KRUZING TURIZAM U DUBROVNIKU – AKTUALNO STANJE I PERSPEKTIVE

Boban, Zvonimir

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:940900

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

KRUZING TURIZAM U DUBROVNIKU – AKTUALNO STANJE I PERSPEKTIVE

Mentor:

doc. dr. sc. Davorka Mikulić

Student:

Zvonimir Boban, 4141547

Split, 2017.

Sadržaj

1. UVOD 2

2. TEORIJSKI ASPEKTI KRUZING TURIZMA 3

2.1. Definiranje kruzing turizma 4

2.2. Obilježja kruzing turizma 5

2.3. Razvoj kruzing turizma 6

3. RAZVOJ KRUZING TURIZMA U DUBROVNIKU 12

3.1. Povijesni pregled 12

3.2. Obilježja Dubrovnika kao turističke destinacije 14

3.3. Karakteristike i statistički pokazatelji kruzing turizma u Dubrovniku 15

4. UTJECAJ KRUZING TURIZMA NA DESTINACIJU 18

4.1. Gospodarski utjecaj 18

4.2. Sociokulturološki utjecaj 22

4.3. Utjecaj na okoliš 25

5. ZAKLJUČAK 31

SAŽETAK 34

LITERATURA 35

POPIS SLIKA I TABLICA 38

1. UVOD

Grad Dubrovnik najveća je kruzing destinacija u Hrvatskoj. S obzirom na sve veći rast prometa postavlja se pitanje utjecaja na destinaciju i na ostale oblike turizma u Dubrovniku. Stalnim povećanjem broja gostiju Dubrovnik se susreće s mnogim problemima koji utječu na kvalitetu života lokalnog stanovništva.

Cilj ovog rada je istražiti aktualno stanje kruzing turizma u Dubrovniku i ukazati na negativne promjene u povijesnoj jezgri te na problem s kojim se suočava lokalna zajednica.

U okviru izrade dijela rada korištena je metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda deskripcije i metoda kompilacije. Metoda analize odnosi se na raščlanjivanje složenijih pojmova, sudova ili zaključaka na manje i jednostavnije sastavne dijelove kako bi se mogli pojedinačno izučavati. Metoda sinteze predstavlja postupak znanstvenog istraživanja putem spajanja dijelova ili pojedinačnih elemenata u jednu cjelinu. Metoda deskripcije temelji se na opisivanju činjenica i empirijskom potvrđivanju veza i odnosa među činjenicama. Metoda kompilacije podrazumijeva preuzimanje tuđih rezultata, opažanja, stavova, zaključaka i spoznaja. Metoda indukcije je vrsta posrednog zaključka kod kojeg polazimo od pojedinačnog ka općem, dok metoda dedukcije podrazumijeva oblik posrednog zaključivanja kod kojeg se zaključeni sud izvodi od općeg k posebnom ili pojedinačnom.

Koncipiranje i izrada rada temeljeni su na sustavnom proučavanju dostupne stručne literature, knjiga, stručnih i znanstvenih radova, izvornih članaka i korištenjem interneta.

Radi cjelovitijeg uvida u temu rad je podijeljen na nekoliko poglavlja. Nakon uvodnog razmatranja, u drugom poglavlju rada prikazani su teorijski aspekti kruzing turizma. Kako bi se spoznala bit kruzing turizma te faze njegova brzog razvoja i sve veće popularnosti u suvremenim tržišnim uvjetima, potrebno je istražiti njihov povijesni razvoj, ukazati na osnovna obilježja i svjetske trendove. Razvoj kruzing turizma u gradu Dubrovniku prikazan je u trećem poglavlju i to kroz povijesni pregled i statističke pokazatelje. Također, u ovom poglavlju prikazane su osnovne karakteristike Dubrovnika kao turističke destinacije.

2. TEORIJSKI ASPEKTI KRUZING TURIZMA

Kružna putovanja podrazumijevaju putovanje između više destinacija unutar jedne ili više zemalja, a krstarenja su jedna od najpopularnijih vrsta kružnih putovanja. Kruzing se svrstava u nautički turizam jer se temelji na brodu i plovidbi. Za tu relativno noviju vrstu turističkih putovanja rabi se engleska riječ *cruising*, koja se u hrvatskoj verziji kruzing sve češće koristi i kod nas.

2.1. Definiranje kruzing turizma

Kruzing turizam je grana turizma s najbržim rastom u usporedbi s bilo kojim drugim sektorom u turizmu koja značajno povećava masovnost i ubrzava niz pojava u razvoju turizma.[1]

Kruzing turizam podrazumijeva prijevoz ljudi posebnim putničkim brodovima prema unaprijed utvrđenom plovidbenom redu uz uobičajeno pristajanje broda i pritom nudeći putnicima na brodu i u lukama različite zabavne, sportske aktivnosti radi odmora i zabave. Programi su orijentirani prema najvrednijim kulturnim i prirodnim atrakcijama određene destinacije, ali i drugim aktivnostima gdje svaki klijent može pronaći krstarenje po svome ukusu.[2]

Kruzing turizam je skup odnosa i pojava koje proizlaze iz krstarenja turista putničkim brodovima radi razonode, dokoličarske edukacije, zabave, odmora i slično. Takva krstarenja su najčešće povezana s pristajanjima broda u jednoj ili više luka, odnosno turističkih destinacija, u kojima putnici i posada silaze na kopno radi turističkih obilazaka.[3]

Kruzing turizam može biti domaći, što znači da se odvija u unutarnjim vodama samo jedne države, ili međunarodni, kad se odvija u unutarnjim vodama dviju ili više država. Također, može se odvijati na moru, rijekama i jezerima.

Cilj kruzera jest uživanje na moru, oceanu ili rijeci u luksuznom okruženju, kao u hotelima. Turist na brodu ima smještaj, hranu i sve oblike zabave te praktički ne treba silaziti s broda za vrijeme putovanja. U jednom kružnom putovanju obilazi se po nekoliko turističkih destinacija

[1] Lučić, I. et al (2016): Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?, prethodno priopćenje, Naše more 64(2)/2017, str. 54.
[2] Geić, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, str. 63.
[3] Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj (2007): Institut za turizam, Zagreb, str. 3.

gdje turisti imaju mogućnost obilaska gradova i prirodnih znamenitosti destinacije u koju su stigli.

Tijekom krstarenja, brod pristaje u nekoliko zanimljivih turističkih destinacija. Kruzeri se dijele prema veličini, poslovnom modelu i uobičajenom načinu prijevoza gostiju. Sama struktura gostiju, njihovi interesi i financijske mogućnosti određuju hoće li brod biti namijenjen za luksuzni ugođaj, avanture, obrazovanje, kulturu, zabavu, sportske aktivnosti wellness ili rekreaciju.

2.2. Obilježja kruzing turizma

Kruzing turizam kao oblik turističkoga gospodarstva, koji u novije vrijeme ima izrazito rastući trend, zahvaljujući svojem golemom potencijalu pokrenuo je novu, vrlo perspektivnu komponentu svjetskoga gospodarstva, i to u dijelu industrijske proizvodnje, brodogradnje, te na području uslužnih, pomorsko-turističkih djelatnosti.[4]

Vrste brodova za kružna putovanja u svijet prema kapacitetu su megaliner (više od 2 000 putnika), superliner (od 1 000 do 2 000 putnika), mid size (od 400 do 1 000 putnika), small size (do 400 putnika), boutique (manje od 300 putnika) te jedrenjaci i riječni brodovi.

Najčešće aktivnosti kojima se posjetitelji s kruzera bave u destinacijama su razgled destinacije i njenih turističkih atrakcija uključujući odlazak na izlete u okolicu, kupovina u lokalnim trgovinama te konzumacija jela i pića u ugostiteljskim objektima. Ponuda izleta i razgledavanja turističkih atrakcija u destinacijama/lukama ticanja važan su dio mnogih itinerera. Ti su izleti i važan izvor zarade brodskih kompanija jer od cijene izleta koju naplate putnicima tek je jedna trećina, do najviše jedne polovine, trošak koji plate organizatorima izleta u destinaciji. Iako udio putnika koji odlaze na izlete i organizirane razglede varira s obzirom na destinaciju, neki izvori navode da u destinaciji na izlete/razglede odlazi od 50 do 80% putnika.

[4] Đurković, V (2007):Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, stručni članak, Naše more 54(1-2), str. 33.

Od aktivnosti gostiju u destinaciji ističu se konzumiranje pića u ugostiteljskim objektima, kupovina te samostalni razgled grada. Samo mali broj turista pokazuje interes za koncertima i raznim drugim zabavnim manifestacijama.[5]

2.3. Razvoj kruzing turizma

Danas se u svijetu rođenjem modernog turizma smatra onaj već legendarni izlet željeznicom između Stocktorna i Darlingtona kojeg je 1841. u Engleskoj organizirao Thomas Cook. Samo tri godine poslije i Dubrovnik tako bilježi svoju prvu pojavu organiziranog oblika turizma oko kojeg se većina turističkih kroničara slaže da je to bio prvi društveni i zabavni izlet organiziran uz obalu Dalmacije. A to drugim riječima znači i prvi spomen modernog turizma u Hrvatskoj.[6]

Ideja kruzing turizma se pojavljuje tek krajem devetnaestog stoljeća, oko 1880.-te godine. Počeci krstarenja se povezuju sa prvim parobrodom koji je zaplovio 1838. godine iz Irske i stigao na kopno Sjedinjenih Američkih Država za osamnaest dana. Ova vrsta turizma je nastavila ubrzano rasti te se 1900.-te, na samom početku dvadesetog stoljeća pojavljuju prve kompanije specijalizirane za ovu vrstu turizma, a to su White Star Line, P&O te Hamburg America Line koji su nudili usluge kruzera na redovnoj bazi. U siječnju 1923. godine British Cunard Line je sa linijskim parobrodom RMS Laconia organizirala prvo kružno krstarenje svijetom. Kroz sljedećih nekoliko godina ista kompanija u svojoj ponudi nudila je svjetska kružna putovanja u trajanju od 6 mjeseci, što je dvostruko duže od istih putovanja koji su danas u ponudi.

Šezdesetih godina dvadesetog stoljeća se javlja ubrzan rast kruzing turizma sa podizanjem standarda, pojavom nekih novina u infrastrukturi, prijevozu te ponudi u kruzerima. Pojavljuju se prva putovanja kao dio turističkog proizvoda ili aranžmana. Prva takva putovanja organizirana su diljem mora Sjeverne Amerike i Oceanije. Tour operatori su počeli pokazivati veliki interes za ovu vrstu turizma i ona proživljava veliki procvat.[7]

[5] Gračan, D., Zadel, Z. (2013): Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, pregledni rad, Pomorski zbornik 47-48, str. 54.
[6] Jerković, N. (2009): Povijest brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku, časopis ‘’Made-in’’, listopad , 2009.
[7] Anđelić, M. (2016): Analiza kruzing turizma u Hrvatskoj, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet, Split, str. 4.

Godine 1966. kada je kompanija Norwegian Caribbean Line ponudi prvi godišnji raspored putovanja kruzerom kroz inozemna mora i zemlje na brodu Sunward koji je primao 540 putnika. Sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća se javljaju učestala putovanja diljem Kariba sa Sjeverno Američkim turistima. Kasnije se proširuje diljem Europe, Azije i Pacifika.

Nakon Drugog svjetskog rata pa sve do 70-ih godina 20. stoljeća, kad je zbog razvoja zračnog prometa i pada potražnje za pomorskim prijevozom putnika velik broj linijskih kompanija u potpunosti prešlo na kružna putovanja i prenamijenilo svoje linijske brodove u tu svrhu.[8]

Moderno doba masovnih brodskih krstarenja započinje 1970. osnivanjem kompanije Royal Viking Line. Brod za kružno putovanje od tada više nije samo transportno sredstvo pomoću kojega se obavlja plovidba između dviju luka. On je sve više i turističko odredište velikom broju putnika, jer sadržaji koje danas nude novi brodovi u potpunosti pružaju kompletan turistički ugođaj i doživljaj. U ne malom broju slučajeva putnički krstaš pruža kompletniju uslugu za odmor od većine hotela u lukama koje posjećuje, pa se brojni putnici sa njega više niti ne iskrcavaju na kopno tijekom cijelog kružnog putovanja.

Svjetska globalizacija je glavno obilježje modernog doba kružnih putovanja u svijetu u kojemu ne postoji romantika i elegancija. Masovnost i profit je ostao jedini kriterij uspješnosti plovidbe a nesmiljena konkurencija primorava brodovlasnike na gradnju isključivo mega krstaša među kojima više nema mjesta za brodove na kojima se može smjestiti manje od 2000 putnika. [9]

U desetljećima koji su uslijedili, ova vrsta turizma je nastavila svoj rast te je u ponudi i potražnji premašila brojne druge vrste turizma i pretvorila ovu vrstu turizma u jedan masivan, dinamičan i vrlo razvijen posao diljem svijeta.

Razvoj industrije brodskih kružnih putovanja dosegnuo je danas gotovo nezamislivi zenit. Kruzeri su postali ploveći hoteli imaju sadržaje za cjelodnevni boravak putnika koje većina luka što ih posjećuju može samo sanjati. Petnaestak milijuna putnika koliko ih u svijetu godišnje koristi svoj odmor na kružnim putovanjima postali su dio itekako zanimljivog turističkog kolača i u gospodarskom smislu. Samo u Sjedinjenim Državama kružna putovanja ostvare oko 38 milijardi dolara ukupnog prometa godišnje i zapošljavaju oko 350 tisuća

[8] Benić, I (2010): Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu, pregledni rad, Ekonomska misao praksa, god XVIII, br. 2., str. 301.
[9] Jerković, N. (2009): Povijest brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku, časopis ‘’Made-in’’, listopad, 2009.

radnika. Zato se sve zemlje svijeta bore zagrabiti što veći udio u ovome najdinamičnijem segmentu svjetskog gospodarstva pa tako i Hrvatska.

Sukladno današnjim trendovima kruzinga i njegovim intenziviranjem u ostalim regijama svijeta uz Sjevernu Ameriku, geografske raznolikosti postaju sve važnije. Glavne kruzing destinacije u svijetu su Karibi, Sredozemlje, Sjeverna Europa, Azija - Pacifik, Aljaska, Južna Amerika. Iako se 77% svjetskih kapaciteta kruzera nalazi u toplim i sunčanim predjelima, ni ostala područja nisu manje bitna. [10]

Tri vodeće svjetske kompanije za krstarenja zauzimaju nešto manje od 80% ukupnog broja postelja u svjetskom kapacitetu i zahvaćaju najvažnija svjetska mora, a to su Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises i Star Cruises Group Prema broju ležajeva lider na tržištu je Carnival Corporation sa 47%, zatim Royal Caribbean Cruises sa 22% te Star Cruises sa 8% u ukupnom svjetskom kapacitetu brodskih postelja.

U razdoblju od 2004. do 2014. godine svjetska potražnja za kružnim putovanjima narasla je s 13,1 milijuna putnika na 22 milijuna (+68%), a svjetska industrija kružnih putovanja za 2015. Godinu procjenjuje se na 39,6 milijardi USD, što je povećanje za 6,9% u odnosu na 2014. godinu. U Europi je u razdoblju od 2004. do 2014. godine porastao broj putnika s 2,80 na 6,39 milijuna (+129%). Mediteran je najjače tržište u Europi i drugo u svijetu, u kojem po broju putnika s kruzera prednjači Barcelona.[11]

U Hrvatskoj se međunarodni kruzing može organizirati u lukama otvorenim za javni promet (luke osobitog ili međunarodnog značenja, županijske i lokalne luke). U međunarodni kruzing u Hrvatskoj uključeno je dvadesetak javnih luka s različitim intenzitetom posjećivanja. Naše jadranske luke, prije svega Dubrovnik, Korčula, Split, Zadar i Pula, a u posljednje vrijeme i Hvar, Šibenik, Mljet i Ploče, već ove godine planiraju prihvatiti preko milijun putnika sa brodova na kružnim putovanjima. Iako se ponekad čuje i glas protiv, ipak je u ovo vrijeme globalne ekonomske krize itekako postalo jasno da je posao previše ozbiljan da bi ga se tako lako odrekli.[12]

[10] Benić, I (2010): Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu, pregledni rad, Ekonomska misao praksa, god XVIII, br. 2, str. 301.
[11] Lučić, I. et al (2016): Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?, prethodno priopćenje, Naše more 64(2)/2017, str. 55.
[12] Gračan, D., Zadel, Z. (2013): Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, pregledni rad, Pomorski zbornik 47-48, str. 51.

U razdoblju od siječnja do prosinca 2016. ostvareno je 825 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 1 092 199 putnika, koji su u Republici Hrvatskoj boravili ukupno 1 813 dana, što je u prosjeku 2 dana.[13]

U strukturi kružnih putovanja stranih brodova najviše stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj (62,6%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (21,1%), što je ukupno 83,7%. Ostalih 16,3% stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske u ostalih pet županija: Zadarskoj (6,2%), Istarskoj (5,7%), Šibensko-kninskoj (2,4%), Primorsko-goranskoj (1,9%) i Ličko-senjskoj (0,1%).[14]

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

Povećanje broja putnika kruzing turizma može se objasniti sve prihvatljivijim i dostupnijim cijenama putovanja. S obzirom na to, trajanje kružnih putovanja je sve kraće, pa samim time iako kruzeri predstavljaju luksuz, to ne mora značiti da su oni skupi za prosječnog turista. Nažalost turist sa kruzera troši znatno manje od stacioniranog turista što govori kako oni nisu platežno superiorniji od drugih turista, te ih u obilasku destinacije zanimaju samo glavne atrakcije suveniri i fotografiranje. Razlozi se mogu pronaći u kratkom vremenu kojeg turisti imaju na raspolaganju, mogu biti u financijskim mogućnostima turista ali i nedostatku kvalitetne ponude za takvu vrstu turista.

Naravno, u ovome poslu prednjači Dubrovnik, ne slučajno. U pomorskom se svijetu više zna nego kod nas da je baš Dubrovnik među prvim lukama uopće započeo njegovati ovaj vid turizma.[16] Grad Dubrovnik je glavna hrvatska kruzing destinacija koja, prema podacima iz 2015. godine ostvaruje preko 70% prihoda od kruzing turizma u Hrvatskoj te više od 90 % na razini Dubrovačko-neretvanske županije, proizvodeći značajne izravne i neizravne

[13] Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.htm (1.7.2017.)
[14] Isto
[15] Isto
[16] Jerković, N. (2009): Povijest brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku, časopis ‘’Made-in’’, listopad , 2009.

ekonomske utjecaje na sam grad i ukupni regionalni turizam.[17] Godine 2013. proglašen je i najboljom kruzing destinacijom na Mediteranu.[18]

Prema podacima sustava za prijavu i odjavu turista *E-visitor*, Dubrovnik je od siječnja do rujna 2017. godine ostvario rekordne turističke rezultate u svim vrstama smještaja uz 17% više dolazaka i 15% više noćenja. Do 03. rujna ostvarena su tri milijuna noćenja, što je 9 dana ranije nego prošle godine, ne uključujući podatke ostvarenih noćenja iz nautike.[19]

U razdoblju od siječnja do svibnja 2017. ostvareno je 150 kružnih putovanja stranih brodova u hrvatskim morskim lukama. Na tim brodovima bilo je 177.709 putnika, koji su u Hrvatskoj boravili ukupno 347 dana, što je u prosjeku 2 dana. Najviše stranih brodova evidentiralo je prvi ulazak u Dubrovačko-neretvanskoj (66,0%) i Splitsko-dalmatinskoj županiji (15,4%), što je ukupno 81,4%. Ostalih 18,6% stranih brodova na kružnim putovanjima evidentiralo je prvi ulazak u sljedećim županijama: Istarskoj (8,0%), Zadarskoj (6,0%), Šibensko-kninskoj (3,3%) i Primorsko-goranskoj (1,3%).[20]

Najviše posjeta stranih brodova za kružna putovanja u prvih pet mjeseci 2017. imala je luka Dubrovnik (113 posjeta), a slijede luke Split (53 posjeta) i Korčula (32 posjeta). U odnosu na isto razdoblje 2016. broj kružnih putovanja stranih brodova manji je za 18,5%, a broj putnika na tim brodovima manji je za 23,0%. Ukupan broj dana boravka broda u istom razdoblju manji je za 22,2%.[21]

Tijekom 2017.godine u Dubrovniku se očekuje 577 ticanja i oko 760 tisuća putnika na kružnim putovanjima. To je u odnosu na prošlu godinu 11 posto manje ticanja i oko 9 posto manje putnika. Dnevni broj posjetitelja s kruzera limitiran je na 8 tisuća. Početkom godine u Dubrovniku na pet ulaza u povijesnu jezgru postavljeni su brojači ljudi kako bi se poštovale

[17] Sindik, J., Manojlović, N., Klarić, M., (2017.): Percipirani učinci kruzing turizma kod stanovnika Dubrovnika, prethodno priopćenje, Ekonomska misao i praksa, god. XXVI. br. 1. str. 152.
[18] Dnevnik.hr, http://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/nemamo-pojma-koliku-nam-zaradu-donose-ali-znamo-koliko-otpadaproizvode---381453.html
[19] Poslovni puls, http://www.poslovnipuls.com/2017/09/05/u-dubrovniku-ove-godine-cak-17-posto-vise-turista/ (8.9.2017.)
[20] Poslovni puls, http://www.poslovnipuls.com/2017/07/07/kruzing-turizam-u-padu-dubrovnik-najposjecenija-destinacija/ (8.9.2017.)
[21] Isto

UNESCO-ove smjernice po kojima u njoj u istom trenutku ne bi smjelo biti više od osam tisuća posjetitelja, a u sklopu projekta je postavljeno 116 kamera na 37 mjesta.[22]

[22] http://hrturizam.hr/cruise-critic-proglasio-dubrovnik-najboljom-destinacijom-za-kruzna-putovanja-na-istocnom-mediteranu/ (8.9.2017.)

3. RAZVOJ KRUZING TURIZMA U DUBROVNIKU

Dubrovnik je grad na jugu Hrvatske i sjedište Dubrovačko-neretvanske županije. Prema popisu iz 2011. godine Dubrovnik je imao 42.615 stanovnika. Burna i bogata povijest Grada rezultirala je obiljem kulturno-povijesnih spomenika koji su Dubrovnik učinili svjetski poznatom turističkom destinacijom, a od 1979. grad Dubrovnik dodan je na UNESCO-ov popis Svjetske baštine.

Grad Dubrovnik se promatra kao nositelj turističkog razvoja šire regije, odnosno Dubrovačko-neretvanske županije kao najjužnije županije u Republici Hrvatskoj. Turistički razvoj Dubrovnika u posljednje vrijeme doživljava značajne promjene, a po obilježjima svog razvojnog puta postaje poseban i diferencira se od drugih turističkih središta kako u Dubrovačko-neretvanskoj županiji, tako i onih izvan nje. Prilagođavajući se turističkoj potražnji, Dubrovnik se razvio u snažnu kruzing destinaciju. Posebnosti se očituju prije svega u tome što se Dubrovnik danas istovremeno razvija u dva smjera i to kao boravišna i kruzing destinacija.[23]

3.1. Povijesni pregled

Generalno gledano, razvoj turizma u Dubrovniku može se podijeliti na četiri karakteristična razdoblja.

Razdoblje do druge polovice 19. stoljeća tijekom kojeg se, ponajviše u doba Dubrovačke republike, Dubrovnik formira kao prepoznatljivo trgovačko, pomorsko i obrtničko središte koje privlači sve veći broj "poslovnog svijeta" i putnika namjernika. U tom razdoblju izgrađen je i veliki broj ljetnikovaca i/ili rezidencija dubrovačke vlastele kako u samom gradu tako i u okruženju, uključujući i Korčulu i elafitske otoke.

Razdoblje od druge polovice 19. stoljeća do osamostaljenja Hrvatske obilježava postupni rast turističkog interesa za Dubrovnikom praćen izgradnjom suvremene hotelske ponude. Najveći

[23] Jasprica, D. (2011):Značaj grada Dubrovnika u regionalnom turističkom razvoju na početku 21. stoljeća, Montenegrin Journal of Economics Vol. 7., No. 2., str. 129.

intenzitet turističkog rasta i razvoja dogodio se tijekom sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog stoljeća, kada se Dubrovnik etablirao u globalno prepoznatljivu turističku destinaciju.

Razdoblje od 1991. do 1999. godine obilježeno ponajviše ratom, ratnim razaranjima i procesom privatizacije (hotelskih poduzeća). U razdoblju nakon 1995. godine dolazi do postupne reafirmacije Grada na međunarodnom tržištu turističkih destinacija koju, nažalost, ne prati adekvatno i njegovo neposredno okruženje uslijed čega je polarizacija između Dubrovnika kao središta turističkih događanja i njegovog povijesnog okruženja sve veća.

Razdoblje od 2000. godine do danas karakterizira izrazito dinamičan rast turističke potražnje. To se podjednako odražava kako na povećani broj stacionarnih posjetitelja tako i na izraziti rast broja jednodnevnih gostiju, osobito s kruzera. U ovom razdoblju Dubrovnik bilježi i dodatno unapređenje strukture smještajne ponude, ali i sve izrazitiju valorizaciju stare povijesne jezgre u funkciji turizma.

Dubrovnik se među prvim lukama u svijetu našao na rutama modernih brodskih kružnih putovanja. Godine 1844. u luku Gruž uplovio je parobrod Barone Stuermer kojem je polazna luka bila Trst. Na brodu su bila 153 "putnika za razonodu". Turizam je u svijetu u to vrijeme još uvijek bio nepoznat pojam. Međutim, sretnim spojem razvoja parobrodarskog pomorstva i viška slobodnog vremena, među prvima u svijetu i Dubrovnik je počeo razvijati moderni turizam.

Na dužobalnoj jadranskoj pruzi iz Trsta i Rijeke prema Dubrovniku i Kotoru gotovo su svakodnevno plovili najbolji i najbrži brodovi i to u konkurenciji sa Dubrovačkom parobrodarskom plovidbom koja 1896. u promet ubacuje svoju legendarnu PETKU. Putovanje od Trsta do Kotora sa ticanjima ranije spomenutih luka koncem 19.stoljeća uglavnom traju ne dulje od 24 sata.

Vrijeme romantičnih kružnih putovanja naglo se razvija između dvaju svjetskih ratova, a Dubrovnik se je ponovo potvrdio kao jedna od najpoželjnijih luka. Godine 1935. Dubrovnik je posjetilo preko 50 velikih prekooceanskih brodova, ne računajući Cosulicheve putničke brodove na redovnoj pruzi za New York. Nažalost, Drugi svjetski rat još jednom prekida sva kružna putovanja, a putnički brodovi služe u vojne svrhe.

Moderno doba masovnih brodskih krstarenja započinje 1970. osnivanjem kompanije Royal Viking Line. Početkom 21.stoljeća promet brodova na kružnim putovanjima bilježi vrtoglavi uspon, koji je rezultirao brojem putnika kojeg Dubrovnik u svojoj bogatoj povijesti nikada ni približno nije imao. Prvi je put Dubrovnik u 2005. godini zabilježio pola milijuna putnika koji su ga u jednoj godini posjetili na brodskim kružnim putovanjima. Time se je Grad konačno učvrstio u ekskluzivnom društvu vodećih sredozemnih ali i svjetskih kruzing destinacija.[24]

3.2. Obilježja Dubrovnika kao turističke destinacije

Dubrovnik kao najznačajnija destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana, prema posjećenosti u samom vrhu među mediteranskim središtima, prolazi trenutno kroz fazu progresivnog rasta i razvoja.[25] Udio turista koji na dubrovačko područje dolaze brodovima na kružnim putovanjima Mediteranom sve je veći posljednjih godina. Bogati društveni i prirodni turistički resursi izrazito su cijenjeni i prepoznatljivi za kruzing-industriju.

Svoju turističku ponudu Dubrovnik temelji na atraktivnim čimbenicima i to u domeni kulturno-povijesnih spomenika. Dubrovnik se izdvaja od ostalih domaćih turističkih mjesta i kao svjetski najpoznatije hrvatsko turističko središte. Zidine starog Dubrovnika zaokružuju kompleks javnih i privatnih, sakralnih i svjetovnih građevina iz svih perioda gradske povijesti od samog osnutka u sedmom stoljeću. [26]

Dubrovačka regija odlikuje se povoljnim položajem na krajnjem jugu hrvatskoga dijela jadranske obale, pa je vrlo važna strateška točka na putu između istočne i zapadne Europe. Južna Dalmacija pripada području blage mediteranske klime s relativno toplim zimama, vrućim ljetima i prosječnom godišnjom temperaturom od 17 °C. 140 sunčanih dana tijekom godine, malo oborina i visoke temperature morske vode tijekom ljeta, svrstavaju ovo područje među klimatski najpovoljnija.

Okolica Dubrovnika može se pohvaliti kulturno-povijesnim znamenitostima, povoljnim reljefnim karakteristikama, te obiljem i raznolikošću flore i faune. Bogatstvo netaknute

[24] Jerković, N. (2009): Povijest brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku, časopis ‘’Made-in’’, listopad, 2009.
[25] Đurković, V (2007):Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, stručni članak, Naše more 54(1-2),, str. 34.
[26] Jasprica, D. (2011):Značaj grada Dubrovnika u regionalnom turističkom razvoju na početku 21. stoljeća, Montenegrin Journal of Economics Vol. 7., No. 2.

prirode najzastupljenije je na otocima, od kojih se ističe otok Mljet, kojemu je sjeverni dio proglašen nacionalnim parkom. Najvažnija kulturno-povijesna cjelina je Stari grad, okružen s 2.000 m gradskih zidina, koje, zajedno s utvrdama i kulama, čine obrambeni sustav grada i daju mu prepoznatljiv izgled. Brojni sačuvani primjeri kasne gotike i rane renesanse, te baroka, svjedoče o iznimno bogatoj povijesti Dubrovačke Republike.

Uzduž dubrovačke rivijere također se nalaze autentični manji gradovi i mjesta s bogatim kulturnim nasljeđem. Tijekom turističke sezone njihove ulice i trgovi imaju bogat društveni program, a najvažniji su kulturni događaj Dubrovačke ljetne igre, u sklopu kojih se tijekom 40 dana izmjenjuju koncerti, kazališne predstave i drugi sadržaji.

Dubrovnik danas raspolaže dvjema lokacijama za prihvat brodova na kružnim putovanjima - sidrište ispred stare Gradske luke i luku Dubrovnik, koja posjeduje kapacitete za privez uz obalu i sidrenje brodova. S obzirom na to da je lučka infrastruktura jedna od najslabijih točaka kruzinga u Dubrovniku, trenutno su aktualni vrlo ambiciozni projekti unapređenja prihvatnih kapaciteta.[27]

S obzirom na rast prometa, te gospodarsko značenje kruzing-turizma, Lučka uprava Dubrovnik prepoznala je taj oblik turizma kao okosnicu razvoja luke, pokrenuvši projekt izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture, što bi luku Dubrovnik trebalo pretvoriti u modernu putničku luku sa svim potrebnim sadržajima.[28]

Tijekom 80-ih prošloga stoljeća Dubrovnik je bio važna turistička destinacija za prihvat brodova na kružnim putovanjima. Nakon ratnih sukoba koji su ovo područje učinili turistički neprivlačnim, 1998. dolazi do pojave većeg broja kruzera i od tada, uz iznimku 1999. (Kosovska kriza), stalan je rastući trend.[29]

3.3. Karakteristike i statistički pokazatelji kruzing turizma u Dubrovniku

Najprometnija hrvatska luka, Dubrovnik, na desetome je mjestu kruzing destinacija u Europi. S godišnjim pristajanjem oko 700 brodova i preko 1,000.000 putnika, uz izrazitu sezonalnost

[27] Đurković, V (2007):Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, stručni članak, Naše more 54(1-2), str. 35.
[28] Ibidem, str. 32.
[29] Ibidem, str. 35.

kruzing turizma i ograničene infrastrukturne i organizacijske kapacitete, postavlja se pitanje granica održivosti ove vrste turizma i mogućnosti daljnjeg razvoja turizma na destinaciji kao što je Dubrovnik.[30]

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
2011	8390	7846	10569	37161	75967	94125	103361	98957	103428	116626	40627	7668	**704725**
2012	98	91	3241	62010	78266	101982	105055	120730	104863	115389	50985	377	**743087**
2013	135	295	12629	51305	124718	124662	139476	154173	140328	134342	58519	2327	**942909**
2014	146	277	1698	59172	103546	127101	101480	122071	132390	113626	44792	259	**806558**
2015	87	557	550	39884	89414	109148	129972	135671	116250	110292	36392	217	**768434**
2016	141	376	14006	65064	93431	107284	117075	124481	130703	104661	38523	4171	**799916**

Tablica 1. Broj posjetitelja sa kruzera (po mjesecima) od 2011. do 2016.

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik: Statistika, http://portdubrovnik.hr/statistika (1.7.2017.)

Obzirom na veliku potražnju za Dubrovnikom kao jednom od najatraktivnijih destinacija na Mediteranu, u većini slučajeva ograničava se broj gostiju sa brodova na kružnom putovanju na 8 000 dnevno. Od 243 dana posječena od strane brodova na kružnom putovanju u godini svega 18 dana prelazi predviđeni broj putnika od 8.000, od čega 6 dana u srpnju i kolovozu, s tim da je samo 4 dana u godini broj nešto malo veći od 10.000. Naravno uvijek moramo uzeti u obzir da se broj putnika ne može računati po kapacitetu broda s obzirom da su brodovi u prosjeku popunjeni sa oko 85% svoga kapaciteta.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
2011	9	9	8	29	52	66	62	59	80	72	31	7	**484**
2012	2	2	4	42	64	65	62	67	69	76	26	7	**486**
2013	3	6	11	30	74	72	71	74	89	83	32	8	**553**
2014	3	6	6	34	63	65	56	59	75	66	24	6	**463**
2015	2	6	6	26	55	63	69	69	76	73	25	5	**475**
2016	0	7	14	46	63	67	63	71	84	75	29	10	**529**

Tablica 2. Broj uplovljavanja kruzera (po mjesecima) od 2011. do 2016.

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik: Statistika, http://portdubrovnik.hr/statistika (1.7.2017.)

Kompanije sa kojima surađuje Lučka uprava Dubrovnik svoje brodove dovode i velikim dijelom van sezone od početka ožujka pa sve do kraja godine, neki čak i tijekom cijele

[30] Lučić, I. et al (2016): Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?, prethodno priopćenje, Naše more 64(2)/2017, str. 55.

godine, tako da je od velike važnosti aktivna i stalna suradnja s istima, te određeni kompromis. Treba napomenuti da je Lučka uprava Dubrovnik samo za sezonu 2015. odbila oko četrdesetak upita velikih megakruzera, s obzirom na želju da se broj putnika sa brodova na kružnim putovanjima ograniči.[31]

Prognoze potražnje u broju putnika s međunarodnih kruzera u Hrvatskoj za 2017. godinu kreću se od najmanje 1,5 milijuna do najviše 5,5, milijuna putnika. Pretpostavka je kako će prosječna stopa rasta iznositi oko 10%. Treba voditi računa o tome da se promet brodova i posjetitelja planira tako da ni u jednom danu njihov broj ne prelazi granicu nosivosti kapaciteta. Prema istim procjenama, ukupan bi prihod od kruzing turizma u 2017. godini iznosio najmanje 75 milijuna eura, a ako bi se u obzir uzeo i indirektan prihod međunarodnog kruzinga, onda bi ukupan prihod iznosio oko 150 milijuna eura. Time bi se generiralo oko 1.500 radnih mjesta.[32]

[31] Lučka uprava Dubrovnik, http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr (1.7.2017.)
[32] Punkufer.hr, https://punkufer.dnevnik.hr/clanak/dogadanja/novosti/dok-je-kruzera-nema-brige-za-turizam-u-dubrovniku---296600.html (1.7.2017.)

4. UTJECAJ KRUZING TURIZMA NA DESTINACIJU

Turizam zasigurno mijenja ekonomsku i socijalnu sliku pojedine zemlje. Turistički fenomen poput kruzinga već je transformiran u ozbiljnu društveno-ekonomsku djelatnost. S naglim razvojem turizma kružnih putovanja dolazi i do sve jasnije identifikacije problema koji se pojavljuju s njim. Povećanje prometa putničkih brodova za kružna putovanja povoljno utječe na gospodarstvo, a time i na socijalno zadovoljstvo. Međutim, s porastom prometa putničkih brodova raste i njihov negativan utjecaj na okoliš te na sociokulturološke komponente lokalne zajednice. Stavljajući gospodarske učinke turizma u prvi plan, negospodarski učinci često ostaju zanemareni.

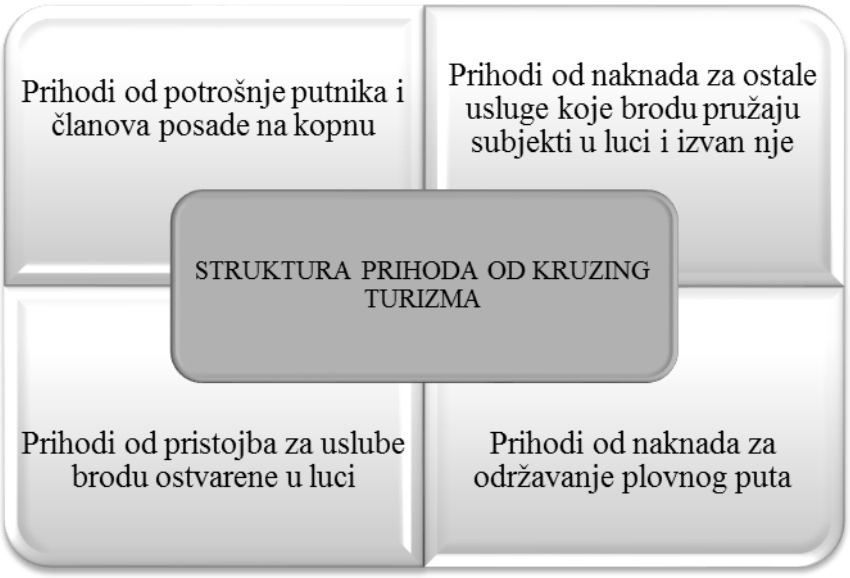
4.1. Gospodarski utjecaj

Gospodarski učinci turizma manifestiraju se kroz učinke turističke potrošnje. Turistička potrošnja je ukupna potrošnja roba i usluga koje turist kupuje ili konzumira da bi zadovoljio prvenstveno svoje turističke potrebe, bez obzira na to da li se akt potrošnje dogodio u mjestu stalnog boravka turista, tijekom putovanja ili u turističkoj destinaciji. Ekonomski učinci turističke potrošnje ostvaruju se na tri razine i to:[33]

- Izravni ekonomski učinci – to su svi prihodi koji se ostvaruju kod poduzetnika prodajom turističkih usluga, dakle prihodi od prodaje hrane, pića, ulaznica, roba, prijevoznih karata inozemnim turistima i izletnicima i to bi se moglo nazvati inicijalnom transakcijom
- Posredni ekonomski učinci – to su svi materijalni troškovi kod poduzetnika koji su povezani s njegovim prihodima od prodaje turističkih usluga i koji se plaćaju domaćim dobavljačima, a oni dalje opet svojim domaćim dobavljačima itd. Prema tome, u toj, uvjetno nazvanoj drugoj ili sekundarnoj transakciji, ekonomske koristi kroz prihode prodajom svojih proizvoda, roba i usluga poduzetnicima koji ostvaruju prihode od turističke potrošnje

[33] Effect d.o.o. za reviziju i ekonomski konzalting – Dubrovnik, Turistički multiplikator, http://www.effect-dubrovnik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=662%3Aturistiki-multiplikator&Itemid=106 (1.7.2017.)

– Inducirani ekonomski učinci – svode se povećanje kupovne moći stanovništva zahvaljujući turističkoj potrošnji na receptivnim područjima, odnosno njezinim već spomenutim izravnim i posrednim ekonomskim učincima.



Slika 1. Struktura prihoda od kruzing turizma

Izvor: Perić, T., Oršulić, M (2011): Cruising turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, stručni članak, Naše more 58(5-6)

Ekonomski učinci turizma su promjene koje nastaju u strukturi gospodarstva turističke destinacije kao posljedica turističkih kretanja i turističke potrošnje, a u konačnici i turističkog razvoja.

Pozitivni ekonomski učinci turizma su brojni:

- rast dohotka subjekata turističke ponude,
- rast bruto domaćeg proizvoda,
- rast javnih prihoda od sredstava prikupljenih po osnovi naplaćenih poreza i boravišnih pristojbi,
- rast prihoda od izvoza proizvoda i usluga putem turizma,
- rast direktnog i indirektnog zapošljavanja te restrukturiranje tržišta rada,
- rast poduzetničke aktivnosti (malo i srednje poduzetništvo),

- rast kapitalnih ulaganja (privatnih i javnih),
- aktiviranje neprivrednih resursa (pretvaranje u turistički atraktivne resurse),
- osnaživanje regionalnog razvoja i interregionalne suradnje,
- poticanje općeg gospodarskog rasta i razvoja,
- rast životnog standarda lokalnog stanovništva itd.

Socioekonomski čimbenici govore o ekonomskoj aktivnosti stanovništva. U ovu kategoriju svrstava se radno aktivno stanovništvo (zaposleni, izmjena ekonomske strukture stanovništva i sl.). Također se to odnosi na promet turista s brodova s kružnih putovanja i promet boravišnih turista.[34]

Turizam je i u ekonomskom i prostornom smislu dominantna ekonomska grana koja već sada ukupno generira 50% ekonomije. Direktni prihod od turizma (hoteli i restorani) iznose oko 970 milijuna kuna, odnosno oko 18% od ukupnih prihoda. Struktura prihoda prema sektorima ukazuje da je veliki dio ekonomije ovisan o turizmu (trgovina, građevinarstvo, nekretnine...). Ukupan prihod ekonomije od turizma može se procijeniti na oko 2 do 2,2 milijardi kuna (40 do 45%).

U 2010. godini prosječna dnevna potrošnja turista koji su boravili u komercijalnim smještajnim kapacitetima u Dubrovniku iznosila je 138 eura, za 80 eura više od prosječne dnevne potrošnje turista u Hrvatskoj.[35]

Na ukupno 12.106 zaposlenih, nezaposlenost iznosi 22%. Oko 3.500 zaposlenih je zaposleno u direktnoj turističkoj industriji (29% od ukupno zaposlenih). Direktna turistička industrija ima veći udjel u zaposlenosti nego u prihodima. Ukupna zaposlenost generirana turističkom aktivnosti može se procijeniti na oko 6.000 ili 50% svih zaposlenih.

Najčešći negativi ekonomski učinci turizma su:[36]

[34] Đukić, A., Jerković, S. (2008): Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik
[35] Strategija razvoja turizma Dubrovačko-neretvanske županije, tržišna i situacijska analiza, Zavod za prostorno uređenje Dubrovačko-neretvanske županije, Dubrovnik, 2011.
[36] Perić, T., Oršulić, M (2011): Cruising turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, stručni članak, Naše more 58(5-6)

- migratorni pritisci na turistička područja,
- depopulacija ruralnih i slabije razvijenih područja,
- povećani porezni pritisak radi izgradnje turizmu potrebne infrastrukture izaziva brojne socio-ekonomske posljedice,
- pritisak porasta cijena u turističkim područjima
- nepovoljni uvjeti rada (sezonski i smjenski rad),
- niže plaće.

Neovisno o izuzetnoj dinamici rasta turističke potražnje, sve veći turistički interes za Dubrovnikom, a osobito za posjetom njegovoj povijesnoj jezgri, ima i nešto "tamniju" stranu. Naime, sve dinamičnija potražnja za dolaskom i boravkom u Gradu uvjetovala je sve veću komercijalizaciju javnog prostora u samom središtu grada, a ponajviše unutar gradskih zidina. Iako to, s jedne strane, ima pozitivne konotacije u smislu broja zaposlenih i ukupne gospodarske aktivnosti, valja istaknuti da sve što je povezano s turizmom i turističkim privređivanjem "cvijeta", dok sve što nije u funkciji turizma, polako propada i odumire.

Lokalna zajednica koja samo djelomično osjeti ekonomske koristi od turizma, snosi većinu troškova oko sanacije negativnih učinaka. Većina ekonomskih koristi odlazi izvan lokalne zajednice npr. vlasnicima nekretnina, stranim ulagačima, nerezidentnoj radnoj snazi, itd.

Objekti turističke ponude (hoteli i restorani) koji se nalaze u samim povijesnim jezgrama ili u njihovom neposrednom okruženju ostvaruju znatno više cijene od objekata koji ne uživaju takvu pogodnost.

Razlike između sezonske i izvansezonske ekonomske aktivnosti postaju sve većima. Najveća razlika u broju zaposlenih je u ugostiteljstvu, a nešto je manja u trgovini. I djelatnosti u kulturi imaju donekle sezonski karakter. Ostale djelatnosti nisu sezonskog karaktera. Riječ je o društvenima, upravnim i poslovnim djelatnostima, uključujući i obrt.[37]

[37] Đukić, A., Jerković, S. (2008): Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik

4.2. Sociokulturološki utjecaj

Turistička kretanja prouzrokovana su i potrebom da se upozna kulturno-povijesno naslijeđe određene destinacije, kao i njen antropogeni čimbenik. Tijekom približno pola stoljeća turističke ekspanzije u globalnim razmjerima, Dubrovnik je upisan kao prvorazredna atrakcija u kontekstu kulturno-turističkih destinacija. Samim tim, "industrija turizma" afirmirala je mnoge elemente kulture.

Baština se, dakle sastoji od svih onih elemenata koje čine neku regiju jedinstvenom i koje se sjećamo po posjetu - spomenika, arhitekture, stila gradskog planiranja, ali i pjesama, hrane, običaja.

Nedvojbeno je da turizam pozitivno utječe na kulturnu baštinu grada i može se reći da turizam i kulturna baština djeluju u simbiozi oplemenjujući jedno drugo. S jedne strane kulturna baština podiže imidž i cijenu Dubrovnika i stavlja ga na mjesto najpoželjnijih turističkih destinacija. Posredstvom kulturne baštine Dubrovnik ostvaruje turističku potrošnju. S druge strane, potaknuto turističkim kretanjima i mogućnostima da se ekonomski valorizira, mnogi elementi kulturne baštine obnavljaju se i promoviraju u svrhu turizma.

Djelovanje turizma na kulturnu baštinu ima i svojih negativnih strana. Naime, posjećenost kulturno-povijesnih spomenika u staroj gradskoj jezgri koja premašuje optimalne okvire broja posjetitelja može rezultirati degradacijom i u krajnjem slučaju uništenjem spomenika od kulturnog značaja. Također, "turistifikacijom" narodnih običaja, plesova i folklora često se gubi autentičnost.

Na planu negativnih sociokulturnih učinaka turizma na destinaciju najčešći učinci su:[38]

- nepoštivanje lokalnih tradicijskih i religijskih običaja i pravila,
- preuzimanje tuđih obrazaca ponašanja,
- porast kriminala,
- komodifikacija (promjena, a ponekad i uništavanje izvornih običaja i manifestacija),

[38] Zekić, B. (2016): Statistička analiza turizma u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2005. do 2014. Godine, diplomski rad, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet, Split, str. 22.

– pretjerana standardizacija (gubitak kulturne raznolikosti).

I kulinarska baština nalazi svoje mjesto u ovoj priči, te se također valorizira kao dio lokalnog identiteta. Međutim, kulinarska baština dubrovačkog područja vjerojatno je najviše pretrpjela degradacije u okviru turizma. Naime, u nastojanjima da se kvantificira gastronomska ponuda i prilagodi turističkoj potražnji, karakteristična jela i autohtoni specijaliteti najčešće gube prednost pred internacionalnim jelima. Posljedica toga je sve veća "internacionalizacija" ugostiteljske ponude te odumiranje ne samo autohtone gastronomske ponude, već i smanjenje kvalitete ugostiteljske usluge.

Socio-demografski čimbenici odnose se na dinamičko−populacijske i strukturalne promjene: kretanje broja stanovništva i kućanstava, prirodno kretanje (natalitet, mortalitet, prirodni priraštaj), reprodukciju stanovništva (fertilitet i neto reprodukciju) i migracije.[39]

Sve veća gospodarska (turistička) eksploatacija stare povijesne jezgre dovela je i do određenih socio-demografskih procesa i promjena koji su u značajnoj mjeri promijenile vjekovima stvarani kulturni i demografski krajobraz Grada. Iako turizam donosi pozitivne promjene na društvo u vidu upoznavanja različitih kultura, običaja i ljudi, socio-demografski učinci turizma u gradu Dubrovniku najčešće reflektiraju svoje negativne strane.

Tijekom 19. stoljeća Dubrovnik je bio emigracijsko područje, ali se razvojem turizma u drugoj polovici 20. stoljeća taj proces zaustavio. Krajem 20. i početkom 21. stoljeća ponovno dolazi do negativnih demografskih trendova. Dubrovnik danas, nakon 100 godina, još jedanput je emigracijsko područje. Povijesna se jezgra nije usklađivala s ekonomskim razvojem grada, posebno turizma. To pokazuje kako se Povijesna jezgra diferencirala i funkcionalno prilagodila turističkom razvoju, zanemarujući druge procese, pretvarajući se tako u turistički distrikt.

U Povijesnoj jezgri sve je više na cijeni sekundarno stanovanje (kuće za odmor). Najveći poticaj tom procesu je promjena vlasništva nekretnina (društvenoga u korist privatnog vlasništva). Zatim, sve više prodiru turističke i ugostiteljske djelatnosti.

Turistička industrija uspjela je nametnuti mjerilo vrijednosti da se prostor unutar zidina i doživljaj koji on nudi doživljava se "autentičnim" i izrazio vrijednim, dok se cijeli okolni

[39] Đukić, A., Jerković, S., Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2008.

gradski (regionalni) prostor, uključujući i prirodni krajobraz, smatra manje vrijednim i nedovoljno bitnim te ga se, prema potrebi, može "žrtvovati" za potrebe daljnje ubrzane turistifikacije.

Potaknuti velikom potražnjom za nekretninama te, posljedično, njihovim visokim cijenama, velik broj stanovnika povijesne jezgre dulji niz godina kontinuirano prodaje svoje stambene i/ili poslovne prostore osobama koje u Gradu borave samo privremeno, povremeno i kratko, uslijed čega se broj stalnih rezidenata povijesne jezgre stalno smanjuje već nekoliko desetljeća. Samim tim, značajan dio stambenog fonda povijesne jezgre tijekom većeg dijela godine nije korišten, a što negativno utječe ne samo na vitalnost života u njoj, već i na prevladavajući način korištenja javnog prostora.

Pod utjecajem sve većeg broja jednodnevnih posjetitelja korištenje javnog prostora, osobito unutar povijesne jezgre, ali i u njenoj neposrednoj blizini, kontinuirano se prilagođava potrebama/zahtjevima prolaznih gostiju.

Danas se u povijesnoj jezgri danas praktički ne može naći nijedan poslovni prostor koji dominantno služi potrebama lokalnog stanovništva (trgovine, uslužni servisi, pošta, ambulanta, vrtić i sl.), a što dodatno otežava i destimulira život unutar zidina, osobito kod starijih osoba i mlađih parova s djecom.

Veliki broj putnika koji se nađu na malom prostoru, osobito u uskim grlima poput ulaska i izlaska iz gradske jezgre, zna stvarati dugotrajne zastoje, tako da mediji nerijetko javljaju o nesnosnim gužvama koje izaziva (pre)velik broj turista s kruzera, čiji udio u vrijeme njihove maksimalne prisutnosti iznosi i po 54,7%), što postaje negativna reklama za dubrovački turizam.[40]

Gužve izazvane sve većim brojem istodobnih posjetitelja u povijesnoj jezgri sve su veće tako da većina građana Dubrovnika tijekom ljetnih mjeseci izbjegava odlazak u nju što je više moguće. Drugim riječima, povijesna je jezgra velik dio godine "oslobođena" prisustva lokalnog stanovništva uslijed čega je opravdano govoriti o njenoj sve većoj "muzealizaciji", odnosno njenom korištenju samo kao vizualne kulise za sve veći broj turista.

[40] Lučić, I. et al (2016): Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?, prethodno priopćenje, Naše more 64(2)/2017, str. 55.

Svemu tome valja pridodati i činjenicu da je uslijed potreba prebacivanja sve većeg broja tranzitnih posjetitelja s kruzera prema povijesnoj jezgri, gradski promet, osobito tijekom ljetnih gužvi, u konstantnom kolapsu. Nije nevažno istaknuti i činjenicu da se ubrzana i sveprisutna "turistifikacija" Dubrovnika odražava i na visinu cijena većine proizvoda i/ili usluga uslijed čega je život u Gradu danas izrazito skup, uslijed čega je velik broj osoba prisiljen na "bijeg iz Grada" odnosno na "život na periferiji".

4.3. Utjecaj na okoliš

Najčešći negativni učinci turizma su upravo u eko-prostornoj i infrastrukturnoj domeni. To se odnosi u prvom redu na posljedice koje turizam izaziva kroz pretjeranu gradnju objekata za potrebe turizma u neposrednim obalnim zonama, kroz prekomjernu gradnju vikendica i kuća za odmor, kroz onečišćenje mora i kopna raznim vrstama otpada, kroz zaklanjanje pristupa obali, kroz preopterećenost vodoopskrbnih i kanalizacijskih mreža itd.

Prostorno-ekonomski procesi odnose se na promjene prostorno−ekonomske strukture, koje su pod utjecajem razvoja, a posebice turističkoga razvoja. Povijesna jezgra danas je postala poslovna zona u kojoj ima više radnih mjesta nego stanovništva.

Povijesna je jezgra pod utjecajem turističkih kretanja dobila novu prostorno-funkcionalnu fizionomiju. To su dinamični procesi koji se sve više produbljuju. Oni su odraz višegodišnjega, danas nastavljenog procesa. Povijesna jezgra postupno se funkcionalno diferencira unutar urbanog sistema grada Dubrovnika. Većina ovih promjena iskazanih spomenutim procesom ima negativan predznak. [41]

Ekonomski kapacitet nosivosti može se definirati kao mjerilo kojim se utvrđuje razina moguće zasićenosti nekog prostora turističkom izgradnjom nakon čega dolazi u pitanje ekonomska isplativost te izgradnje odnosno poslovanja objekta turističke ponude. Sociološki kapacitet nosivosti utvrđuje najveću gustoću u određenoj zoni turističkog pojasa koju toleriraju sami turisti. Kulturološki kapacitet nosivosti se definira kao kulturološka tolerancija odnosno snošljivost između lokalnog stanovništva i turističkih posjetitelja u destinaciji.

[41] Đukić, A., Jerković, S., Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2008., str. 46., dostupno na: http://www.portdubrovnik.hr/assets/Studija%20Dukic.pdf (1.7.2017.)

Ekološki neodgovorno ponašanje od strane nositelja turističke ponude, primarno hotelskih poduzeća i ostalih smještajnih kapaciteta obično dovodi do prevelike potrošnje resursa (vode, električne energije), prevelike produkcije krutog otpada, zračnog zagađenja, zagađenja bukom i svjetlom te netradicionalne arhitekture.

Konflikti u okolišu izazvani turističkim razvojem vidljivi su na različite načine i svuda gdje je turizam razvijen. U današnje vrijeme se javljaju devastacije u svim oblicima, a osobito se tu misli na prirodne resurse. Lokalno stanovništvo želi ubrzan razvoj i često ne mari za posljedice. Osim prirodnih i kulturnih resursa koji se devastiraju osobito je ugrožena opskrba pitkom vodom koja je često pod velikim pritiskom mase ljudi koja boravi u turističkoj destinaciji. Veoma je rijedak slučaj da izvori pitke vode u području mogu zadovoljiti potrebe lokalnog stanovništva i turista. Turistička industrija, za koju očuvan i skladan okoliš ne predstavlja samo resurs nego i atrakciju i osnovni izvor konkurentskih prednosti, posebnu pažnju daje očuvanju okoliša.

Ugostiteljstvo i turizam tradicionalne su gospodarske djelatnosti grada Dubrovnika. Bogata i priznata kulturno-povijesna baština, nedvojbeno privlačan i lijep krajolik i još uvijek izrazito čisto more razlozi su zašto je Dubrovnik oduvijek bio privlačan domaćim i inozemnim gostima. Ta okolnost dovela je do velike ekspanzije turističke ponude, pretežno smještajnog i ugostiteljskog dijela.

Turizam je osjetljiv na degradaciju okoliša za razliku od nekih drugih gospodarskih djelatnosti. Očuvani okoliš je praktički primarni resurs turizma, a njegovi pozitivni učinci na prostor ogledaju se u zaštiti prirodne baštine u svrhu turističke valorizacije, stvaranje novih zelenih površina i očuvanje postojećih, zaštiti mora i obale, te morske flore i faune. Također, pozitivni učinci turizma na okoliš ogledaju se u stvaranju održivih i selektivnih oblika turizma koji blago utječu na prostor i oplemenjuju ga.

Turizam svakako vrši i određene pritiske na okoliš. U prvom redu tu je iscrpljivanje prirodnih resursa i vizualna degradacija prostora. Usko vezano za kruzing turizma može se spomenuti i onečišćavanje voda i mora otpadnim vodama i ispustima iz brodova. Neodgovarajuće razvijena infrastruktura zbrinjavanja otpada te povećano onečišćavanje zraka i buka zbog povećavanja prometa također su problemi koje turizam aplicira na okoliš. Uslijed masovnih turističkih kretanja dolazi do onečišćenje prirodne i kulturne baštine zbog velikog broja posjetitelja.

Iscrpljivanje prirodnih resursa podrazumijeva zauzimanje prostora na kopnu i na moru na ekološko osjetljivim i pejzažno vrijednim dijelovima prostora. Povećana je potrošnja pitke vode i plodova mora, problemi se susreću i u opskrbi i distribuciji električnom energijom, a veća je i opasnost od požara koji nedvojbeno na okoliš ima katastrofalne učinke.

Vizualna degradacija prostora i ispusti u okoliš proizišli iz izgradnje na neodgovarajući i neprihvatljiv način, što uključuje i izgradnju marina (legalnih i nelegalnih) na najljepšim i ekološki najosjetljivijim dijelovima morske obale. Također, nekontrolirana (i često nezakonita) izgradnja vikendica koje zauzimaju velika područja često se ne uklapaju u vizualni identitet područja.

VRSTA ONEČIŠĆENJA	**KOLIČINA/EKVIVALENT**
Onečišćenje zraka	1 cruiser = 12.000 automobila
Otpad	10,5 – 12 tona
Opasni otpad	55 – 85 litara
Crne vode	60.000 – 120.000 litara
Sive vode	1.020.000 litara
Brodska kaljuža	25.000 litara

Tablica 3. Dnevno onečišćenje ma razini cruisera s 3.000 putnika

Izvor: Perić, T., Oršulić, M (2011): Cruising turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, stručni članak, Naše more 58(5-6)

Onečišćavanje voda i mora otpadnim vodama i ispustima iz brodova veliki je ekološki problem grada Dubrovnika. Sadržaj otpadnih voda kao što su teški metali, bakterije i patogeni organizmi talože se na morskom dnu i predstavljaju opasnost jer se lako prenose na školjke i tako uništavaju biljni i životinjski svijet podmorja. Nadalje negativni utjecaj ovog oblika turizma na okoliš je i kruti otpad s kruzera, čija se dnevna akumulacija s kruzera veličine 3000 putnika procjenjuje na oko 3-4 kg po putniku. Taj otpad se uglavnom spaljuje, a pepeo se baca u more. Ostale potencijalne opasnosti koje nose kruzeri su buka, velika sidra koja uništavaju podmorje te moguće havarije i katastrofe.

VRSTA ONEČIŠĆENJA	RH	EU	CRUISER
Otpad(kg)	0,8-1	1,5-2	3,5-4
Otpadne vode	110-150	150	do 340

Tablica 4. Dnevna količina otpada po stanovniku

Izvor: Perić, T., Oršulić, M (2011): Cruising turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, stručni članak, Naše more 58(5-6)

Otpadne vode s brodova su potencijalno opasne za ekosustave i za čovjeka. Tri su kategorije otpadnih voda: crne, sive i brodska kaljuža. Svaki putnik na kruzeru dnevno proizvede 20 do 40 litara crne vode (voda s fekalijama), te 120 do 340 litara sive vode (tuševi, perilice za rublje, perilice za suđe, pranje i ispiranje brodskih površina, saune, kupke, bazeni itd.). Teški metali, bakterije i patogeni organizmi otpadnih (crnih i sivih) voda se talože na morskom dnu i potencijalna su opasnost za ljude koji konzumiraju hranu od živih organizama s morskog dna. Brodska kaljuža sadržava kondenzate iz strojarnice, naftu, ulja, masti i ostatke sredstava za čišćenje. Akumulira se u kruzerima u količini od 25.000 litara na dan. Ako je udio ulja i/ili nafte veći od dopuštenih granica (10 – 15 ppm), tada je ta voda kontaminirana i može veoma štetno utjecati na okoliš.

Sastav otpada s kruzera sličan je komunalnom otpadu (ostatci hrane, papira, kartona, boca, konzerva itd.). Dnevna akumulacija takva otpada procjenjuje se na 3 do 4 kg po putniku. Oko milijun tona otpada godišnje nastaje na brodovima od čega je 24% s kruzera i taj se otpad uglavnom spaljuje (75 – 85%), a pepeo se baca u more, a može sadržavati i teške metale.

Poseban utjecaj na okoliš imaju izleti i skupni posjeti gostiju u destinacijama boravka kruzera. Posjetitelji s kruzera često nose sa sobom lunch-pakete koji rezultiraju dodatnim otpadom. Na prosječnom se cruiseru proizvede od 55 do 85 litara tekućega opasnog otpada dnevno. Opasnim se otpadom smatra i kaljužna voda (ako ima visok udio ulja i nafte), te ostatci procesa filtriranja i spaljivanja. Pretpostavlja se da se opasni otpad i plastika spaljuju u brodskim spalionicama pa se tako onečišćuje okoliš u kome cruiser boravi kancerogenim česticama i plinovima.

Onešićenje zraka uzrokuju dizelski motori čije je gorivo bogato sumporom. Sumpor je jedan od sastojaka koji štetno utječe na okoliš pa je nužno podizanje standarda kvalitete goriva, što ima za posljedicu rast cijene goriva.[42]

Utjecaj kružnih putovanja na urbani sistem Dubrovnika upozorava na brojne probleme koje taj oblik turizma stvara. Poznato je da boravišni turizam u Povijesnim jezgrama utječe na prostornu strukturu grada. Međutim, slabije je poznato da kružna putovanja također utječu na brzinu i strukturu promjena. Zapravo, javlja se multiplikativni učinak. S obzirom na veliku brzinu promjena, bez posebnih aktivnosti nije moguće zaustaviti negativne posljedice u Povijesnoj jezgri. Ovaj oblik turizma razvija:[43]

- dnevnu opterećenost prostornog kapaciteta,
- ubrzava prostorno-ekonomsku transformaciju,
- ubrzava razvoj masovnog turizma,
- potiskuje individualni turizam,
- stvara socijalne konflikte između stanovništva i turista, ali i između
- različitih kategorija turista.

Povećano onečišćavanje zraka i buka zbog povećavanja prometa nastaje uslijed intenzivnog turističkog prometa. Osim toga, natprosječan je broj vozila po stanovniku i u koliziji s manjkavom lokalnom cestovnom infrastrukturom.

Utjecaj velikog broja noćenja i boravka turista na prostoru Županije predstavlja značajan pritisak na okoliš Županije, kako na kopnu tako i na moru. Velik broj noćenja znatno povećava količine i opterećenje otpadnih sanitarnih voda, što za posljedicu ima i lošiju kvalitetu mora za kupanje u blizini ispusta. Zbog intenziviranog prometa u ljetnim mjesecima primijećena su veća onečišćenja zraka, onečišćenja voda otpadnim vodama i otpadom s brodova, a pojačano je i uznemiravanje morske faune u zaštićenim i nezaštićenim područjima, uz pojačan (često i nedozvoljen) izlov ribe, mekušaca i rakova.

[42] Režić, J., Šerić, N. (2014): Kruzing turizam, mogućnost i opasnost za mediteranske zemlje, Paneuropean shipping conference, Split

[43] Đukić, A., Jerković, S., Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 2008.

Velik problem za grad Dubrovnik je koncentracija ticanja kruzera i drugih turističkih brodova u određenim danima u tjednu, kada se na tijesnome gradskom području nađe i više od 6.000 posjetitelja s kruzera istovremeno, što zajedno sa stacionarnim gostima rezultira prometnim kolapsom.

Gustoća ukupne naseljenosti Grada u ljetnim mjesecima doseže razinu jedne urbane strukture. Problem je opterećenje stare gradske jezgre koja na 15ha doživljava i više od 20.000 posjetitelja što je iznad prostornog opterećenja koji je dozvoljen i za zabavne parkove.

5. ZAKLJUČAK

Turizam se smatra najvažnijom gospodarskom aktivnosti u Dubrovniku o kojoj je Grad danas gotovo u potpunosti ovisan. Dinamičan rast turističkog prometa uvelike utječe na brojne aspekte života na cijelom području Grada, a osobito na život unutar njegove povijesne jezgre. S obzirom na rast prometa, te gospodarsko značenje kruzing turizma, Lučka uprava Dubrovnik prepoznala je taj oblik turizma kao okosnicu razvoja luke, pokrenuvši projekt izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture.

Dubrovnik je na desetom mjestu kruzing destinacija u Europi i vodeća kruzing destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana. Takva titula Dubrovniku iz godine u godinu donosi sve veći broj posjetitelja. U gradu Dubrovniku ostvaruju se realne pretpostavke kontinuiranog rasta prometa, a s tim i prihoda. Izgradnja nove obale, privatna ulaganja u putnički terminal, ulaganja u obnovu postojećih i izgradnju novih hotela te ulaganja u druge popratne sadržaje namijenjene turističkoj potrošnji, učinili su Dubrovnik jednom od elitnih svjetskih kruzer destinacija.

Kao najveće odredište kruzing turizma na hrvatskom dijelu Jadrana, Luka Dubrovnik je prepoznala taj oblik turizma kao okosnicu svojega razvoja, pa je u skladu s tim pokrenula projekt izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture. Luka Dubrovnik određena je kao područje za prihvat svih vrsta turističkih brodova, dok će područje Batahovine u svojoj konačnici podržavati lokalni, dužobalni i međunardoni trajektni promet. Strategija razvoja luke Dubrovnik bazirat će se na što kvalitetnijem pristupu iskorištavanja lučkog prostora s obzirom na njegovu ograničenu širinu, ina kopnenom i na morskom dijelu. Moderna putnička luka od međunarodnog interesa za Republiku Hrvatsku, konačni je cilj razvoja luke Dubrovnik.

Pozitivni učinci turizma upravo se ogledaju u ekonomskim faktorima kao što su porast prihoda i dobit od turističke potrošnje, zaposlenost, mogućnosti za razvoj poduzetništva i gospodarstva u cjelini. Pozitivni učinci u globalu djeluju i u kontekstu kulturne baštine valorizirajući je u ekonomskom smislu i njegujući tradiciju i običaje u svrhu turizma. Pozitivni učinci pomorskih krstarenja se očituju kroz povećanje prometa u lukama i povećanju potrošnje turista u gradovima i regijama, što dovodi do povećanja zaposlenosti i

razvoja gospodarstva. Dolazi do promocije luke i gradova u koje se pristaje pa i mogućnosti da se putnici s krstarenja ponovno vrate u turističku destinaciju.

Turizam koliko god ima pozitivne učinke a grad Dubrovnik, ima i svoje negativne posljedice. Konstantan trend u rastu posjetitelja dugoročno nije održivo s prostornog gledišta. Sadašnje stanje u pravom smislu riječi je neodrživo, a pritisci na povijesnu jezgru prilikom vršnih opterećenja prometa ne donosi ništa dobro u smislu očuvanja spomeničke baštine, ni u pitanju sigurnosti, a nikako niti u kvaliteti doživljaja posjetitelja. Dugoročni cilj Grada Dubrovnika je osigurati da u jednom trenutku unutar zidina ne bude više od 4.000 gostiju s brodova na kružnim putovanjima. U konačnici bi to bio optimalan broj koji osigurava kvalitetan život građanima Dubrovnika, a posjetiteljima, s druge strane, najbolji mogući doživljaj putovanja i uživanja u ljepotama i svekolikoj ponudi Dubrovnika.

Negativne posljedice poput štetnih ekoloških i socio-kulturoloških posljedica turizma najviše osjeti lokalna zajednica. Ekološki utjecaj najviše se osjeti u neplanskoj i pretjeranoj izgradnji kapaciteta i onečišćenju prirodne baštine i okoliša, naročito mora i obale. Negativni učinci razvoja kruzing turizma mogu dovesti do negativnog utjecaja na život lokalnog stanovništvo zbog prisutnosti megakruzera u vrlo kratkom vremenskom razdoblju. Gužve u destinaciji mogu narušiti atraktivnost drugim turistima koji ne dolaze sa kruzera. Velika koncentracija kruzera može dovesti do narušavanja imidža destinacije, ali i do preopterećenosti kapaciteta luke i dovesti do velikog onečišćenja (zraka, mora, ekosustava).

Za vrijeme turističke sezone prevelik brojčani odnos putnika prema lokalnom stanovništvu negativno utječe na zadovoljstvo turista destinacijom koje proizlazi iz negativnog odnosa lokalnog stanovništva prema turistima. Poglavito je to izraženo u starom gradu u kojem je najveća koncentracija kulturnih znamenitosti koje privlače najveći broj turista koji onda utječu na ogromnu razliku u omjeru turista s kruzera i lokalnog stanovništva. Također postoji realna mogućnost gubitka tradicionalnog načina života lokalnog stanovništva, uslijed konstantnog kontakta sa turistima različitih kulturnih naslijeđa. Još jedan problem ogleda se i u negativnom ocjenjivanju hotelskih gostiju na posjetitelje sa kruzera i to sa aspekta boravka u destinaciji kao i atraktivnosti destinacije.

Kruzing turizam znatno utječe i na komunalnu infrastrukturu također u pozitivnom i negativnom smislu. S jedne strane pod utjecajem turističkih kretanja grade se novi sadržaji koji olakšavaju život lokalnog stanovništva, obnavlja se komunalna infrastruktura, ceste, i dr.

S druge strane, u vrijeme najveće koncentracije turističkih kretanja ista ta infrastruktura trpi zbog neprilagođenosti, pretjerane potrošnje i neplanskog korištenja.

Budući da se kontinuirani rast kruzing turizma odvija na ekološki vrlo osjetljivom području mora, treba pojačati napore da bi se negativni utjecaj na okoliš sveo na najmanju moguću mjeru. Provedbom međunarodnih konvencija i zakonskih odredaba koje sprječavaju onečišćenje okoliša, mogu se ti štetni utjecaji djelotvorno kontrolirati.

U turističkoj aktivnosti leži veliki potencijal za gospodarski boljitak Grada i njegove okolice ali samo pod uvjetom da se razvojem pojave dobro upravlja vodeći računa o potrebama kompletnog lokalnog stanovništva, prostora i kulturnog nasljeđa. Cilj je razviti renomiranu i svjetski poznatu destinaciju koja će, svojim imidžem i širokim spektrom i kvalitetom usluga, privući visoku klijentelu, te postati nezaobilazna postaja u ovom dijelu Mediterana.

SAŽETAK

KRUZING TURAIZAM U DUBROVNIKU – AKTUALNO STANJE I PERSPEKTIVE

Dubrovnik se tokom godina razvio u renomiranu kruzing destinaciju. Kruzing turizam donosi brojne pogodnosti na gospodarskom planu ako što je porast turističke potrošnje, povećanje zaposlenosti i sl. Međutim, na primjeru Dubrovnika mogu se vidjeti sve prednosti ali i izazovi s kojima se suvremeni turizam suočava. Bogato kulturno-povijesno nasljeđe i zavidna obala privlači sve veći broj kruzera koji dovode mnoštvo turista na kružnim putovanjima. Nažalost, kruzeri se zadržavaju kratko te turisti s kruzera ostavljaju malo novca u gradskim blagajnama. Negativnosti kruzing turizma ogledaju se u uništavanju morskog dna, pogoršanju kvalitete mora i zraka ali i negativnog djelovanja na stacionirane goste koji zbog velikih gužvi ne mogu kvalitetno provesti svoj odmor i posjetiti znamenitosti.

Ključne riječi: Dubrovnik, kruzing turizam, kruzeri, ekologija

LITERATURA

1. Anđelić, M. (2016): Analiza kruzing turizma u Hrvatskoj, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet, Split
2. Benić, I. (2010): Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u svijetu, pregledni rad, Ekonomska misao praksa, god XVIII, br. 2., str. 301-348
3. Cruise Industry Outlook for 2016 (2017): Cruise Lines International Association (CLIA)
4. Đukić, A., Jerković, S. (2008): Utjecaj turista s brodova na kružnim putovanjima u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, dostupno na: http://www.portdubrovnik.hr/assets/Studija%20Dukic.pdf (1.7.2017.)
5. Đurković, V (2007):Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, stručni članak, Naše more 54(1-2), str. 32-41
6. Geić, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split
7. Gračan, D., Zadel, Z. (2013): Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, pregledni rad, Pomorski zbornik 47-48, str. 51-59
8. Jasprica, D. (2011):Značaj grada Dubrovnika u regionalnom turističkom razvoju na početku 21. stoljeća, Montenegrin Journal of Economics Vol. 7., No. 2.
9. Jerković, N. (2009): Povijest brodskih kružnih putovanja u Dubrovniku, časopis ‘’Made-in’’, listopad, 2009.
10. Lučić, I. et al (2016): Kako Dubrovčani percipiraju kruzing turizam?, prethodno priopćenje, Naše more 64(2)/2017, str.. 54-60
11. Pende, H. (2012): Utjecaj projekta Golf park Dubrovnik na turizam i gospodarstvo Dubrovnika (poglavlja u Studiji o utjecaju na okoliš izgradnje Športsko rekreacijskog centra s golf igralištem) ECOINA d.o.o., Zagreb
12. Perić, T., Oršulić, M (2011): Cruising turizam u Republici Hrvatskoj u funkciji održivog razvoja, stručni članak, Naše more 58(5-6), str. 219-228
13. Petrić, L. (2006): Osnove turizma, Ekonomski fakultet u Splitu, Split
14. Režić, J., Šerić, N. (2014): Kruzing turizam, mogućnost i opasnost za mediteranske zemlje, Paneuropean shipping conference, Split

15. Sindik, J., Manojlović, N., Klarić, M., (2017.): Percipirani učinci kruzing turizma kod stanovnika Dubrovnika, prethodno priopćenje, Ekonomska misao i praksa, god. XXVI. br. 1. str.151-170
16. Strategija razvoja turizma Dubrovačko-neretvanske županije, tržišna i situacijska analiza, (2011) Zavod za prostorno uređenje Dubrovačko-neretvanske županije, Dubrovnik
17. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, (2013): Vlada Republike Hrvatske, Zagreb
18. Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj (2007): Institut za turizam, Zagreb
19. Utjecaj promjene autentičnog kulturnog krajobraza grada Dubrovnika kao važnog elementa identitetskog sustava na brand i imidž Grada te na uspješnost turističke destinacije (2014): Zavod za prostorno uređenje Dubrovačko-neretvanske županije i Institut za turizam, Zagreb
20. Vukonić, B., Čavlek, N. (2001): Rječnik turizma, Masmedia, Zagreb
21. Zekić, B. (2016): Statistička analiza turizma u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2005. do 2014. Godine, diplomski rad, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet, Split
22. Zelenika, R. (2000): Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Sveučilište u Rijeci, Rijeka.
23. Županijska razvojna strategija Dubrovačko-neretvanske županije 2016.-2020. (2011): DUNEA, Dubrovnik

INTERNET STRANICE

1. Effect d.o.o. za reviziju i ekonomski konzalting – Dubrovnik, Turistički multiplikator, http://www.effect-dubrovnik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=662%3Aturistiki-multiplikator&Itemid=106 (1.7.2017.)
2. Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj u razdoblju od siječnja do prosinca 2016., http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-05_08_2016.htm (1.7.2017.)
3. Lučka uprava Dubrovnik, http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr (1.7.2017.)
4. Lučka uprava Dubrovnik: Statistika, http://portdubrovnik.hr/statistika (1.7.2017.)

5. Pogledaj.to, http://pogledaj.to/drugestvari/sto-kruzerski-turizam-donosi-dubrovniku/ (1.7.2017.)
6. Punkufer.hr, https://punkufer.dnevnik.hr/clanak/dogadanja/novosti/dok-je-kruzera-nema-brige-za-turizam-u-dubrovniku---296600.html (1.7.2017.)
7. Poslovni puls, http://www.poslovnipuls.com/2017/09/05/u-dubrovniku-ove-godine-cak-17-posto-vise-turista/ (8.9.2017.)
8. Poslovni puls, http://www.poslovnipuls.com/2017/07/07/kruzing-turizam-u-padu-dubrovnik-najposjecenija-destinacija/ (8.9.2017.)
9. HrTurizam, http://hrturizam.hr/cruise-critic-proglasio-dubrovnik-najboljom-destinacijom-za-kruzna-putovanja-na-istocnom-mediteranu/ (8.9.2017.)

POPIS SLIKA I TABLICA

POPIS SLIKA

Slika 1. Struktura prihoda od kruzing turizma 19

POPIS TABLICA

Tablica 1. Broj posjetitelja sa kruzera (po mjesecima) od 2011. do 2016. 16

Tablica 2. Broj uplovljavanja kruzera (po mjesecima) od 2011. do 2016. 16

Tablica 3. Dnevno onečišćenje ma razini cruisera s 3.000 putnika 27

Tablica 4. Dnevna količina otpada po stanovniku 28