliš smanjio.<sup>67</sup> Taj će se rast odvijati na ekološki vrlo osjetljivom području – Jadranskom moru, području najveće bioraznolikosti u ovom djelu svijeta, a treba uzeti u obzir i činjenicu da je sjeverni Jadran duboko uvučen u kopno te samim time ne postoji brza cirkulacija mora. O zaštiti okoliša nešto više u sijedećem odlomku.

---

<sup>66</sup> Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007.,

<sup>67</sup> Ibidem

## 7. KRUZING TURIZAM NA SJEVERNOM JADRANU U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA

Kruzing turizam u svijetu, pa tako i na sjevernom Jadranu u znatnom je porastu. Povećanje prometa putničkih brodova za kružna putovanja povoljno utječe na gospodarstvo država na sjevernom Jadranu, a time i na socijalno zadovoljstvo. Međutim, s porastom prometa putničkih brodova raste i njihov negativan utjecaj na okoliš: more, kopno i zrak.

Održivi razvoj je skladan odnos između stanja okoliša i ljudske djelatnosti kako bi se očuvalo prirodno bogatstvo za buduće naraštaje. Strategijom održivoga razvoja treba ostvariti ravnotežu između zahtjeva za unapređivanjem kakvoće života (ekonomska sastavnica), za ostvarivanjem socijalne dobrobiti i mira (socijalna sastavnica) i zahtijeva da se očuvaju prirodna dobra i ekosustav (sastavnica zaštite okoliša), o kojima ovise i sadašnje i buduće generacije.<sup>68</sup>

Kako sjeverni Jadran obudvaća tri države, tako svaka od tih država ima svoju viziju održivog razvoja. Problem je što je sjeverni Jadran veoma osjetljivo područje kada pričamo o onečišćenju okoliša. U slučaju da dođe do većeg onečišćenja, radi svoje duboke uvučenost u europsko kopno i slabe cirkulacije morske vode, na sjevernom Jadranu došlo bi do katastrofe svjetskih razmjera. Boljom organizacijom i suradnjom između država znatno bi se mogli poboljšati ukupni pozitivni, a minimizirati negativni učinci od ove vrste turističke aktivnosti.

### 7.1. UTJECAJ KRUZING TURIZMA NA OKOLIŠ

U područjima gdje je kruzing turizam jače zastupljen, znatni su utjecaji na okoliš: more, kopno i zrak. Utjecaji većih kruzera na okoliš mogu se usporediti s učinkom manjih gradova.<sup>69</sup> Kruzери stvaraju velike količine crnih i svih otpadnih voda, kaljužnih

---

<sup>68</sup> Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

<sup>69</sup> Ibidem

voda, raznovrsnoga krutog i opasnog otpada te balastnih voda, te zbog toga neprestano postoji opasnost od njihova ispuštanja u brodske okoliše.

Tabela 10. Ukupna onečišćenja na dan kruzera koji prevozi 3.000 putnika

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

Izvor: Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

**Onečišćenje zraka** – Onečišćenje zraka različito je u ovisnosti dali je brod vezan u luci, manevrira ili plovi otvorenim morem. Cruiser s 3.000 putnika koji se koristi pogonskim gorivima bogatima sumporom može onečistiti zrak više nego 12.240 automobila (tabela 9.). U gradovima poput Vancouvera, studije pokazuju da onečišćenje zraka koje dolazi s broda pridonosi učinku staklenika u gradu s 58% i sudjeluje u emisiji sumpornih plinova s oko 95%. Dakle, veći brod dolazeći u luku može u jedan dan emitirati sumpornih oksida (SO<sub>x</sub>) koliko 2.000 automobila i kamiona u jednu godinu.<sup>70</sup>

Kako je sumpor jedan od sastojaka što štetno utječe na okoliš, ubrzano se radi na povećanju kvalitete goriva, to jest na smanjenju udjela sumpora u gorivu, što poskupljuje proizvodnju i time povisuje cijenu goriva. Istodobno, veliki proizvođači motora užurbano rade na novim rješenjima kojima je cilj motor visoke iskoristivosti i ekološke prihvatljivosti radi smanjenja emisije štetnih plinova.

Osim proizvodnje motora koji manje zagađuju okoliš, onečišćenje zraka može se smanjiti i na način da se izgradi adekvatna infrastruktura u luci kako bi se brodu koji

<sup>70</sup> Ibidem

je na vezu omogućilo spajanje na izvor električne energije, umjesto da to dobiva pomoću svojih agregata.

**Odpadne vode** – Odpadne vode s brodova potencijalno su opasne za ekosustav i čovjeka koji se nalazi u tom sustavu. Postoje tri glavne skupine otpadnih voda: crne, sive i brodska kaljuža.<sup>71</sup> Svaki putnik na cruiseru dnevno proizvede 20 do 40 litara crne vode (voda s fekalijama) i otprilike 120 do 340 litara sive vode (tuševi, perilice za rublje, perilice za suđe, pranje i ispiranje brodskih površina, saune, kupke, bazeni itd.).<sup>72</sup> Teški metali, bakterije i patogeni organizmi otpadnih (crnih i sivih) voda talože se na morskom dnu i potencijalna su opasnost za ljude koji konzumiraju hranu od živih organizama s morskog dna. Brodska kaljuža koja sadržava kondenzate iz strojnice, naftu, ulja, masti i ostatke sredstava za čišćenje akumulira se u cruiserima u količini od 25.000 litara na dan. Ako je udio ulja i/ili nafte veći od dopuštenih granica koje je odredio MARPOL (10 – 15 ppm) tada je ta voda kontaminirana i može veoma štetno utjecati na okoliš.

Provedbenim propisima, luke za prihvat brodova na kružnim putovanjima obvezuju se na sustav prihvatnih uređaja za skupljanje otpadnih tvari (fekalije, sivih otpadnih voda), čime se, uz poštovanje svjetskih ekoloških standarda, vodi skrb o zaštiti okoliša.<sup>73</sup>

**Otpad** – Sastav otpada sa kruzera sličan je komunalnom otpadu (ostaci hrane, boca, razne plastike itd.) Dnevna akumulacija takvog otpada procjenjuje se oko 3 do 4 kg po putniku.<sup>74</sup> Oko milijun tona otpada godišnje nastaje na brodovima od čega je čak oko 25% sa kruzera. Većina takvog otpada se spaljuje a pepeo se baca u more. U pepelu se nalaze teški metali koji se talože na morsko dno, a pri izgaranju neprirodnih materijala oslobađaju se razni štetni plinovi koji odlaze u atmosferu.

**Opasni otpad** - Opasni otpad na cruiseru nastaje kao posljedica rada fotolaboratorija, kemijskih čistionica, fotokopirnih aparata, aparata za tiskanje, itd. Opasni su otpad, također, fluorescentne svjetiljke, zaštitne boje i premazi, bolnički otpad, stari lijekovi, sredstva za čišćenje, zaupljene krpe i slično. Procjenjuje se da se

---

<sup>71</sup> Ibidem

<sup>72</sup> Ibidem

<sup>73</sup> Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš, Livia Šantić, Siniša Vilke, Neven Grubušić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

<sup>74</sup> Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

na cruiseru proizvede od 55 do 85 litara tekućega opasnog otpada na dan.<sup>75</sup> Iako ta količina ne izgleda velika, štetni utjecaj na okoliš puno je veći nego kod „običnog otpada“. Opasnim se otpadom smatra i kaljužna voda (ako ima visok udio ulja i nafte) te ostaci iz procesa filtriranja i spaljivanja.

## 7.2. PREDUVIJETI ZA ODRŽIVI RAZVOJ KRUZING TURIZMA

Rijetke su gospodarske aktivnosti koje nemaju veći ili manji negativni utjecaj na okoliš. To, dakako, ne može zaustaviti gospodarski rast, ali se moraju, radi održivosti, poduzeti sve aktivnosti da bi se posljedice za okoliš umanjile.<sup>76</sup> Provedbom međunarodnih konvencija i zakonskih odredaba štetni utjecaji na okoliš mogu se minimizirati.

Kako Italija, Slovenija i Hrvatska polažu „pravo“ na područje sjevernog Jadrana tako svaka država ima svoje zakonske odredbe o zaštiti okoliša. Zato je potrebna suradnja država na međunarodnoj razini kako bi što više uskladili zakone o zaštiti okoliša, jer ukoliko se dogodi veće onečišćenje okoliša u moru neke od država to direktno utječe i na čistoću mora ostale dvije države.

Slika 17. Načini štetnog djelovanja broda na okoliš



Izvor: Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš, Livia Šantić, Siniša Vilke, Neven Grubišić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

<sup>75</sup> Ibidem

<sup>76</sup> Ibidem

Za lakšu zaštitu od onečišćenja morskog okoliša MARPOL<sup>77</sup> je izdao niz pravila s kojima država može bolje zaštititi svoj morski prostor od onečišćenja. Pitanje je samo, dali određena država to želi. Naime, bez obzira na prirodne ljepote i atraktivnost područja, ukoliko su pravila o zaštiti okoliša prestroga neke kruznig kompanije sa starijim brodovima izbjegavat će takvo područje iz razloga što ne mogu ispunit određena pravila. Umjesto da odbijaju takve brodove, za brodove starije gradnje koji nemaju suvremene sustave za obradu otpadnih voda, lučke bi uprave trebale imati obvezu prihvata takvih voda na kopnu po uzoru na SAD, gdje veliki broj luka uvodi sustave preuzimanja i obrade otpadnih voda da bi ostvarili dodatni profit i zaštitili okoliš.<sup>78</sup> Neki od MARPOL-ovih pravila za zaštitu morskog okoliša su :

- Prilog VI. MARPOL konvencije kojim se uređuje sprječavanje onečišćenja zraka s brodova, uz aneks o kvaliteti goriva.
- MARPOL-ov Prilog IV. kojim se sprječava onečišćenje sanitarnim otpadnim vodama.
- MARPOL-ov Prilog 5. regulira sprječavanje onečišćenja smećem s brodova a stupio je na snagu 1998. godine.

Iako je MARPOL konvencija najvažniji međunarodni pravni akt za sprječavanje onečišćenja s brodova, svaka država ima pravo odredbe ove onvencije postrožiti ako se procjenjuje da bi, ovako propisane, mogle i dalje negativno utjecati na okoliš.

---

<sup>77</sup> Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova, poznata po kratici MARPOL (od eng. Maritime polution) je međunarodni ugovor kojem je cilj potpuno eliminiranje namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova, svim štetnim tvarima za ljude, ostala živa bića, i korištenje mora.

<sup>78</sup> Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011



## 8. ZAKLJUČAK

Kruzing, kao jedna od tri osnovnih vrsta nautičkog turizma, kontinuirano se razvija s visokim razvojnim stopama na cijelom svijetskom tržištu. Ipak taj razvoj nije svugdje isti. U ovom radu obrađivano je područje sjevernog Jadrana i destinacije koje se tamo nalaze. Uspješnost određene destinacije na turističkom tržištu najvećim dijelom ovisi o njezinoj konkurentnosti, odnosno o kvaliteti i cijenama ponude u destinaciji u odnosu na okruženje, ali i o prometnoj dostupnosti destinacije, ljubaznosti osoblja i stanovnika destinacije. Dolazi se do zaključka da s obzirom na mogućnosti i potencijal, sjeverni Jadran trebao bi imati puno veći promet kruzera.

Analizirajući destinacije i luke na sjevernom Jadranu dolazi se do zaključka da nije dovoljna samo prirodna ljepota i kulturne znamenitosti. Pored prirodnih ljepota, infrastruktura je jedan od uvjeta posjete kruzera i gospodarskog razvitka. Kvalitetna infrastruktura u pravilu je nemoguća ako nema dobre usklađenosti između lučke i državne politike. Pozicija i prometna povezanost luka na sjevernom Jadranu gotovo je idealna. Naime, sjeverni Jadran je more koje je najdublje uvučeno u europski kontinent. Pored toga skoro svaka destinacija ima veoma dobru prometnu infrastrukturu što znači povezanost autocestama i željeznicom te blizina aerodroma.

Najveća eksponiranost kruzing turizma na sjevernom Jadranu očituje se u Veneciji. Zbog svojih povijesnih i kulturnih znamenitosti privlači posjetitelje iz svih krajeva svijeta. Procjenjuje se da će u slijedećih nekoliko godina doći do prekapacitiranosti luke Venecija, što je prilika za obližnju luku Trst koja ima najmanji posjet kruzera od talijanskih luka na sjevernom Jadranu. Luka Kopar koja se nalazi u Sloveniji ima veoma dobre rezultate kada se govori o posjeti kruzera. Unatoč tome što sam grad Kopar nema puno turističkih znamenitosti, ponudom brojnih izleta po Sloveniji i kvalitetnom promocijom, Kopar je postao poznata kruzing destinacija. S obzirom na potencijale Republika Hrvatska je najveći „gubitnik“ na sjevernom Jadranu. Razloga za takvu situaciju je puno, a slaba promocija, loša infrastruktura i nedovoljno ulaganja u kruzing neki su od najbitnijih. Jedino je luka Rovinj uspjela izgraditi brend poznate kruzing destinacije na sjevernom Jadranu Hrvatske i jedina je luka u Hrvatskoj koja po broju kruzera može konkurirati lukama Italije i Slovenije.

Jedan od zaključaka ovog rada je da ukoliko luke na sjevernom Jadranu žele privući što više kruzera potrebna je bolja suranja među lukama. Jedan takav primjer je suradnja između luka Rovinj i Ravenna. Kada bi luke na sjevernom Jadranu surađivale i međusobno se promovirale, na taj način potaknule bi turiste da dođu u što većem broju i da se što više zadrže na sjevernom Jadranu. Produkt toga bio bi gospodarski napredak sjevernog Jadrana.

Kruzing turizam je dobrodošla pojava koja se uz politiku održivog razvoja može dobro iskoristiti za boljitak zemalja na sjevernom Jadranu. Iako takav oblik turizma uvelike poboljšava gospodarsku situaciju, svaka zemlja ima protivnike takvog turizma i to ponajviše radi onečišćenja okoliša. U posljednje vrijeme puno se ulaže u proizvodnju motora za kruzere koji manje zagađuju. Isto tako, pokušava se što kvalitetnije zbrinuti otpad kako bi negativan utjecaj na okoliš bio što manji. Međutim, bez obzira na sve te mjere činjenica je da su kruzери veliki onečišćivači. U stvaranju preduvjeta za održivi razvoj, gospodarski rast i socijalno zadovoljstvo kao rezultat povećanja takva turizma, ne bi se smjela dopustiti degradacija okoliša.

## POPIS SLIKA

Slika 1. Podvrste kruzinga.....	8
Slika 2. Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj po mjesecima u 2012. i 2013. godini .....	14
Slika 3. Sjeverni Jadran .....	21
Slika 4. Udijeli najvećih kruzing kompanija u 2010. godini prema broju ležajeva.....	25
Slika 5. Kruzing destinacije na sjevernom Jadranu.....	27
Slika 6. Luka Rimini.....	29
Slika 7. Terminal za kruzere u luci Ravenna .....	31
Slika 8. Jedan od mnogih kanala (ulica) u gradu Veneciji što je posebna atrakcija za turiste	33
Slika 9. Dvorac Miramare kraj Trsta .....	36
Slika 10. Kruzer vezan na putnički terminal u Kopru .....	38
Slika 11. Prikaz puta plovidbe kruzera koji dolaze u luku Kopar.....	39
Slika 12. Kruzer usidren ispred Rovinja .....	42
Slika 13. Luka Pula.....	44
Slika 14. Kruzer ispred riječke luke.....	48
Slika 15. Kruzer usidren ispred Opatije.....	49
Slika 16. Kulturne znamenitosti grada Raba .....	51
Slika 17. Načini štetnog djelovanja broda na okoliš .....	63

## POPIS TABELA

Tabela 1. Broj putnika u svijetkom kruzing turizmu od 1994. do 2011. godine.....	9
Tabela 2. Udjeli zemljopisnih područja u svijetkom kruzingu u 2013. godini .....	10
Tabela 3. Broj putnika u četiri glavne regije na Mediteranu u 2010. godini.....	12
Tabela 4. Kriteriji i njihova važnost pri odabiru polazne luke i luke ticanja.....	19
Tabela 5. Broj putnika od kruzing turizma u luci Venecija.....	34
Tabela 6. Broj putnika od kruzing turizma u luci Trst.....	37
Tabela 7. Broj putnika i kruzing brodova u luci Kopar .....	39
Tabela 8. Broj dolazaka kruzera u luku Rovinj u razdoblju od 2007 do 2012 godine .....	41
Tabela 9. SWOT analiza kruzing destinacija na sjevernom Jadranu .....	53
Tabela 10. Ukupna onečišćenja na dan kruzera koji prevozi 3.000 putnika .....	61

## LITERATURA

### Članci i knjige:

- Studij održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb (2007),
- R. K. Dowling (2006), Cruise Ship Tourism, CAB International, Cambridge,
- R. Burton, (1995), Travel Geography (Second ed.), Pitman, London,
- Analiza razvoja svijetskog i hrvatskog kruzinga, dr.sc. Tihomir Luković, Naše more, 2008, 4/6,
- Strateška usmjerenja nautičkog turizma u Europskoj uniji, Danijela Gračan, Romina Alkier Radnić, Maja Uran, Opatija, 2011,
- Blanka Kesić, Alen Jugović, Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.
- Mrnjevac, E.: Promet u turizmu,
- Jugović, A.: Racionalizacija upravljanja pomorskoputničkim lukama Republike Hrvatske, op. cit., str. 39-42.
- Kesić, B., Jugović, A., Presentacija projekta izgradnje putničkog terminala Zadar, Zagreb, 2003.
- Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Radna verzija, Institut za turizam, Zagreb, svibanj, 2007.,
- Cruising-turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, Tina Perić, Marijo Oršulić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.
- Čimbenici štetnog djelovanja cruising-turizma na brodski okoliš, Livia Šantić, Siniša Vilke, Neven Grubušić, „Naše more“ 58(5-6)/2011.

### Internet:

- <http://www.cruiseaway.com.au/>
- <http://www.port.ravenna.it/>
- <http://www.whatsinport.com/>
- <http://www.turismo.ravenna.it/eng>
- <http://www.port.venice.it/>
- <http://www.porto.trieste.it/>
- <http://www.luka-kp.si/>

- <http://www.port-rovinj.hr/>
- [adriavigator.com](http://adriavigator.com)
- [www.poduzetnistvo.org](http://www.poduzetnistvo.org)
- <http://www.cruiseindustrynews.com/>
- [www.cetaceanalliance.org](http://www.cetaceanalliance.org)
- <http://www.dzs.hr/>