PROBLEMI I DILEME SUVREMENOG KRUZING TURIZMA GRADA DUBROVNIKA

Šalja, Niko

Professional thesis / Završni specijalistički

2015

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:124:320790

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

1. UVOD

1.1. Definiranje predmeta istraživanja

Na početku 21. stoljeća kruzing turizam u Dubrovniku najznačajniji je oblik selektivnog turizma. Brzina promjena koje se odvijaju u posljednjih 10 godina, donose nove spoznaje o ovom obliku turističkog razvoja. Sagledavanje problema i dilema razvoja kruzing turizma u Dubrovniku, jedno je od aktualnih pitanja daljnjeg razvoja Dubrovnika te predmet istraživanja ovog rada. Ovim se dotiču širi problemi razvoja turizma u Hrvatskoj i na Mediteranu. U vezi s ovim, razmatraju se dva osnovna turistička procesa te njihova međuzavisnost:

- boravišni turizam,
- kruzing turizam.

Od 2002. godine broj dolazaka turista s kruzing turizma u Dubrovniku veći je od broja turista boravišnog turizma. Tako je u 2012. godini Dubrovnik posjetilo oko 760 tisuća boravišnih turista i oko 1 milijun putnika s brodova na kružnim putovanjima (DZS, 2011, DZS, 2011).

Većina povijesnih turističkih gradova, pa tako i Dubrovnik, postali su značajne kruzing destinacije. Dakle, predmet istraživanja je utvrđivanje problema i dilema koje razvoj kruzing turizma donosi u Dubrovniku. Zbog toga se otvara rasprava o razvoju dva paralelna turistička podsustava:

- općem,
- posebnom.

Opći se odnosi na turističke procese unutar Mediterana, Hrvatske i Dubrovačko-Neretvanske županije, a posebni na specifičnosti unutar grada Dubrovnika. Specifičnosti razvoja turizma Dubrovnika, kao predmet istraživanja je sagledan šire, u kontekstu Mediterana. S ovim je uspostavljena sinteza predmeta istraživanja između unutarnjih i vanjskih čimbenika turističkog razvoja.

1.2. Ciljevi istraživanja

Iz prethodno navedenog proizašli su ciljevi ovog rada. Postavljanje ciljeva povezano je sa nizom specifičnosti koje se razvijaju u međuodnosu kruzing turizma sa boravišnim. Stoga su ciljevi ovog rada:

- istražiti značaj kruzing turizma u turističkim tokovima Dubrovnika,
- istražiti i analizirati pozitivne i negativne efekte koje razvoj kruzing turizma donosi,
- istražiti tržišni položaj Dubrovnika kao turističkog i kruzing odredišta,
- istražiti i analizirati problematiku međuovisnosti boravišnog i kruzing turizma s posebnim naglaskom na Dubrovnik,
- istražiti stavove ključnih dionika o dosadašnjem razvoju, stanju i poželjnom budućem razvoju kruzing turizma u Dubrovniku.

Kako se geoekonomske, posebno turističke, promjene odvijaju na regionalnoj razini, one se odražavaju i na nižoj razini, u našem slučaju na Dubrovnik. Postavljeni ciljevi su u skladu sa kompleksnim razvojnim procesom samog Grada, turističkih kapaciteta i svih djelatnosti vezanih za kruzing turizam.

1.3. Postavljanje hipoteza

Postavljanje hipoteza temelji se na očekivanom razvoju svih oblika turizma u Dubrovniku, te na dosadašnjem iskustvu vezanim za brzi razvoja kruzing turizma u zadnjih desetak godina. U radu se postavljaju slijedeće istraživačke hipoteze:

H1. Dionici ocjenjuju ekonomske učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito pozitivne.

H.1.1. Ocjene ekonomskih učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda od turizma.

H.1.2. Ocjene ekonomskih učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

H2. Dionici ocjenjuju društvene učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito negativne.

H.2.1. Ocjene društvenih učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda ispitanika.

H.2.2. Ocjene društvenih učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

H3. Dionici ocjenjuju ekološke učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito negativne.

H.3.1. Ocjene ekoloških učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda ispitanika.

H.3.2. Ocjene ekoloških učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

H4. Dionici nisu zadovoljni usmjeravanjem razvoja kruzing turizma od strane lokalne samouprave.

H5. Ocjene o budućem razvoju kruzing turizma razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda o turizma

H6. Ocjene o budućem razvoju kruzing turizma razlikuju se s obzirom na mjesto stanovanja ispitanika

Hipoteze će se prihvatiti ili odbaciti statističkom analizom podataka koji su prikupljeni kroz vlastito terensko istraživanje 2013.g.

1.4. Metodologija istraživanja

Metode koje se primjenjuju u radu prilagođene su predmetu istraživanja. S obzirom na to koristit će se sljedeće metode:

- istraživanje za stolom: prikupljanje sekundarnih izvora podataka DZS, izvješća lučke uprave Dubrovnik, objavljeni znanstveni i stručni radovi, izrađene studije,
- istraživanje na terenu: anketno istraživanje ključnih dionika subjekata koji upravljaju razvojem dubrovačkog turizma (gradska tijela, turistička zajednica), subjekata direktno involviranih u kruzing turizam (lučka uprava, kruzing kompanije) te ponuditelje turističkih usluga (menadžeri hotela, turističkih agencija, voditelji muzeja i ostalih atrakcija, restorana i ugostiteljskih objekata).

Za obradu podataka dobivenih kroz primarno istraživanje koristio se SPSS 17 statistički program i izvršili su se različiti prikladni statistički izračuni: izrada srednjih vrijednosti, odstupanja, Mann-Whitney U-test, T-test i dr.

1.5. Struktura rada

Prvo poglavlje se sastoji od prikaza strukture rada, definiranja predmeta istraživanja i ciljeva, te opisa metodologije rada kao i postavljanja hipoteza.

U drugom poglavlju govori se o kruzing turizmu na svim razinama, od globalnog, preko regionalnog do lokalnog na razini Dubrovnika.

U trećem poglavlju, Dubrovnik je prikazan kao turističko i kruzing odredište. Ukazuje se na novi proces koji se razvija u ovom uzajamnom odnosu, u kojemu kruzing turizam postaje ravnopravan čimbenik turističkog razvoja.

U četvrtom poglavlju otvara se pitanje međuodnosa značaja razvoja boravišnog i kruzing turizma. Dinamički razvoj kruzing turizma razvio se do te razine, da je u broju dolazaka nadmašio broj dolazaka boravišnih turista. Također, i u ovom poglavlju, kao i u prethodnom, izrađeni su modeli koji ukazuju na procese koji se razvijaju pod utjecajem razvoja boravišnog i kruzing turizma.

U petom poglavlju istraženi su stavovi lidera u turizmu Dubrovnika vezano uz područje istraživanja rada. Provedenom anketom ispitalo se 100 lidera (pojam lidera je «elitni skup») koji upravljanju kruzing turizmom Dubrovnika: zaposlene u hotelijerstvu, agencijama, upravi, poduzetništvu i trgovini. Anketa je obrađena i prikazani su rezultati obrade kroz više različitih kriterija.

U šestom poglavlju utvrđeni su budući pravci razvoja kruzing turizma Dubrovnika uzimajući u obzir međuodnos i vezu sa boravišnim turizmom. Značaj Dubrovnika u boravišnom i kruzing turizmu Hrvatske je veliki, te se većina problema koji su povezani sa kruzing turizmom u Hrvatskoj kao što su ekonomski, socijalni i ekološki pojavljuju i u Dubrovniku, kao nositelju međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj.

Sedmo poglavlje je zaključak rada. Pitanja koja su postavljena utvrđujući ciljeve i hipoteze rada, utvrdila su i njihove pretpostavke. Sve tri postavljene hipoteze su potvrđene:

- kruzing turizam se kao selektivan oblik turizma potpuno potvrdio,
- nedostatak pravovaljanog upravljanja kruzing turizmom, došlo je do ugroženosti boravišnog turizma,
- iako kritike na kruzing turizam su znatne, preporuča se njegov daljnji razvoj.

Popis korištene literature, popis slika, tablica, grafikona i primjerak anketnog upitnika nalaze se na početku rada.

2. KRUZING TURIZAM

Pojam razvoj kruzing turizma u ovom poglavlju odnosi se na sagledavanje njegovih općih trendova, njegovih specifičnosti i pravac u kojem se on danas razvija. To je turistički proces koji se razvija kao selektivni oblik turizma, često u područjima paralelno sa boravišnim turizmom. Kruzing turizam razvio se u najdinamičniji dio turističkoga gospodarstva. Posljednjih godina potražnja za kruzing putovanjima i broj kruzing putovanja na tržištu doživjeli su izuzetno velik rast. (CRUISE Market Watch, 2012). Kruzing kompanije traže nove prikladne destinacije koje uvrštavaju u svoje itinerare, ne samo kako bi diversificirale svoj proizvodni portfelj nego i da bi povećale opseg svojeg poslovanja (Benić, 2011).

Rast međunarodnih kruzing putovanja u svijetu, ukazuje da se kruzing turizam dinamički razvija. Stoga se prije ozbiljnije rasprave o temi ovog istraživanja nameće potreba definiranja i kontekstualizacije slijedećih pojmova/pojava:

- definiranje kruzing turizma,
- razvoj kruzing turizma kroz rast broja putnika i flote,
- kruzing turizam u Hrvatskoj,
- kruzing i okoliš.

Značenje definicije kruzing turizma, ukazuje da se radi o specifičnom turističkom razvoju, u kojemu se na brod može gledati kao na «grad». U kruzing turizam danas su uključene međunarodne korporacije koje su ovladale tržištem. Ovaj proces razvija poseban odnos sa okolišem, koji sve više postaje problem na moru i u destinacijama koje brodove posjećuju.

2.1. Definicije i obilježja kruzing turizma

Danas, na početku 21. stoljeća, jedan od najdinamičnijih segmenata svjetskog turističkog tržišta su kružna putovanja. Iako se kruzing turizam u svijetu počeo razvijati početkom 20. stoljeća, tek osamdesetih godina prošlog stoljeća, počeo se intenzivno razvijati. Kruzing turizam jedan je od segmenata nautičkog turizma. Praktična podjela nautičkog turizma temelji se na nekoliko izvora, i to legislativnom i statističkom, kojemu pridružujemo Nacionalnu

klasifikaciju djelatnosti. Tako se nametnula osnovna podjela nautičkog turizma na (Luković, 2011):

- luke nautičkog turizma,
- charter,
- kruzing.

Većina definicija kružnih putovanja podrazumijevaju prijevoz ljudi brodom prema unaprijed određenom planu putovanja koji je vremenski i prostorno prilagođen raznovrsnim aktivnostima: odmoru, razonodi, zdravstvenim uslugama i (ili) stručnim skupovima, u skladu sa održivim kruzing turizmom (Mencer, 1996, *EIP*, 2013).

Kružna putovanja su turistički proizvod koji povezuje usluge luka, kopnenih i zračnih prijevoznika, hotela, snabdijevanja hranom i eksploatacije najraznovrsnijih kulturoloških i zemljopisnih sadržaja (Vojvodić, 2005.).

Po duljini putovanja kružna putovanja mogu biti izleti i višednevna (Peručić, 2006.). Vrste kružnih putovanja se mogu podijeliti na krstarenja oko svijeta, krstarenja na nepristupačne terene (Arktik i Antarktik), krstarenja oceanima, krstarenja morem i krstarenja rijekama, jezerima i kanalima.

Karakteristike kružnih putovanja uključuju: njihovo trajanje, ukrcajnu i iskrcajnu luku, cijenu po putniku (za jednu osobu, za dvije osobe u kabini i takse u lukama), plovidbenu rutu i veličinu broda. Osnovni elementi kružnih putovanja kao proizvoda su: raznovrsna ponuda, vrijeme trajanja putovanja i mjesta zaustavljanja. Postoji više organizacija i udruga koje okupljaju razne organizatore (menadžment udruge i sl.), kompanije posredno ili neposredno povezane s tržištem kružnih putovanja. To su: Princess, P&O, Holland America, Carnival i dr. prikazani u Tablicama 2. i 3.

Pozitivni trendovi rasta međunarodnih kružnih putovanja, promjene u kvaliteti ponude, preraspodjela tržišta krstarenja u korist Europe i stvaranje velikih koncentracija u kruzing biznisu, čine međunarodno turističko tržište kružnih putovanja vrlo perspektivnim.

Međunarodni kruzing turizam ima složene strukture koje integriraju više različitih tržišnih segmenata ponude. To je kompleksan proizvod brodarstva, lučkih djelatnosti, kopnenog i

zračnog prometa, snabdjevača brodova, kulturoloških ustanova, ugostiteljskih objekata, trgovine, pomorsko-turističkih agencija i drugih usluga, kojega u turističkoj destinaciji većinom nude manji i srednji te obiteljski poduzetnici.
Kako je cilj turističke destinacije povećanje ili zadržavanje određenog tržišnog udjela, potrebno je destinaciju učiniti prepoznatljivom s jedinstvenim atrakcijama, ali i jedinstvenim brandingom. To znači da u složenim tržišnim uvjetima upravljanje turizmom u destinaciji postaje sve važniji i sve složeniji zadatak. U tome od svakog pružatelja usluga u turističkoj destinaciji, bilo u javnom ili privatnom sektoru, potrebno je stvarati prepoznatljiv «brand» ili marku kvalitetnog turističkog proizvoda te ukazivati na važnost koordinacije i zajedničkog djelovanja na tržištu turističkih usluga.

Kruzing turizam prati svjetska kretanja i postaje masovni fenomen. Na tržište se uvode novi brodovi s povećanim kapacitetima, kruzing kompanije uvode nove itinerere, šire broj destinacija i prilagođavaju svoj proizvod novim tržišnim trendovima. Putnici danas mogu birati između trodnevnog pa sve do tromjesečnog krstarenja.

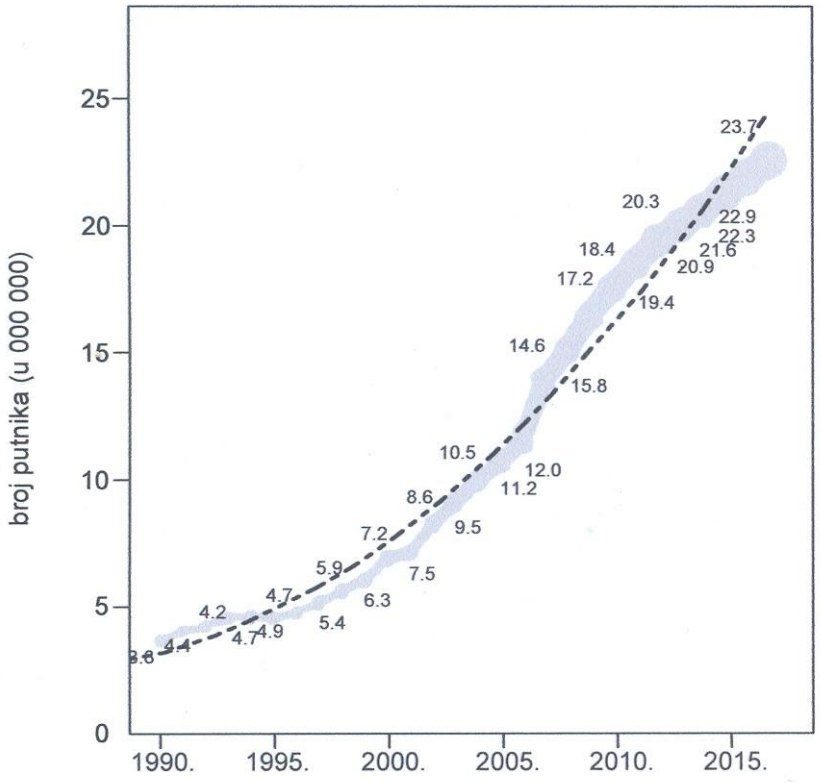
2.2. Razvoj kruzing turizma u svijetu

Glavna emitivna tržišta kružnih putovanja u svijetu su SAD i Europa, ujedno su to i područja najrazvijenijih država svijeta, dok su glavna receptivna tržišta kružnih putovanja Karibi, Mediteran i Skandinavija. Udio putnika sa brodova na kružnim putovanjima u ukupnom turističkom prometu međunarodnih putovanja u svijetu u 2012. godine je oko 2%, (UNWTO, 2013, CRUISE Market Watch, 2012).

Povijest kružnih putovanja se odvijala u nekoliko etapa. Osnovna obilježja toga razvoja u posljednjih 100 godina su (Jerković, 2010):

- putovanja 20-tih godina prošlog stoljeća je uglavnom koristila svjetska elita, koja je u ono doba jedino i mogla putovati s obzirom na društveni i materijalni status,
- nakon Drugog svjetskog rata broj kružnih putovanja se smanjuju,
- razvojem marketinga 60-tih godina prošlog stoljeća, kompanije su počele nuditi svoje brodove kao destinacije za odmor,
- grade se novi brodovi dizajnirani specijalno za kružna putovanja,
- izgradnja brodova većeg kapaciteta.

U 2011. godini u Europi kruzing turizam je zapošljavao, direktno i indirektno 315 tisuća osoba (ECC, 2012 str. 22). Razvoj kruzing turizma u svijetu u zadnja dva desetljeća je značajan. Tako je potražnja za kruzingom porasla za 50% u sedmogodišnjem razdoblju od 1989. do 1996. godine te ponovo za 50% u četverogodišnjem razdoblju od 1996. do 2000. godine. U 2012. godini ukupan broj putnika na kruzerima iznosio je 20,3 milijuna. Ovaj dinamičan proces razvoja međunarodnih kruzing turističkih putovanja od 1990. do 2012. godine kontinuirano raste (Slika 1). Tako je za svako udvostručenje rasta bilo potrebno 10 godina.



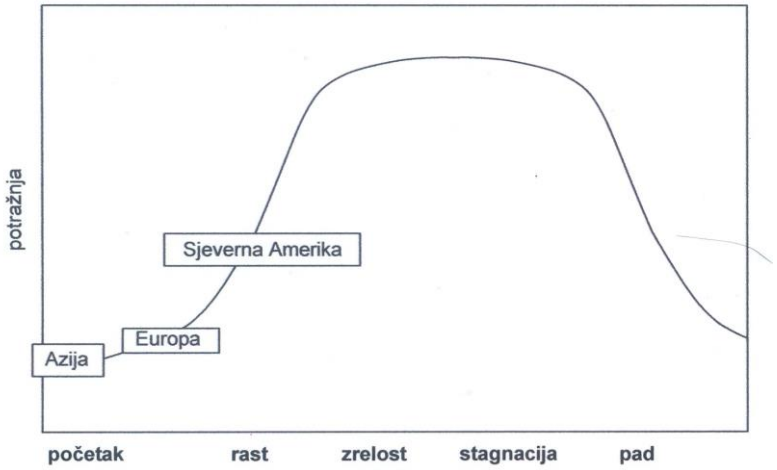
Slika 1: Promet putnika na kružnim putovanjima u svijetu od 1990. do 2015.

Izvor: CRUISE Market Watch, 2012

Uzimajući u obzir dinamičan proces rasta kruzing turizma, utvrđeni su njegovi opći/relativni trendovi. Ovaj opći proces prikazan je ciklusom razvoja (Slika 2). Tako se može vidjeti da je najrazvijeniji trend kruzing turizma u Sjevernoj Americi, zatim u Europi. Neravnomjeran regionalni razvoj turističkog prometa ukazuje na sljedeće (Worldwide Crouse Ship, WTO, Madrid, 2003, Wild, 2010):

- najviše prometa, oko 88% ostvaruje Sjeverna Amerika i Europa (Sj. Amerika 61%, Europa, 27%),
- od 1991. do 2012. godine udio Sjeverne Amerike se smanjuje, Europe raste,
- na tržištu kružnih putovanja razvijaju se nove destinacije.

S tim u svezi kruzing turizam, kao i ostali oblici turizma, razvijaju se u ciklusima. Iako se ovdje radi o jednostavnom prikazu ciklusa razvoja kruzing turizma, ti modeli ukazuju, da se turizam razvija prema ciklusu razvoja (Slika 2). Iako je ciklus razvoja kruzing turizma u svijetu koncipiran u pet faza, koje se nisu jednako razvile u svim dijelovima svijeta, može se sa sigurnosti predvidjeti njegove faze razvoja. Najveću razinu razvoja doseglo je američko tržište. Nakon Američkog tržišta po razvijenosti slijedi Europa, dok je na najnižem stupnju razvoja kruzing turizam u Aziji.



Slika 2: Životni ciklus kruzing turizma

Izvor: WTO, 2010 str. 30

Ovaj proces pratio je razvoj i izgradnju pomorske flote kruzera. U razdoblju od 1950. - 1980. god. svjetska flota brodova za kružna putovanja imala je 69 brodova i ukupno 1.072,123 brt. Većina brodova naročito 50-tih i 60-tih godina pretežno je imala manje od 10.000 brt, sa prosječno oko 500 ležajeva po brodu. Jedan od najvećih brodova u ono vrijeme koji je izgrađen 1969. godine bio je brod Queen Elizabeth 2 brodarskog poduzeća Cunard Line kapaciteta nevjerojatnih 70.327 brt. i 1.700 ležajeva. Još nekoliko brodova koje treba izdvojiti radi njihova kapaciteta i broja kreveta, a to su «Norway» vlasništvo Norwegian Cruise Line koji je izgrađen 1962. godine s 76.049 brt. i 2.230 kreveta, koji je u petom mjesecu 2003. godine prestao ploviti. Brod «The Topaz» izgrađen je 1956. godine, vlasnik mu je Topaz International Shipping Inc., s 32.327 brt i 1.050 ležajeva. 1965. godine izgrađen je i danas

plovi brod «Oceanic» vlasnika Pullmantur Cruises s 38.772 brt. i 1.045 kreveta (Krželj, 2007).

U vrijeme gradnje to su bili najveći brodovi, koji su mogli prevesti više od 1000 putnika. Najveći „boom“ izgradnje brodova uslijedio između 1966. i 1975. godine, kada je izgrađeno čak 39 brodova što je iznosilo 57% ukupne svjetske flote brodova za kružna putovanja, tako da se može zaključiti da već sredinom 60-tih dolazi do naglog povećanja broja kružnih putovanja. Međutim, sedamdesetih godina broj izgrađenih brodova također je velik. Kapacitet brodova se povećava, a raste i bruto tonaže iznad 10000.

Nakon stagnacije u svjetskoj floti nakon 1966. godine dolazi do naglog preokreta kada se izgrađuje novih dvadeset brodova što je gotovo dvostruko u odnosu na prijašnje razdoblje. Do porasta dolazi početkom sedamdesetih godina, a nakon 1976. godine dolazi do naglog pada u izgradnji brodova za kružna putovanja.

Treba spomenuti jedrenjake koji su do pojave parobroda plovili morima. Od 70-tih godina razmišlja se o njihovom povratku. Njihove su prednosti smanjeni troškovi plovidbe i smanjen broj posade te kvaliteta ponude. Jedrenjak gostu pruža zbližavanje s posadom i morem namijenjen senzibilnijoj i romantičnijoj klijenteli. U svrhu ovoga razvilo se i nekoliko novih koncepata čija realizacija počinje nakon 1980. godine.

Sljedeća etapa razvoja kružnih putovanja odvija se 80-ih godina kada se na tržištu kružnih putovanja primjećuju znakovite promjene. Samo u razdoblju od 1981. godine pa do 1989. godine izgrađeno je 35 brodova s ukupnom bruto tonažom od 960.988 što u usporedbi s prethodnim razdobljem znači upola manje brodova. Do 1989. godine ima već 104 broda nosivosti 2.033.111. Prethodni godina su građeni dosta manji brodovi, međutim u 80-tim godinama se grade većinom brodovi iznad 30.000 bruto tona.

U cjelokupnoj floti u 80-tim godinama do 150 putnika bilo je 10 brodova koji su pretežno brodovi koji krstare na nepristupačnim predjelima i jedrenjaci. Bilo je 7 brodova kapaciteta od 150-700 putnika. Kapaciteta 700-1500 putnika je bilo najviše, njih 15 sa 20.037 kreveta. Najmanje ih je bilo kapaciteta iznad 1500 putnika samo 3 broda s 5.330 kreveta. Prema bruto registarskim tonama najviše brodova je bilo do 10.000, njih 9. Bruto registarske tonaže od 10.000-20.000 je bilo 4 broda. Samo 3 broda je bilo od 20.000-30.000 bruto registarskih tona.

Brodovi čije bruto tonaže su se kretale od 30.000-40.000 bilo je 8. Od 40.000-50.000 bruto registarske tonaže bilo je 7 brodova, a iznad 50.000 brt. samo 3 broda (Krželj, 2007).

Tablica 1: Kapacitet kruzing flote na Mediteranu u 2013.

Br.	Kompanija	Broj brodova	Kapacitet	%
1.	MSC	12	777,82	19
2.	Costa	12	763,146	19
3.	Royal Caribbean	7	362,8	9
4.	Norwegian	3	237,8	5,9
5.	Pullmantur	3	203,585	5,1
6.	AIDA	5	190,19	4,7
7.	Louis	4	184,848	4,6
8.	Thomson	5	175,968	4,4
9.	Celebrity	5	168,048	4,2
10.	Iberocruseros	3	119,208	3
11.	Princess	5	112,984	2,8
12.	P&O	7	112,23	2,8
13.	Holland America	6	84,226	2,1
14.	Carnival	2	67,006	1,7
15.	TUI	2	59,2	1,5
16.	CDF	1	47,652	1,1
17.	Cunard	2	39,104	1
18.	Oceania	3	35,721	0,9
19.	Seabourn	3	29,892	0,6
20.	Silversea	3	23,912	0,6
21.	Azmara	2	23,596	0,6
22.	Disney	1	21	0,5
23.	Regent	2	20,78	0,5
24.	Hapag-Llyd	3	20,49	0,5
25.	Crystal	2	18,46	0,5
26.	Fred Oslen	4	15,272	0,4
27.	Windstar	3	13,264	0,3
28.	Star Clippers	3	10,286	0,3
29.	Phoenix Reisen	2	8,788	0,2
30.	Saga	4	8,567	0,2
31.	P Deilmann	1	8,19	0,2
32.	Pomamt	3	6,679	0,2
33.	V /Antiquity	1	5,73	0,1
34.	Sea Dream	4	4,18	0,1
35.	Club Med	1	3,92	0,1
36.	FTI	1	3,52	0,1
37.	Swan Hellenic	1	3,15	0,1
38.	Cruise Maritime	1	2,8	0,1
39.	V/Discovery	1	2,78	0,1
40.	Plantours	2	2,4	0,1
41.	Transocean	1	2,36	0,1
42.	Kristina	1	2,28	0,1
43.	Passat	1	2,216	0,1
44.	Paul Gauguin	1	1,89	0
45.	Travel Dynam	1	1,326	0
46.	Sea Cloud	2	1,11	0
47.	Lindblad	1	0,580	0

Izvor: Crouse Industry News, 2013, Annual Report, st.68

Krstarenje turističkim jedrenjacima svrstava se u najviši stupanj kvalitete turističke ponude. To su brodovi potpuno novog koncepta u pomorskom projektiranju i plovidbi. To su 80-tih godina bili jedrenjaci Wind Star i Wind Spirit, oba dužine 150 m (ISL, 2003,).

Plovidba je usklađena sa interesom gostiju tako da nema nikakve sličnosti s tradicionalnim krstarenjem. Krstari se ograničenim prostorima kao što su Sredozemno more, Karipsko more i zapadni Atlantik, a zaustavljaju se u lukama elitnog turizma među kojima je i Dubrovnik. Sve aktivnosti polaze od gosta, dakle ništa mu se ne nameće, sve mu stoji na raspolaganju, a putovanja ne traju dulje od 400 nautičkih milja. Posljednja etapa u razvoju kružnih putovanja u svijetu obuhvaća 90-te godine prošlog stoljeća kada dolazi do velikog porasta potražnje i gradnje brodova vrlo velikog kapaciteta (Krželj, 2007).

Porast kapaciteta brodova, te broja turista na kružnim putovanjima je glavna značajka razvoja kruzing turizma u devedesetim godinama 20. stoljeća. Specifičnost ovog oblika turizma je baš u tome što je ponuda na jednom mjestu. Uz to se pruža mogućnost posjeta većeg broja destinacija, nego što je to slučaj kod drugih oblika turizma. U ovome prednjači Mediteran s obzirom da se njegove turističke destinacije nalaze u blizini tako da se u sedam dana može obići primjerice sedam destinacija u tri različite zemlje. U devedesetim godinama prošlog stoljeća dolazi do naglog porasta potražnje za kružnim putovanjima. Vidljivo je to kroz izgradnju velikih brodova i njihovih kapaciteta. Kroz devedesete godine izgrađen je 91 novi brod s ukupnom bruto tonažom od 4.285.528, što čini gotovo polovicu današnjih kapaciteta brodova. Četiri su nova izgrađena broda sa preko 100.000 brt, a to su: »Carnival Destiny» kompanije Carnival Cruise Lines s 101.353 brt, kapaciteta 2.642 ležaja. U 2013. godini izgrđeno je 6 novih brodova, a od 2013. do 2015. godini, predviđa se izgradnja 13 brodova. U istoj godini kruzing flota u Svijetu je brojila 238 brodova, kapaciteta 439 tisuća putničkih mjesta (Ags-Monitor Shipingbilding 2013).

Ovaj proces prati globalizaciju tržišta kružnih putovanja. Danas na svjetskom tržištu djeluju multinacionalne kompanije koje pokrivaju sva područja krstarenja. Masovnost koja je postala obilježje kružnih putovanja dovodi do raznovrsnih oblika poslovnog povezivanja nositelja turističke aktivnosti radi stjecanja što boljeg položaja u konkurenciji (Ban 1998.). U razvoju suvremenih ekonomskih međuodnosa i procesa, turizam se danas odlikuje brojnim novim sudionicima i institucijama koje najčešće ne spadaju u konvencionalne državne institucije.

Iako pojedine države imaju primarnu ulogu u međunarodnim odnosima, sudionici, kao transnacionalne organizacije, djeluju direktno na razvoj i funkcioniranje novih institucija.

Tablica 2: Vodeće kruzing kompanije u 2010. godini

Kompanija	Zemlja	Broj brodova	1 000 bt	Broj kreveta	Udio bt (%)	Prosjek godinama
Carnival Corporation	SAD	98	7.500	190.868	47,7	10,9
Royal Caribbien Cruise	Norveška	39	3.610	87.900	23	12,2
Star Cruise	Malezija	16	1.282	34.151	8,2	10,4
Mediteran Shipping Cruises	Švicarska	11	919	23.967	5,8	6,9
TUI Group	Njemačka	10	337	9.912	2,1	21,5
Prestige Cruise Holidays	SAD	6	210	3.972	1,3	10,7
N.Y.K. Cruise Co	Japan	2	170	3.000	1,1	14,5
Louis Cruise Lines	Cipar	8	169	6.934	1,1	37,3
DisneyCruise Line	SAD	2	167	3.520	1,1	12
Silversea Cruises	SAD	6	133	2.040	0,8	12,5
Fred Olsen Cruise Lines	UK	4	125	3.843	0,8	29
Classic International Cruises	Portugal	5	64	2.188	0,4	53,7
Phoenix Reisen	Njemačka	2	57	1.434	0,4	28,5
Quark Expendition	Rusija	6	57	674	0,4	24,5
Saga Shipping	UK	3	53	1.502	0,3	32,5
Ostale		72	857	27.904	5,6	28,6
Ukupno		**291**	**15.728**	**403,809**	**100**	**17,5**

Izvor: Shiping Statistic and market, 210., 12

Svaki oblik turizma je duboko ukorijenjen u globalizacijskim procesima, uključujući kruzing industriju. To je jedan oblik globalizacije mora (Wood, 2000). Brzi rast kruzing turizma znači njegovo širenje u kojem su se sve više uključivali nove luke i gradovi što dovodi do složene multidimenzionalne prirode interesa. (McMichael, 2000; Lechner, 2001).

Većina teorijskih rasprava o globalizaciji u turizmu otvara pitanje hijerarhije ostvarenja prihoda, od tvrtke na najnižoj razini do multinacionalnih korporacija na najvišoj razini (Koncul, 2004). Za razliku od uobičajenog poimanja globalizacije u turizmu, kruzing industrija otvara novu dimenziju procesa i odnosa, ona otvara proces deteritorijalizacije. No jednako je važno kako taj proces mijenja prirodu samog mjesta.

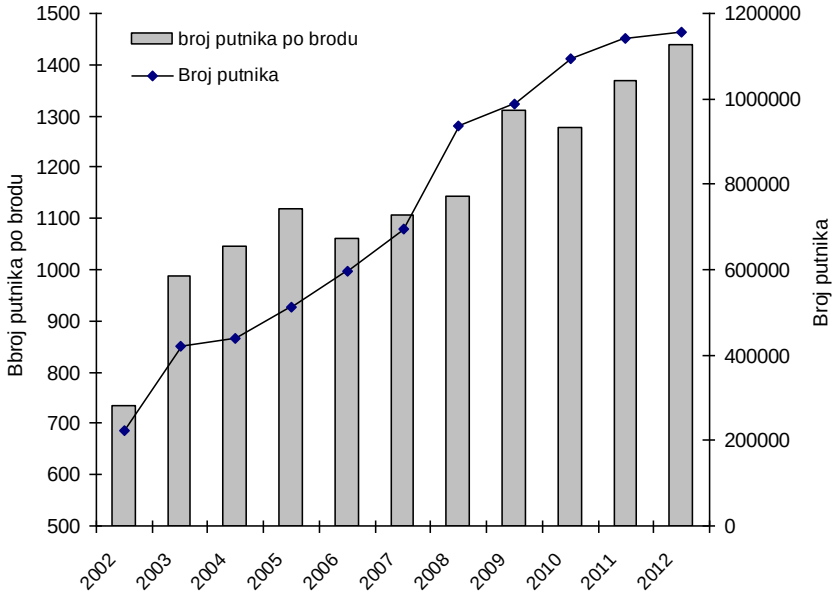
Kruzing turizam je gotovo u potpunosti pod kontrolom transnacionalnih korporacija (McNulty and Wafer, 1999). Zajedno prve tri tvrtke za krstarenja (Carnival Corporation, Royal Caribbien Cruise, Star Cruise) kontroliraju oko 80% od tržišta krstarenja (Shiping Statistic and market, 2010), starajući oligopol na globalnom tržištu svijeta. Zadovoljstvo neoliberalne elite i institucija koje su uključene u ovaj proces provode brojne regulacije poslovanja, koje njima najviše odgovaraju.

2.3. Razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj

Kontinuirano praćenje kruzing turizma u Hrvatskoj vrši Državni zavod za statistiku. Prema podacima tog Zavoda, prati se broj putovanja i broj putnika u lukama ticanja. Tek nakon 2002. godine, prisutan je trend povećanja potražnje za međunarodnim putovanjima. Karakteristike tog prometa su sljedeće (DZS, 2002-2006):

- od 2002. do 2006. godine broj dolazaka putnika sa brodova na kružnim putovanjima je porastao od 226 na 579 tisuća, a broj ticanja brodova od 307 na 565,
- od 2006. do 2012. godine broj dolazaka putnika sa brodova na kružnim putovanjima je porastao od 579 tisuća na oko 1,2 miliona putnika, a broj ticanja brodova od 565 na 802,
- do 2006. godine koncentracija dolazaka je u Dubrovniku oko 82% svih putovanja,
- od 2006. do 2012. godine dolazi do stanovite disperzije putovanja gdje je udio Dubrovnika u ukupnom prometu u 2012. godini iznosio 71,6%,
- kapacitet brodova koji posjećuju Hrvatsku je sve veći.

Najveći porast broja dolazaka, za oko 2,5 puta je bio od 2002. do 2006. godine. To je početna faza razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj. Zbog toga je razumljivo da je došlo do toga porasta (DZS, 2002-2006).



Slika 3: Kretanje broja dolazaka kruzera prema kapacitetu broda od 2002. do 2012.

Izvor: DZS

Kad se relativno smirilo tržište kružnih putovanja, rast dolazaka putnika sa brodova na kružnim putovanjima se neznatno umanjuje. Tako je u razdoblju od 2006. do 2012. godine porast iznosio oko 2 puta, a brodovi dolaze pod zastavama Bahama, Malte i Italije[1]. Ovaj proces prati rast kapaciteta kruzera koji posjećuju Hrvatsku. U početnom razdoblju razvoja kruzing putovanja u Hrvatskoj, 2002. godine, prosječan broj putnika po jednom brodu koji je posjetio Hrvatsku iznosio je od 700 do 1000 putnika. Nakon 10 godina, 2012. godine, prosječan broj putnika po jednom kruzeru je iznosio oko 1400 putnika što je porast od nešto manje od dva puta (DZS, 2002- 2012).

U 2013. godini u Hrvatskoj je prometovalo 778 brodova u 17 luka. Oni su ostvarili promet oko 1,2 milijuna putnika. Struktura ostvarenog prometa je različita prema pojedinim lukama. Iako turisti sa brodova na kružnim putovanjima posjete 17 luka, 6 luka ostvari oko 99% cjelokupnog prometa u Hrvatskoj (DZS, 2002-2013)

[1] Do 20. stoljeća, zastava broda odražavala je vezu između nacionalnosti brodovlasnika i broda. Promjene koje su slijedile tijekom 20. stoljeća, izmijenile su takvu percepciju. Jedan od glavnih razloga u tom preokretu odigrale su zastave pogodnosti. Nudeći upis brodova pod uvjetima i način koji odgovara brodovlasnicima u vidu nižih poreza, slabijeg nadzora oko vođenje broda, fleksibilnog pravnog okvira kao i pogodnosti koje dolaze s tim, postale su privlačne brodovlasnicima. Na taj način, brodovlasnicima su minimalizirani troškovi i povećali njihovu konkurentnost (Kološ, 2010).

Tablica 3: Promet turista na kružnim putovanjima u Hrvatskoj 2013.

Naziv luke	Promet (u 1 000)	%	Kumulativ
Dubrovnik	785	67,3	67,3
Split	205	17,6	84,9
Šibenik	45	3,9	88,8
Korčula	43	3,6	92,4
Pula	38	3,3	95,7
Zadar	35	3,0	98,7
Ostale	15	1,3	100,0
Ukupno	1 166	100,0	

Izvor: DZS, 2014, Zagreb

Podaci u Tablici 3 pokazuju kako je vodeća luka kruzing putovanja u Hrvatskoj je Dubrovnik. Ona ostvaruje oko 71% ukupnog prometa turista na kružnim putovanjima u Hrvatskoj. Iako na drugom mjestu prema ostvarenom prometu, luka Split ostvaruje oko 18% ili čak četiri puta manje prometa od Dubrovnika. Nakon toga, znatno manji promet ostvaruju luke Šibenik, Korčula, Pula i Zadar. Ostalih 12 luka ostvaruje nešto više od 1% ukupnog prometa u Hrvatskoj.

2.4. Učinci kruzing turizma

2.4.1. Ekonomski učinci

Kruzeri u Hrvatskoj nam donesu oko 55 milijuna, a u Dubrovniku oko 40 milijuna Eura, dok pojedine studije procjenjuju troškove na 338 milijuna Eura (Carić, 2011). Plovećim hotelima kruzing turizam ugrožava hrvatski okoliš, zdravlje stanovništva i, naposljetku, ekonomiju (Carić, 2011). Prema projekcijama instituta za turizam Hrvatske iz 2009. godine, rast kruzerskog turizma u Hrvatskoj za 10 godina će otvoriti tisuću novih radnih mjesta (Limun.hr, 2009). U 2012. godini prihodi od kruzing turizma iznosili su 53 milijuna Eura. Prosječna dnevna potrošnja iznosila je oko 40 Eura po gostu.

U procesu sagledavanje ekonomske koristi od kruzing turizma u Dubrovniku, pošlo se od osnovne postavke da je udio Dubrovnika u ukupnoj posjeti kruzera u Hrvatskoj oko 80%. Zbog toga se može uzeti u obzir, da se ekonomske aktivnosti i koristi od kruzing turizma Hrvatske mogu prihvatiti i za Dubrovnik. Prva istraživanja turističke dnevne potrošnje su izvršena 2002. godine (Đukić, Lucijanović, 2002). Tako su turisti sa kružnih putovanja koji su posjetili dnevno trošili 55$.

Kruzing turizam u destinaciji donosi niz ekonomskih koristi, izravnih i neizravnih. Od aktivnosti u destinaciji istraženo je 12 kategorija.

Tablica 4: Aktivnosti kruzerskih gostiju u destinaciji

Aktivnosti	**%**
Konzumiranje pića u ugostiteljskim objektima	79,5
Kupovina	77,8
Samostalni razgled grada	71,9
Konzumiranje hrane u ugostiteljskim objektima	48,0
Organizirani izlet/razgled	39,2
Posjet muzeju/izložba	31,4
Korištenje usluga javnog prijevoza	19,5
Boravak na plaži	11,7
Posjet turističkom informativnom centru	10,3
Samostalni posjet okolici grada	3,2
Posjet koncertu	1,4
Korištenje usluge iznajmljivanja vozila	0,3

Izvor: Gračan, Zadel, 2013

Najčešće potrošnja kruzerskih gostiju, njih od 70% do 80% je u ugostiteljskim objektima u konzumaciji pića, u trgovini i samostalno razgledavanje grada. Nešto manje, oko 50% je konzumiranje hrane. Oko jedne trećine odlazi na izlete i samostalno posjećuju Grad. Znatno manje koriste javni prijevoz, a najmanje odlaze na plažu, odlaze na koncerte i koriste iznajmljivanje vozila.

Iako se najveći dio od ukupnog prihoda na razini Hrvatske ostvaruje u Dubrovniku - između 21 i 23 milijuna eura, prosječna potrošnja kruzerskih izletnika u toj destinaciji je niža od hrvatskog prosjeka i iznosi 37 eura. Objašnjeno je da isključivo u Dubrovnik stižu kruzeri s kapacitetom većim od tisuću putnika koji zahvaljujući masovnosti plaćaju krstarenje po nižim cijenama i općenito su slabijih platežnih mogućnosti. U Splitu, gdje stižu manji kruzeri s bogatijim turistima, prosječna je potrošnja 71 euro, ali ta destinacija ostvaruje ukupno tek 3 do 3,5 milijuna eura. S prosječnom potrošnjom od 82 eura Zadar je na prvom mjestu, a po ukupnom prihodu od milijun eura dijeli treće i četvrto mjesto s Korčulom. Hrvatskoj se kruzing turizam stihijski dogodio "naslonivši" se na postojeće resurse. Važnost navedene studije ogleda se u činjenici da ona predstavlja prvi pokušaj svestranijeg istraživanja i objašnjavanja kruzing turizma u nas, s nastojanjem da se daju što realniji odgovori na bitna

pitanja što se nameću u praksi. Nakon što je dostignut respektabilan razvoj, realna je procjena da se u Hrvatskoj idućih godina može očekivati rast kruzing turizma po visokim stopama, zbog čega je nužan potpuno drukčiji pristup djelatnosti prihvata kruzera i sudionika krstarenja. U tom pogledu Dubrovnik prednjači jer je s kreditom Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD) u iznosu od 26,5 milijuna eura u tijeku rekonstrukcija postojeće i gradnja nove obale uz koju će u konačnici moći istodobno pristajati po tri kruzera dužine oko 300 metara, a naknadno će se na prostoru luke privatnim kapitalom graditi novi lučki terminal, hotel, kockarnica i drugi sadržaji ponude namijenjeni kruzerskim gostima.

Na temelju mnogobrojnih pokazatelja autori studije predviđaju da će se u 2017. godini u hrvatskim lukama koje prihvaćaju kruzere ostvariti dolazak između 2 i 2,4 milijuna putnika i ukupni prihod od najmanje 75 milijuna eura s izgledima da uz rast cijena lučkih usluga i povećanje potrošnje posjetitelja ukupni izravni i neizravni prihod dostigne 200 milijuna eura. (Ahmetović, 2010).

2.4.2. Društveni učinci

Društveni učinci kruzing turizma kompleksniji su od ekonomskih. Njegov društveni utjecaj je između stanovništva i kruzing turizma i između boravišnih i kruzing turista. Pomorska krstarenja imaju nešto specifičniji utjecaj na društvo od klasičnog turizma jer se prije svega radi o različitom ponašanju turista/putnika, kao i njihovih potreba.

Povećani broj turista s kruzera poglavito u malim gradskim sredinama kao što su kod nas dalmatinske, zahtjeva veći broj vodiča, prodavača, vozača autobusa, i sličnih uslužnih zanimanja. Može se dijelom govoriti i o migraciji iz ruralnih u urbane sredine, a vezano uz zahtjeve za radnom snagom i boljim zaradama. Dolazi do promjena društvenih vrijednosti sa većom razinom društvenih promjena. Povećanje broja ljudi u jednom danu zahtjeva veći angažman policije, kako u prometu tako i u osiguranju putnika s obzirom da velike mase putnika privlače i kriminal. U nekim područjima može doći i do pojave prostitucije i drugih zabranjenih aktivnosti.

Također postoji i utjecaj na jezik domaćeg stanovništva jer se putnici služe najvećim dijelom engleskim. To svakako može biti i pozitivan detalj jer komunikacija na stranom jeziku je dio učenja. Utjecaj pomorskih krstarenja najviše djeluje na populaciju u strogim urbanim

sredinama poput npr. starog grada Dubrovnika gdje se autohtono stanovništvo iseljava zbog većih troškova života. (Benić, 2011.)

Stihijski se otvaraju suvenirnice, imajući na umu potražnju putnika s kruzera, koje su otvorene dok traje sezona kruzera. Prevelik brojčani odnos putnika prema lokalnom stanovništvu negativno utječe na zadovoljstvo putnika destinacijom koje proizlazi iz negativnog odnosa lokalnog stanovništva prema putnicima. Poglavito je to izraženo u starom gradu Dubrovniku gdje je omjer putnika s kruzera prema lokalnom stanovništvu od 10:1 do čak 35:1. To se također odnosi na Korčulu, Hvar i druga mjesta na otocima koji imaju puno veće omjere putnika spram lokalnog stanovništva. Sličan primjer našim destinacijama je Venecija gdje je odnos posjetitelja i domaćeg stanovništva u centru grada 89,4 : 1, dok je u široj okolici 27,6 : 1. Isto tako, posjetitelji kupuju nekretnine - kuće za odmor i povećanom potražnjom dižu cijene nekretnina. Rezultat toga je iseljavanje lokalnog stanovništva koje broji manje od 70000. (Page, S.J. 2007.)

Odnos ovih dviju sociooloških grupa, putnika i domaćeg stanovništva može se prikazat kroz:

- prirodu i veličinu njihovih sociooloških, ekonomskih i kulturnih raznolikosti,
- brojčani odnos,
- raspodjelu i transparentnost rasta broja turista,
- brzinu i intenzitet razvoja kruzing turizma,
- širenje trgovine i zapošljavanja.

2.4.3. Fizički/ekološki učinci

Kruzing turizam nije problematika koja se tiče samo Hrvatske, već znatno šire, u svim plovnim područjima, kruzing rutama i lukama u kojima ti brodovi uplovljavaju. Istraživanjima u SAD-u i EU-u, ukazuju na veliki fizički i okolišni utjecaj kruzera. To je također potvrđeno i u Hrvatskoj (Perić, 2007).

Brodovi predstavljaju ploveće hotele. Crne vode od fekalija i sive od tuširanja, pranja ili iz bazene i saune nanose štetu morskoj flori i uzrokuju cvjetanje algi te sadrže enterobakterije i viruse. Kombinacija toga i biocidni protuobraštajni premaz za vanjski pomorski dio trupa bogat cinkom i bakrom ugrožavaju hranidbeni lanac pa tako i čovjeka.

Pored tog utjecaja na okoliš, utjecaj kruzing turizma evidentira se u različitim područjima fizičke okoline. Posebno se to odnosi na zagađenja mora i zraka. Njihovi sveukupni učinci na okoliš slični su učincima manjih gradova. Neka istraživanja pokazuju da veći brod dolazeći u luku može u jednom danu emitirati sumporovih oksida koliko 2000 automobila i kamiona na godinu. Kruzer koji prenosi oko tri tisuće gostiju zagađuje zrak više nego 12.240 automobila (Cvrlika, 2012 str 17).

Održivi razvoj podrazumijeva skladan odnos između stanja okoliša i ljudskih djelatnosti, kako bi očuvao prirodno i kulturno bogatstvo za buduće naraštaje. Strategija održivog razvoja treba ostvariti ravnotežu između zahtjeva za unaprjeđenjem kakvoće života za ostvarivanje socijalnih dobiti i mira i zahtjeva da se očuvaju prirodna dobra i ekosustav. U strategiji održivog razvoja Republike Hrvatska iz 2007. godine utvrđuju se smjernice dugoročnog djelovanja definiranjem ciljeva i utvrđivanjem mjera za njihovo ostvarivanje, polazeći od postojećeg stanja i preuzetih međunarodnih obaveza (Perić, Oršulić, 2011). Budući se razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj intenzivno razvija, opasnosti po okoliša sve je veća. S druge strane, na vrhuncu sezone fizički zatrpavaju atraktivne prostore, smanjujući kvalitetu odmora stacionarnim turistima. Zabrinjavajućim ističu se trendovi u posljednjih deset godina, prema kojima se kruzeri u našim lukama sve kraće zadržavaju, a istovremeno dolaze sve veće i veće "grdosije" s više putnika.

Regulaciju pomorskih krstarenja provodi organizacija IMO[2], odnosno MARPOL[3]. Razmatranja utjecaja pomorskih krstarenja na turizam otpočela su 1970-tih godina. Tako su se otvorila sljedeća pitanja (Benić, 2011):

- stalno restrukturiranje okoliša,
- stvaranje otpada (organskog i anorganskog),
- izravni utjecaj na okoliš izazvan aktivnostima turista,
- utjecaj na dinamiku populacije (migracije, i sl.).

[2] IMO-International maritime organization (međunarodna pomorska agencija osnovana 1989.godine)

[3]MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution From Ships (Međunarodna konvencija za zaštitu zagađenja od brodova, osnovana 1973.godine)

Veliki kruzeri danas generiraju oko 800 tona fekalija, 4000 tona otpadnih voda, 80 tona otpadnih voda kaljuže, krupnog i opasnog tereta svaki tjedan. Dnevni prosjek utjecaja većeg kruzera po jednom putniku je:

- 40 litara fekalija,
- 369 litara otpadnih voda,
- 2,3 kg krutog otpada,
- 60 litara toksičkog otpada,
- 2 800 litara vode kaljuže.

Pored toga, prilikom ulaska u luku, mijenja se oko 1 000 tona balastnih voda, a učinak emisija ispušnih plinova odgovara oko 12 tisuća ispušnih plinova automobila (Benić, 2011).

U 2007. godini Hrvatska je donijela strategiju održivog razvoja. U strategiji održivog razvoja, polazeći od postojećeg stanja i preuzetih međunarodnih obaveza, utvrđene su smjernice dugoročnog djelovanja definiranjem ciljeva i utvrđivanjem mjera za njihovo ostvarivanje. (Perić, Oršulić, 2011).

3. DUBROVNIK KAO TURISTIČKO I KRUZING ODREDIŠTE

Potreba za novim turističkim proizvodima potaknula je brojne turističke destinacije da se prilagode novim tržišnim zahtjevima. Devedesetih godina 20-tog stoljeća kruzing turizam postao je značajni sudionik u turističkim tokovima Mediterana, dok se u Dubrovniku, on intenzivnije počeo razvijati na početku 21. stoljeća. U ovom procesu došlo je do promjene u strukturi turističkog prometa na lokalnoj i regionalnoj razini.

Budući je Dubrovnik svojim povijesnim turističkim razvojem regionalno povezan s Mediteranom, promjene u regionalnim razini, odražavaju se i na lokalnoj. Dubrovnik je danas jedan od vodećih urbanih destinacija u Europi i kruzing destinacija na Mediteranu. S tim u svezi, otvaraju se brojna pitanje njegova razvoja.

Bogatstvo antropogenih i prirodnih resursa Mediterana pogodovalo je pojedinim destinacijama da se uključe u ovaj proces. Ranije formirani turistički razvoj sve se više specijalizira, formiraju se novi turistički proizvodi u kojima pomorski i riječni kruzing turizam postaje sve značajniji. Tako se u posljednjih 100 godina Dubrovnik razvija u posve novim tržišnim uvjetima. Dok se u 20-tom stoljeću Dubrovnik razvijao kao boravišna destinacija, u 21. stoljeće ušao je s novim globalnim turističkim proizvodom, kruzing turizmom. Od 2002. godine turistički promet kruzing turizma veći je od boravišnog turizma (DZS 2002.-2013.) Uzimajući u obzir navedene procese, položaj Dubrovnika u ovim turističkim tokovima postaje sve značajniji.

3.1. Dubrovnik kao turistička destinacija

3.1.1. Ključna obilježja i atraktivni elementi

Bogatstvo Dubrovnika u turističkom razvoju su njegovi tzv. atraktivni elementi. Ovo je pojednostavljeno rečeno i nedovoljno karakterizira vrijednosti kulturno povijesnog nasljeđa Dubrovnika. Iako u Dubrovniku postoji kulturno povijesno nasljeđe iz ranijih razdoblja, najveći očuvani doprinos je iz Srednjeg vijeka. Najjednostavnije rečeno, to su antropogeni resursi. Tako se razlikuju dvije osnovne kategorije antropogenog nasljeđa:

- nematerijalno
- materijalno.

Nematerijalno nasljeđe je tradicionalna kultura, folklor i sl. što se izvodi ili prakticira na jednom užem prostoru. Nematerijalno nasljeđe predstavlja ljude, njihovu tradiciju i njihova umijeća. Ovaj opis uključuje aspekte UNESCO-ve definicije usmenog predanja i nematerijalnog nasljeđa kao «folklor (ili tradicionalna i popularna kultura) koji objedinjava kulturnu tradiciju zajednice, koju izražava grupa ili pojedinci i koja je prepoznata kao odraz kulturnog i socijalnog identiteta zajednice». Između drugih elemenata to uključuje jezik, literaturu, muziku, ples, igre, mitologiju, rituale, običaje, rukotvorine i dr. Uz navedeno treba uzeti u obzir i tradicionalne oblike komuniciranja i informiranja. Da bi se nematerijalno nasljeđe održalo ono zahtjeva prisutnost nositelja tradicionalne kulture. Tako su kooperacija i sudjelovanje naroda preduvjeti za predstavljanje stvarnog nematerijalnog nasljeđa (McKercher, du Cros, 2002, str 83).

Nematerijalno nasljeđe potiče niz ideja za turizam. Jednostavnije rečeno, to je važan turistički resurs budući omogućava turistu da dublje razumije destinaciju koju posjećuje. To se manifestira kroz javne izvedbe, festivale, događaje, pripovjedače, lokalne tržnice. Ustvari, turisti često pričaju o apsorbiranju lokalne kulture kao o predmetu potrošnje. Stoga se mogu postaviti pitanja o tome, da li je kulturno iskustvo koje turisti konzumiraju oblik nematerijalnog nasljeđa ili nešto drugo.

Kod materijalnog nasljeđa, antropogeni su resursi jasno definirani. Materijalna kultura-ostavština u svim oblicima čovjekovog stvaralaštva, jasna su poruka jedne zajednice što donosi iz povijesti.

Mediteransko područje predstavlja pravo bogatstvo kulturno povijesnog nasljeđa, a Dubrovnik u tome prednjači. Zbog toga se antropogene osnove urbanog turizma Dubrovnika odnose na niz specifičnosti kulturnih i socijalnih vrijednosti koje su se razvile u višestoljetnom vremenskom razdoblju.

U ovom poglavlju predstavljaju su se antropogene osnove razvoja urbanog turizma Dubrovnika. To je veliko kulturno povijesno nasljeđe materijalne i nematerijalne kulture. Ono je danas isprepleteno i predstavlja veliki potencijal za održivi urbani turizam Dubrovnika.

Antropogena osnova Dubrovnika temelj je razvoja suvremenog urbanog turizma. Iako se o povijesti dubrovačkog turizma može puno diskutirati, suvremeni razvoj turizma Dubrovnika datira od kraja 19. stoljeća.

Antropogeni resursi Dubrovnika formirali su se kroz povijest u kontinuitetu. Autentičnost kulturnog nasljeđa nije sporna (Levaj, 2001). U svakom povijesnom razdoblju, od renesanse (pa i ranije) kumuliralo se antropogeno nasljeđe. Ono je bilo prepoznato još u starom Dubrovniku, kroz kojeg se odvijao putnički promet različitih vrsta (Tadić, 1939, str 13-18), koje je danas valorizirano za razvoj turizma Dubrovnika (Perić, 1984).

Antropogene kategorije možemo podijeliti na:

- Etnosocijalne u koje spadaju razni umjetnički resursi kao što su muzeji, ustanove i običaji,
- Umjetničke u koje spadaju razni festivali i galerije,
- Kulturno povijesne (tekovine, baština i spomenici) i
- Ambijentalne sa tipologijama naselja, vrtnom arhitekturom i sl.

Antropogenim resursima nazivamo sve pojave, objekte, procese i događanja stvorene od strane čovjeka. Da bi zadovoljili čovjekove potrebe oni su formirani kroz različita povijesna razdoblja. To su svi oni sadržaji za koje se vezuju atributi estetskog i znamenitog, a stvorili su ih narodi ili etničke skupine, u davnoj ili bliskoj prošlosti. Antropogene resurse dijelimo na (Bilen, Bučan, 2004):

- kulturno-povijesne
- etnosocijalne
- umjetničke
- ambijentalne.

Za ove resurse, budući su u funkciji turističke ponude, vezani su kraći boravci, a stupanj atraktivnosti pojedinih antropogenih resursa određuje intenzitet i strukturu posjetitelja. Na taj način čimbenik su turističke potrošnje.

U skupinu *kulturno-povijesnih resursa* spadaju sačuvani ostaci prošlih civilizacija, njihova tehnološka dostignuća, spomenici i pojedini objekti, urbanističke cjeline, kiparstvo i slikarstvo

i druga umjetnička ostvarenja (Antović, 2004). Bez obzira o kojoj strukturi turista je riječ, svi oni posjećuju ove resurse zbog njihove umjetničke vrijednosti, povijesnog značaja, estetskih i drugih kvaliteta. Uz odmor i rekreaciju mnogi žele zadovoljiti i svoje kulturne potrebe i upoznati sredinu u koju dolaze. Oni naročito mogu biti privlačni za neke posjetitelje npr. iz Novog svijeta čije su kulture siromašne fizičkim tragovima i baštinom svojih predaka. Kulturno-povijesni resursi imaju utjecaj na turiste već pri samom odabiru destinacije i planiranju turističkog putovanja. Ovakvi resursi rijetko djeluju samostalno na privlačenje turista. Značajniji su kao elementi obogaćivanja turističke ponude tj. kao dopunski ili komplementarni motivi privlačenja turista. Turističkom valorizacijom oni se mogu uspješnije i bolje održavati.

Etnosocijalni resursi veoma su heterogeni jer zahvaćaju materijalnu i duhovnu kulturu jednog naroda, sve što čini život jednog naroda. Narodne igre, pjesme, običaji, narodne nošnje, rukotvorine, kulinarske vještine, mentalitet ili druge socijalne osobine naroda (gostoljubivost, uslužnost, pristupačnost, temperament), sve ove osobine predstavljaju također atraktivnosti, koje imaju turističku vrijednost i mogu imati značajnu ulogu u privlačenju turista, tim više što je njegovanje narodne umjetnosti i drugih etničkih obilježja npr. folklora odumrlo, a istodobno se kod turista sve više javlja potreba za poznavanjem etnosocijalnih karakteristika i svojeg i drugih naroda, odnosno etničkih skupina.

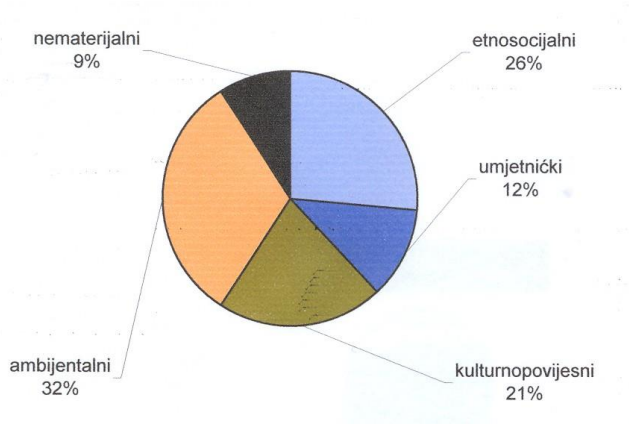
Umjetnički resursi, uz spomenike povijesnog i kulturnog razvoja su i suvremena dostignuća u arhitekturi, likovnoj, glazbenoj i kazališnoj umjetnosti. Ovisno o stupnju atraktivnosti ovi resursi mogu biti i dopunska ponuda u turizmu, a u obliku manifestacija mogu djelovati i kao samostalni motivi turističke ponude.
U *ambijentalne resurse* spadaju manje ili veće prostorne cjeline koje je stvorio čovjek svojim radom i umijećem, a koje zbog svog izgleda, tehničke izvedbe ili funkcije predstavljaju za turiste posebnu privlačnost.

Dubrovnik ima sve kategorije nematerijalnog i materijalnog kulturno povijesnog nasljeđa. Radi cjelovitog pregleda izvršena je klasifikacija antropogenih resursa u Dubrovniku. Njezin je cilj ukazati na bogatstvo ovih resursa značajnih za razvoj turizma. Oko 97% antropogenih resursa grada Dubrovnika su smješteni u Povijesnoj jezgri.

Da se dobije udio pojedinih antropogenih resursa izvrši se njihova procjena (Antović, 2004, 2005). Prema ovoj procjeni, na području Dubrovnika, dobila se sljedeća slika sudjelovanja pojedinih kategorija antropogenog nasljeđa:

- 1/3 su ambijentalni resursi
- prevladavaju kulturno-povijesni i etnosocijalni resursi
- umjetnički su resursi neznatno zastupljeni
- nematerijalni su resursi nedovoljno valorizirani.

Budući su ambijentalni resursi arhitektonsko nasljeđe, oni su stabilni i nije ih moguće povećati. Kulturno-povijesni resursi su uglavnom dobro razvijeni. To se u potpunosti ne može reći za umjetničke resurse. Veći broj potencijalnih umjetničkih resursa na razini su ponude suvenira. Najmanje zastupljeni su nematerijalni resursi. Oni nisu dovoljno valorizirani, te zbog toga i najmanje sudjeluju u turističkoj ponudi Dubrovnika.



Slika 4. Struktura antropogenih resursa Dubrovnika
Izvor: Podaci Turistička zajednica Grada Dubrovnika

Za razliku od materijalnog kulturnog nasljeđa, nematerijalno kulturno nasljeđe u Dubrovniku je specifično. To je «interpretacija» različitih događaja uglavnom iz povijesti Dubrovačke republike. Gore prikazani primjeri nematerijalnog kulturnog nasljeđa jedna su od ponuda kulturno povijesnog nasljeđa Dubrovnika. Oni predstavljaju autentične događaje iz povijesti.

Prema arheološkim nalazima neki od antropogenih resursa potječu i od ranije. Tablica 4. antropogenih resursa je shematski prikaz kulturnog nasljeđa Dubrovnika. Ukazivanje na pojedine kategorije i njihov opis je uvid u današnje i buduće potencijale u turističkoj ponudi Dubrovnika.

Pored antropogenih resursa koji su značajni u razvoju turizma Dubrovnika, tome također pogoduju povoljni bioklimatski uvjeti. Dubrovnik je smješten u području 42^{o} sjeverne geografske širine. S obzirom na hidrometeorološke uvjete (padaline, temperaturu, vjetar-učinke vjetra, vlažnost i dr.) maritimna svojstva Dubrovnika u regiji Mediterana su povoljna za sve oblike turističkih aktivnosti. Najčešća praksa u istraživanjima klimatskih prirodnih uvjeta uključuje sljedeće pokazatelje:temperaturnu amplitudu **(**At), oborinsku amplitudu (Ao**),** relativne oborine (I), indeks suhoće (K) i termodinamički kvocijent (Q). I ovi pokazatelji upućuju da Dubrovnik ima visoko pozitivne odgovarajuće klimatske uvjete za razvoj turizma, kao i značajnije turističke destinacije na Mediteranu (Jelić, 1993).

3.1.2. Razvoj Dubrovnika kao turističke destinacije

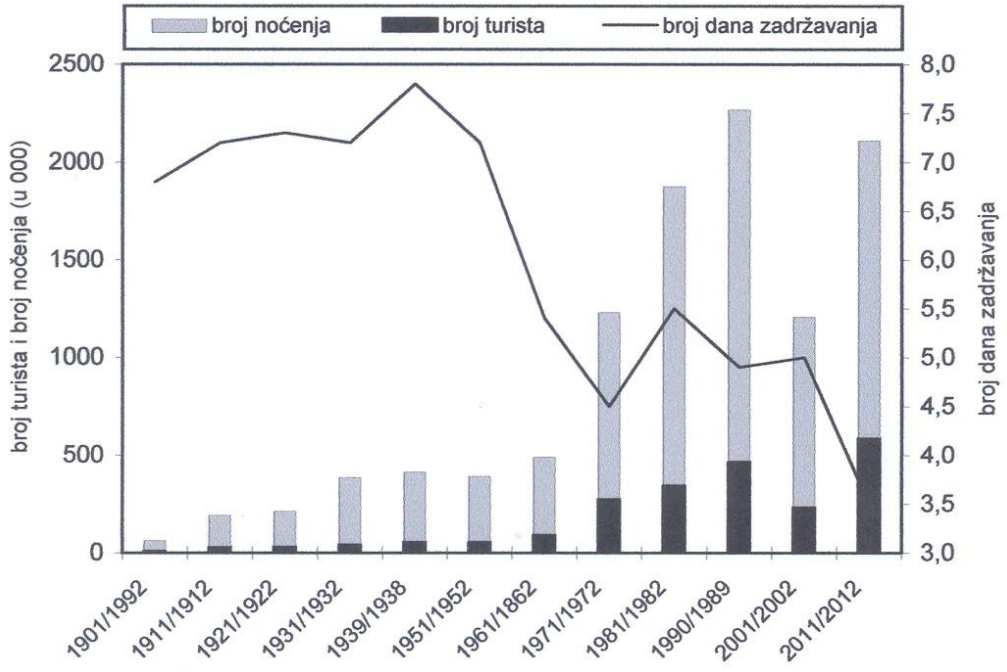
Dosta rano, od kraja devetnaestog stoljeća, počeo je razvoj turizma grada Dubrovnika (u daljnjem tekstu Dubrovnik). O vremenskom određivanju suvremenog turizma moglo bi se mnogo raspravljati. Ovdje nije cilj raspravljati o tom problemu, već ukazati na one promjene koje je razvoj turizma Dubrovnika razvio od boravišne u kruzing destinaciju. S obzirom na to, nužno je ukazati da se turizam u Dubrovniku kontinuirano razvija više od 100 godina.

U prvoj polovini, od 1901. do 1940. godine turistički je promet porastao za oko pet puta: broj turista od 11.424 na 53.279, broj noćenja od 90 tisuća noćenja 414 tisuća noćenja (Perić, 1983 str. 67, SGD, 1979 str. 199) [4].

U drugoj polovici dvadesetog stoljeća do početka 21. stoljeća od 1951. do 2011. godine Dubrovnik broj turističkih dolazaka je porastao za oko deset puta, a broj noćenja za oko pet puta: broj dolazaka od 60 na 606 tisuća i broj noćenja od 482 tisuće na 2,1milijun. Zbog geopolitičkih promjena i ratnih događanja, turistički razvoj Dubrovnika imao je stagnaciju rasta i razvoja tri puta. Prvi put zbog Prvog svjetskog rata, drugi zbog Drugog svjetskog rata i treće zbog Domovinskog rata. Sagledavajući kretanje turističkog prometa (broj turista i broj noćenja) nakon Prvog i Drugog svjetskog rata, turistički razvoj Dubrovnika relativno se brzo oporavio, dok se nakon Domovinskog rata, najsporije oporavio. Za oporavak nakon Prvog svjetskog rata bilo je potrebno oko 14 godina, nakon Drugog svjetskog rata oko 10 godina, a

[4] U 2005. godini u Dubrovniku je ostvaren broj dolazaka iz 1987., a u 2011. godini broj noćenja iz 1985.godine (*SGD*, 1979 str. 199). Razlozi za ovakav «povratak» turističkih noćenja je u smanjenju broja dana zadržavanja turista. Dok je prije Domovinskog rata prosječan broj dana zadržavanja turista iznosio 5,2 dan, u 2011. godini turista se u Dubrovniku zadržao 3,5 dana. Uspoređujući prosječan broj dana zadržavanja turista s europskim povijesnim prosjekom, tada je situacija za Dubrovnik povoljna. Dosta dugo, prosječan broj dana zadržavanja turista u Europi je bio 2,3 dana.

nakon Domovinskog za oporavak je bilo potrebno za isti broj turista 18 godina, a za broj noćenja oko 25 godina.



Slika 5: Kretanje turističkog prometa grada Dubrovnika prema njegovim osobinama od 1901. do 2011

Izvor: TSD, 1940 str.22, SGD, 1979, str. 199, SGD, 1987, str. 164, DZS, 2000-2012.

Da bi se izbjegao i relativizirao utjecaj navedena tri razdoblja koja su «prekidala» razvoj turizam Dubrovnika, turistički promet je prikazan svakih deset godina, u prosjeku za dvije godine. Tim relativiziranjem navedenih utjecaja, dobila se elastičnost, «izdrživosti» i brzine oporavka turizma u Dubrovniku. U ostalom, najsporiji oporavak, kao što je rečeno, vidi se na dijagramu turističkog prometa u posljednjih od 1901. do 2011. godine. To je proces koji je vrlo široko povezan s društvenim i političkim promjenama u Hrvatskoj. Ne ulazeći u pojedine vrlo složene probleme «vraćanje» turizma u Dubrovnik, ostavilo se više pitanja za koje se nema odgovor.

Karakteristike razvoja turizma i položaj Dubrovnika u Dubrovačko - Neretvanskoj županiji je sljedeći (Podaci Turistička zajednica Grada Dubrovnika i općine Župa Dubrovačka)

- stopa rasta turističkog prometa je u Dubrovniku pozitivna,
- stopa turističkog prometa je u županiji neujednačena,
- udio Dubrovnika je oko 58%, a s prigradskim područjem oko 70%,

- prosječno broj dana zadržavanje turista u Dubrovniku se smanjuje.

Najveći turistički promet u gradu Dubrovniku ostvaren je 1985. godine. Tada je u Dubrovniku boravilo 2,1 milijun turista. Tako turistički promet u 2011. godini još nije ostvaren u odnosu prema ranije dostignutim prometom iz osamdesetih godina dvadesetog stoljeća. Društvene i političke promjene uzrokovale su da od 1991. godine dolazi do stagnacije turističkog razvoja. Zbog toga je turistički promet kruzing turizma u Dubrovniku prikazan od 2000. godine kada je došlo do «povratka» turizma u Dubrovniku.

3.2. Kruzing turizam u Dubrovniku

Razvojem kruzing turizma, Dubrovnik bilježi novu turističku industrijsku epohu razvoja. Potaknut mediteranskim regionalnim turističkim razvojem, kruzing turizam u Dubrovniku se sa zakašnjenjem razvija, ne samo poradi Domovinskog rata, već zbog nedovoljno strukturiranog turističkog proizvoda. Zbog toga, razvoj kruzing turizma je prikazan od 2000. godine (Tablica 5).

Uzimajući u obzir razvoj boravišnog i kruzing turizam, nakon 100 godina, došlo je do sljedećeg (TSD, 1940 str.22, SGD, 1979, str. 199, SGD, 1987, str. 164, DZS, 2000-2012.):

- u prvoj polovici 20. stoljeća broj dana zadržavanja turista iznosio je 6,7 dana,
- u drugoj polovici 20. stoljeća broj dana zadržavanja je iznosio 5,6 dana,
- na početku 21. stoljeća broj dana zadržavanja iznosio je 3,5 dana,
- nakon 100 godina, od 1901. do 2002. godine broj posjeta turista s brodova na kružnim putovanjima je veći od broja boravišnih turista.

Uslijed ovih promjena, kruzing turizam postao je značajni faktor u turističkim tokovima Dubrovnika. Gotovo 82% ukupnog broja putnika s brodova na kružnim putovanjima u Hrvatskoj se ostvaruje u Dubrovniku (IZTH, 2007, Perić, Oršulić, 2011). Zbog toga, kruzing turizam u Dubrovniku, u odnosu na druge turističke destinacije u Hrvatskoj, nema takav učinak kao što ima u Dubrovniku. Tome doprinosi i položaj na prometnim pravcima što je velika prednost u odnosu na druge gradove Hrvatske. Pored toga što se turizam Dubrovnika razvija u konkurentnosti s gradovima Europe, njegov položaj na Mediteranu omogućio je da je konkurentan i na tržištima Mediterana. Zahvaljujući tome, povijesne (kulturne, umjetničke i

sl.) vrednote iz prošlosti i sadašnjosti postaju dio kulturne tradicije društva (Nuryanti, 1996). Gradovi se s turističkog gledišta razvijaju i adaptiraju ovisno o kapacitetu i sposobnostima njihovih subgrupa da se uključe u razvojne procese. Turizam nije jedan neovisan događaj, nego dio i put drugim ciljevima.

Tablica 5: Kretanje turističkog prometa u Dubrovniku od 2000. do 2011. (u 000)

Godina	DN županija		Grad Dubrovnik		Kruzeri	Br. dana zadržavanja	
	gostiju	noćenja	gostiju	noćenja		DNŽ	Grad
2000	506	2839	216	954	127	5,6	4,4
2001	563	3129	245	1095	205	5,6	4,5
2002	397	3260	249	1101	264	8,2	4,4
2003	697	3657	309	1322	395	5,2	4,3
2004	797	3944	379	1578	457	4,9	4,2
2005	909	4478	462	1923	510	4,9	4,2
2006	928	4383	470	1785	603	4,7	3,8
2007	978	4414	501	1790	678	4,5	3,6
2008	969	4453	509	1791	890	4,6	3,5
2009	957	4324	520	1863	846	4,5	3,6
2010	982	4538	567	2038	1025	4,6	3,6
2011	1000	4775	606	2135	957	4,8	3,5

Izvor: DZS, Zagreb

Kad je riječ o Dubrovniku kao kruzing destinaciji, gotovo svaki četvrti gost hotela u Dubrovniku (23%) negativno je ocijenio utjecaj putnika s kruzera na atraktivnost boravka u destinaciji. Isto tako, posebno su indikativni sljedeći stavovi (Crnčević, 2013):

1. 88% intervjuiranih stanovnika Dubrovnika smatra da putnici s kruzera ljeti «preplave» Dubrovnik, dok je njihova reakcija na kruzere je uglavnom pozitivna,
2. 64% stanovnika Dubrovnika smatra da su putnici s kruzera slabi potrošači,
3. 24% nema jasno izraženo mišljenje,
4. 54% smatra da kruzeri donose Dubrovniku važne ekonomske koristi,
5. 26% nema jasan stav,
6. 19% osporava ekonomske koristi od kruzera.

Unatoč činjenici da ispitanici nisu u potpunosti sigurni koliku ekonomsku korist gradu i njegovim stanovnicima donose kruzeri, oni su još uvijek skloni podržavati razvoj kruzing turizma.

Stavovi ispitanika polarizirani su kad je u pitanju utjecaj daljnjeg rasta broja turista, koje povećan broj kruzera nedvojbeno donosi, na kvalitetu života: oko 35% ispitanika smatra da će daljnji rast broja turista ugroziti kvalitetu života građana. Iako svaka turističke destinacija tijekom svog razvojnog puta prolazi kroz različite (karakteristične) faze životnog ciklusa, tijekom kojih se struktura (demografska, geografska i psihografska) prevladavajućih gostiju mijenja, teško je zamisliti situaciju u kojoj bi Dubrovnik mogao postati posve neinteresantan turističkoj potražnji. S druge strane, prilično je lako zamisliti situaciju u kojoj Dubrovnik sve manje može privlačiti goste kakve priželjkuje pa se mora zadovoljiti samo onima koje još može privući. Pritom valja imati na umu da Dubrovnik, isključivo zbog svoje posebnosti i atrakcijske unikatnosti, nikako ne ti trebao težiti ovom drugom - imidžu masovne i svima dostupne (u financijskom smislu) turističke destinacije.

3.3. Pozicija i uloga Dubrovnika u kruzing turizmu na Mediteranu

Mediteransko tržište pomorskih krstarenja je dinamično i obilježavaju ga stalne promjene u ponudi i potražnji. Veliki rast potražnje za krstarenjima koji se posljednjih godina bilježi sa svih svjetskih tržišta potvrđuje da je ovo tržište u stalnom rastu. Potražnja za ovim oblikom turističke ponude raste gotovo dvostruko brže od broja međunarodnih dolazaka i prema predviđanjima predstavljat će sve veći dio svjetskog, europskog i mediteranskog turizma. Mediteran je danas vodeća europska regija za krstarenja, nakon Karipskog otočja druga najposjećenija regija u svijetu. Kruzing turizam je značajan čimbenik u strategiji razvoja turizma mediteranskih zemalja, a rast potražnje za krstarenjima Mediteranom bilježi gotovo kontinuirano povećanje.

Dubrovnik je jedna od glavnih luka ticanja brodova na kružnim putovanjima na Jadranu i vodeća luka ticanja u Hrvatskoj. Sagledavanje značaja Dubrovnika u turističkim tokovima Mediterana, otvara niz pitanja koja se pojavljuju u razvoju pojedinih destinacija. Njegov razvoj u obalnoj zoni, samo je prednost Dubrovnika od drugih destinacija koje se razvijaju u kontinentalnom području. Obalna zona je važna u strategiji razvoja gradova. To je proces litoralizacije koji se razvija na globalnoj i regionalnoj razini (Vallega, 1999). Od ukupno oko 50 tisuća stanovnika Dubrovnika njih oko 97% smješteno je u litoralnom području do 200 m

nadmorske visine. Neznatan dio stanovništva, oko 3% pripada otočnom litoralnom području. Tako se proces koncentracije stanovništva razvijao u skladu s procesom litoralizacije (Jerković, 2009).

Tablica 6: Značaj Dubrovnika u turističkim tokovima

Kategorije	Vrijednosti ranga
Turistički grad u Svijetu	151
Turistički grad u Europi	70
Kruzing destinacije u Europi	8
Atraktivnost kruzing destinacije na Mediteranu	1

Izvor: Bremner, 2010, Vresk, 1996, Đukić, Lucianović, 2002, ECM, 2009.

Iako se na Mediteranu razvila snažna mreža gradova luka, Dubrovnik se naposljetku nije razvio u *lučki grad*. On se razvio izvan mreže gradova luka (Jacobs, Ducruel, Langen, 2010). Nakon 1991. godine, Dubrovnik je, također, postao pogranični grad.

Analiza četiriju kategorija položaja Dubrovnika unutar urbanih turističkih i kruzing tokova, ukazuje na visok rang Dubrovnika u turističkim tokovima (Tablica 6):

- u Europi,
- na Mediteranu,
- u Hrvatskoj,
- u Dubrovačko-Neretvanskoj županiji.

U Europi i Mediteranu prevladavaju gradovi svih veličina. U europskim gradovima živi oko 80% stanovništva (*EU*, 2000, 2009, str.7):

- oko 60% stanovništva živi u gradovima srednje veličine sa više od 50 000 stanovnika,
- oko 6 000 gradova ima oko 5 000 stanovnika,
- 1 000 gradova ima više od 50 000 stanovnika,
- 7% stanovništva živi u metropolitima sa oko 5 i više milijuna stanovnika.

Iako se u Europi razvilo 1 000 gradova s preko 50 000 stanovnika, u koje možemo uključiti Dubrovnik, mali broj su turistički. S gledišta turističkih gradova, prema Barometru (Bremner, 2010) izvršena je selekcija i njihovo rangiranje prema broju turističkih dolazaka. Od ukupno 250 odabranih turističkih gradova u svijetu (Tablica 6), Dubrovnik zauzima visoko 151.

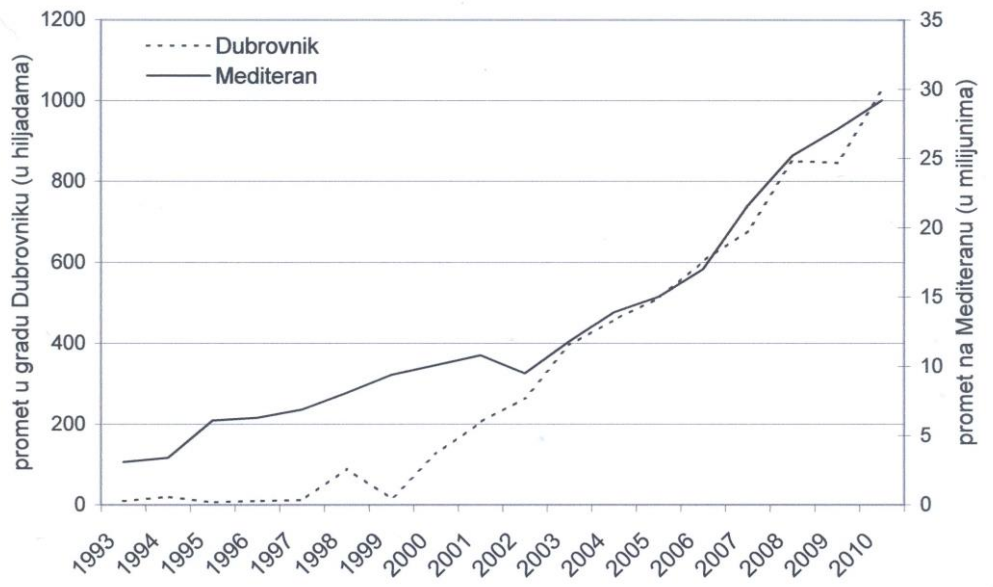
mjesto po broju boravišnih turista (isključujući dnevne posjete). Također, visoki rang Dubrovnik ima kao kruzing destinacija, dok najveći rang u provedenom anketnom istraživanju zauzima njena atraktivnost kao kruzing destinacija na Mediteranu (Đukić, Lucijanović, 2002).

Kao što je ranije rečeno, dosta dugo, oko 100 godina, Dubrovnik se razvijao kao boravišna destinacija. Tek, nakon Drugog svjetskog rata, Dubrovnik postaje sve značajnija regionalna turistička destinacija. Od 2001. godine, paralelno s boravišnim turizmom, razvio se i kruzing turizam. Tako danas, Dubrovnik se razvija paralelno kao boravišna europska destinacija, i kruzing mediteranska destinacija. Na to nam ukazuju sljedeći pokazatelji (ECM, 2009, Đukić, 2010):

- stopa rasta boravišnog turizma uvrstila je Dubrovnik među pet gradova s najvišom stopom rasta turizma u Evropi: Valencija, Talin, Prag, Venecija i Dubrovnik,
- stopa rasta kruzing turizma na Mediteranu uvrstila je Dubrovnik u deset najatraktivnijih destinacija s najvišom stopom rasta.

To je dinamičan proces koji je promijenio turističke tokove, postavio drugačija, nova «pravila igre». S obzirom na to, osim što je boravišna destinacija, Dubrovnik postaje i izletnička destinacija za putnike s kružnih putovanja, dnevne posjete iz regije i dnevne posjete turističkih destinacija šireg gravitirajućeg područja na udaljene i do 200 kilometara.

Danas Mediteran ostvaruje promet od oko 32 milijuna turista na kružnim putovanjima, a Hrvatska oko 1,2 milijuna. Od ukupnog ostvarenog prometa turista na kružnim putovanjima u Hrvatskoj, Dubrovnik sudjeluje s oko 1 milijun putnika, ili oko 80% (DZS, 2012). Promjene koje se odvijaju u regiji, na Mediteranu, odražavaju se i na Dubrovnik. U relativnom kratkom vremenu od uključivanja Dubrovnika u kruzing tokove na Mediteranu, Dubrovnik je ostvario visoki rang posjete unutar vodećih kruzing destinacija.



Slika 6: Položaj kruzing turizma Dubrovnika na krstarenjima Mediterana

Izvor: www.medcruise.com., Lučka uprava Dubrovnik

Hrvatska se nalazi u konkurentskom okruženju prije svega Jadranske morske regija, s državama koje dotiče Jadransko more, a potom i Sredozemlje. Oko 7% svih putnika na međunarodnim kružnim putovanjima brodom po Sredozemlju posjeti i Hrvatsku . Najveći promet putnika na kružnim putovanjima bilježi Barcelona, dok je Dubrovnik od 2005. do 2011. godine pada sa petog na deseto mjesto (Lloyd cruise international, 2005, 2012). Od ukupno 25 najznačajnijih kruzing destinacija, većina njih su polazišne luke ((Lloyd cruise international, 2007). U Hrvatskim kruzing lukama gotovi svi putnici su u tranzitu.

Tablica 7: Položaj Dubrovnika na kružnim putovanjima u 2007. godini

Rang	Naziv destinacije	Područje	Promet destinacija *1000			Ukupno
			ukrcaj	iskrcaj	tranzit	
1.	Barcelona	Zapadni Med.	450,90	460,00	700,00	1610,90
2.	Cittavechia	Zapadni Med.	400,48	400,48	687,68	1488,63
3.	Venecija	Jadran	489,84	489,84	103,81	1083,49
4.	Palma de Majorka	Zapadni Med.	275,00	275,00	475,00	1025,00
5.	Pirej	Istočni Med.	256,30	256,30	508,77	1021,37
6.	Napulj	Zapadni Med.	114,00	114,00	948,42	1176,42
7.	Santorini	Istočni Med.			831,42	831,42
8.	Mikonos	Istočni Med.			748,98	748,98
9.	Dubrovnik	Jadran	17,00	17,00	680,00	714,00
10.	Savona	Zapadni Med.	275,94	275,94	126,17	678,05
11.	Livorno	Zapadni Med.	27,65	27,65	579,35	634,66
12.	Rodos	Istočni Med.	614,00	614,00	623,37	1851,37
13.	Kušadasi	Istočni Med.			617,17	617,17
14.	Katakolon	Istočni Med.			500,84	500,84
15.	Genova	Zapadni Med.	185,89	185,89	58,30	430,07
17.	Nica	Zapadni Med.	19,35	19,35	385,04	423,74
18.	Valeta	Zapadni Med.			420,00	420,00
19.	Limasol	Istočni Med.	80,00	80,00	250,00	410,00
20.	Palermo	Zapadni Med.			406,08	406,08
21.	Krf	Jadran	22,53	22,53	343,03	388,09
22.	Heraklion	Istočni Med.	76,95	76,95	223,02	376,92
23.	Marsej	Zapadni Med.	26,05	26,05	307,18	359,28
24.	Bari	Jadran			330,73	330,73
25.	Tenerife	Istočni Med.	68,79	68,79	145,74	283,32

Izvor: Lloyd CRUISE INTERNATIONAL, August/Septembar, 2007 str. 40

Za izbor luke ticanja najvažnija je atraktivnost destinacije. Posebno mjesto u atraktivnosti turističke destinacije imaju izdvojene turističke atrakcije, koje šire granice njenog područja. Okolni turistički funkcionalni prostor može biti vrlo prostran. Za izbor polazne luke, u prvom planu dolazi prometna dostupnost i opremljenost luke. Pored potencijalne polazne luke

pretpostavljaju se dodatni kriteriji. To su blizina međunarodne zračne luke, dostupnost luke i njezin geoprometni položaj, mogućnost snabdijevanja broda potrebnim robama i namirnicama, opremljenost destinacije odgovarajućim brojem kvalitetnog smještaja i sl. (Perić, Oršulić, 2010)

Bez obzira na određene nedostatke Dubrovnika za razvoj luke ukrcanja, značaj Dubrovnika u kruzing turizma Mediterana je velik. Zbog toga se i nalazi na gotovo svim značajnijim kruzing rutama.

3.4. Pozicija i uloga Dubrovnika u kruzing turizmu Hrvatske

Sagledavanjem funkcionalnog razvoja gradova uočava se da je došlo do snažne diferencijacije u urbanom sistemu Hrvatske. U istraživanjima funkcionalne organizacije Hrvatske pojam gradskih funkcija poistovjećuje se s pojmom gradskih djelatnosti (Vresk, 1993). U gradovima postoji spektar djelatnosti putem kojih grad ostvaruje osnovne funkcije.

Kad se govori o gradskim funkcijama i funkcionalnim klasifikacijama, najčešće se ističe složenost funkcionalne strukture grada. Tako je prihvaćena klasifikacija gradova prema funkcionalnoj organizaciji u osam kategorija (Tablica 8).

Istraživanje gradova Hrvatske izvršeno je prema stupnju intenziteta funkcionalne usmjerenosti u pojedinim djelatnostima. Prema tipu usmjerenja oni se svrstavaju u tri kategorije (Vresk, 1996):

- gradovi bez usmjerenja,
- gradovi umjerenog usmjerenja,
- gradovi jačeg usmjerenja.

Prema tipovima gradova u 1991. godini 14,5% ili svaki šesti grad u Hrvatskoj pripada gradu čija je turistička djelatnost najvažnija za njegov razvoj. Međutim, funkcionalna struktura ne ovisi samo o veličini gradova, već i o njihovom regionalnom položaju i funkciji u urbanom sustavu.

Promjena geoprometnog položaja Hrvatske nakon 1991. godine odrazila se na izmjenu funkcija gradova. Veći broj gradova dobio je karakter graničnog grada. Tako je i Dubrovnik

postao granični grad. Time se turistički razvoj Dubrovnika na početku 21. stoljeća nastavlja u drugim geoprometnim uvjetima i sa novim regionalnim izazovima.

Tablica 8: Tipovi gradova Hrvatske prema funkcijama

Tipovi gradova	Broj gradova	
	Ukupno	%.
industrijski gradovi	17	14
turistički gradovi	17	15
prometni gradovi	8	6,8
upravni gradovi	7	6
uslužni gradovi	23	28
zdravstveni gradovi	7	6
gradovi primarne proizvodnje	9	7,7
bez usmjerenja	19	16
Ukupno	117	100

Izvor: Vresk, 1996

Kruzing turizam je u Hrvatskoj u potpunosti izmijenio geografiju putovanja. U širem pogledu, u Hrvatskoj se razvilo 378 turističkih mjesta, većinom na obali i otocima. Manji dio, njih 17 su nositelji međunarodnog kruzing turizma (Tablica 9). S tim u svezi, rast i razvoj kruzing turizma ne mogu biti neograničeni, već se uzimaju u obzir postojeća ograničenja. Svaka turistička atrakcija, kao turističko mjesto te turistička destinacija ima svoja prostorna ograničenja. To znači da prihvat kapaciteta destinacije/grada/mjesta/atrakcije su ograničeni te da veći broj posjetitelja od maksimalnog prihvatnog broja se procjenjuje (IZT, str. 18).

Budući 17 odabranih kruzing destinacija skoro u cijelosti ostvaruju promet međunarodnih kruzing dolazaka, oni su nosioci njegova razvoja. Procjene nosivog kapaciteta navedenih kruzing destinacija, ukazuje na dugoročni ograničavajući rast posjete kruzera. Ukupni kapacitet odabranih nosivih kruzing destinacija izračunato je na temelju sljedećih pretpostavki (IZTH, 2007 str. 20):

- ukupno 200 dana prometa,
- u 100 dana glavne turističke sezone dnevni promet je za oko 70% veći od maksimalno mogućeg istovremenog,
- u ostalih 100 dana promet je 50% manji od onog u sezoni.

Ukupni godišnji potencijal izabranih kruzing destinacija, pod gornjim pretpostavkama, iznosi 7,9 milijuna putnika i posade (Institut za turizam Hrvatske, Studija: Održivi razvoj kruzing turizma Hrvatske, 2007 str. 20).

Tablica 9: Pregled temeljne resursne osnove za razvoj međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj

Kruzing destinacija	Maksimalni održivi istovremeni prihvat posjetitelja s kruzera			Kruzing destinacije prema veličini i kapacitetu prihvata broja putnika		
	u gradu/ mjestu	u luci	u kruzing destinaciji	**veliki** (1.000 i više)	**srednji** (od 500 do 1000)	**mali i butik** (od 500)
Pula	4.000 - 5.000	3.600	3.600	●	●	●
Rijeka	4.000 - 5.000	10.000	5.000	●	●	●
Zadar	4.000 - 5.000	5.300	5.000	●	●	●
Split	4.000 - 5.000	8.300	6.000	●	●	●
Dubrovnik	4.000 - 5.000	15.500	5.000	●	●	●
Rovinj	500 - 1.000	2.800	1.000		●	●
Šibenik	3.000 - 4.000	1.200	1.200		●	●
Poreč	do 500	2.000	500			●
Krk	do 500	300	300			●
Cres	do 500	500	500			●
Rab	do 500	500	500			●
Mali Lošinj	do 500	500	500			●
Pag	do 500	300	300			●
Vis	do 500	500	500			●
Hvar	do 500	3.800	500			●
Ploče	2.000	300	300			●
Korčula	do 500	2.800	500			●

Izvor: IZT, 2007. str. 20

S obzirom na promjene u ekonomskoj strukturi Dubrovnika, posebno razvojem turizma, razvijala se luka. Tako položaj dubrovačke luke (Luka Gruž po istoimenom predjelu Dubrovnika) pokazuje velike promjene u posljednjih 100 godina. Na početku 19. stoljeća Dubrovnik je bio povezan željeznicom, a od 1965. godine s magistralom (Jadranskom magistralom). Time je ostvarena vertikalna željeznička povezanost i horizontalna cestovna povezanost. Svako razdoblje ekonomskog razvoja Dubrovnika obilježeno je stanjem prometnih veza. Izgradnjom željezničke prometnice 1903. godine Dubrovnik je bio povezan

sa širim gravitirajućim područjem. Pojedina razdoblja razvoja luke prikazana su prema funkciji koju je luka razvijala u odnosu na ekonomski razvoj Dubrovnika. Ovaj je proces prikazan u tablici 10 Dubrovačka luka u posljednjih više od 100 godina prošla je određene faze razvoja.

Tablica 10: Transformacija luke Dubrovnik od teretne u kruzing luku u posljednjih 100 godina

Vremensko raz-doblje razvoja	Opis pojedinih faza razvoja prema kategorijama	
	Prometna obilježja	**Gospodarska obilježja**
POČETKOM 20. STOLJEĆA	prometna povezanost sa Austrijom; željeznička povezanost sa Europom	razvoj je podređen gospodarskim i geopolitičkim interesima Austrije
50-TIH GODINA 20. STOLJEĆA	željeznička povezanost sa matičnom zemljom; jačanje veza sa zaleđem; postaje važna luka na istočnom Jadranu	razvoj je podređen interesima gravitirajućeg područja države, izvozu i uvozu sirovina i robe; godišnji promet luke doseže 600 tisuća tona
80-TIH GODINA 20. STOLJEĆA	ukidanje željezničke pruge; tehnološka transformacija (tehnička lučka postrojenja se gase); transformacija luke iz teretne u putničku	gospodarske veze sa zaleđem slabe; promet je opao je na 100 tisuća tona; broj putnika raste i dosegao je oko 500 tisuća
POČETKOM 21. STOLJEĆA	jača regionalna mediteranska povezanost luke sa putničkim lukama	uključenje luke u kružna putovanja; jačanje trajektnih veza; broj putnika na putničkim brodovima je oko 1 milijun, a broj putnika s brodova na kružnim putovanjima oko 700 tisuća

Izvor: Izradio autor prema dokumentaciji Lučka uprave Dubrovnik, Jelić, 1973, 1991

S obzirom na te okolnosti došlo je do transformacije luke. Prikazana vremenska razdoblja su karakteristična razdoblja transformacije luke koja je trajala više od jednog stoljeća. Ovisno o geoprometnom opredjeljenju Hrvatske, prometne osobine luke su se mijenjale i prilagođavale nastalim promjenama. Te su promjene prikazane na dvije razine:

- prometnoj,
- gospodarskoj.

Prateći ova dva pokazatelja lako se može uočiti da su ona međusobno tijesno povezana. Tako, svaka ekonomska promjena oblikovala je i svoju prometnu politiku. To je karakteristično za dubrovačku luku. Luka Dubrovnik u tom pogledu doživjela je i dalje će doživljavati promjene. Ovisno o tržištu lako je pretpostaviti da će se luka u budućnosti mijenjati prema tim potrebama, kao prometna ili kao luka na kružnim putovanjima. Uključivanje Dubrovnika u kružna putovanja preusmjerava luku na drugo komplementarno gospodarsko tržište. Tako je Dubrovnik u 21. stoljeće ušao s novom gospodarskom perspektivom.

Tablica 11: Broj putnika na kružnim putovanjima u Dubrovniku po mjesecima od 2011.

Kružna putovanja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2011	8.390	7.846	10.569	37.161	75.967	94.125	103.361	98.957	103.428	116.626	40.627	7.668
2012	98	91	3.241	62.010	78.266	94.125	105.055	98.957	104.863	115.389	50.985	377
2013	135	295	142.629	51.305	124.718	124.662	139.476	154.173	140.328	134.342	58.519	2.327
2014	146	277	1.698	58.830	103.546	127.101	101.480	122.071	132.390	113.626	44.792	230
2015	87	557	550	39.884								

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik, 2015.

Kretanja broja putnika po mjesecima na kružnim putovanjima u Dubrovniku od 2011. godine do danas je prikazan u prethodnoj tablici, a ukupan broj putnika na godišnjoj razini se kreće od 700.000 pa do 1.000.000 putnika u rekordnoj 2013. godini. Vidljivo je da je najveći broj putnika u ljetnim mjesecima dok u prosincu i siječnju skoro pada na nulu. Također, iz ukupnih brojki vidljiv je trend rasta do 2013. godine dok nakon toga broj pada i ove godine se ne očekuje broj putnika veći od 750.000.

Taj pad putnika je i posljedica ograničenja putnika od strane Lučke uprave Dubrovnik koja djeluje prema odredbama studije „Održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj“ koju je izradio Institut za turizam. Uveden je niz mjera koje u većini slučajeva ograničavaju broj gostiju na kružnim putovanjima na 8.000 dnevno pa je tako za ovu sezonu odbijeno četrdesetak upita velikih – mega brodova s istim ciljem.

4. MEĐUODNOS RAZVOJA BORAVIŠNOG I KRUZING TURIZMA U DUBROVNIKU

S obzirom na procese navedene u prethodnom poglavlju, u ovom poglavlju se utvrđuje međuodnos boravišnog i kruzing turizma u Dubrovniku. Ovaj međuodnos sagledava se kao proces, iskazujući ga kao model, koji se razvija u sprezi sa već postojećom destinacijom koja razvija turizam oko 100 godina. S obzirom da se Dubrovnik razvio kao boravišna destinacija, postavlja se pitanje kako i u kojem se pravcu Dubrovnik razvija danas. To uključuje sljedeće:

- model razvoja prometnih turističkih tokova,
- karakteristike boravišnih i kruzing turista,
- utjecaj kruzing turizma na dnevne posjete u Povijesnoj jezgri tijekom ljeta.

Model razvoj prometnih turističkih tokova predstavlja uspostavljanje sistema funkcija i dinamički model povijesne jezgre. Iako se radi o uobičajenim funkcijama, ovdje se ukazuje na međuodnos procesa turističke urbane destinacije koja se uspjela zadržati na turističkom tržištu. Mnoge turističke destinacije ne uspijevaju se strukturalno prilagoditi turističkom tržištu, pa zbog toga doživljavaju stagnaciju (Robinson, 2006)[5].

Karakteristike boravišnog i kruzing turizma predstavljaju putničke, socijalne, demografske osobine, te percepciju turista. Zbog toga moglo bi se reći da se formiraju dvojaki međuodnosi, koji odražavaju različite stavove u svezi s Dubrovnikom.

Utjecaj kruzing turizma na dnevne migracije i posjete nedovoljno su poznate. Tako se otvara pitanje kako se ti procesi razvijaju i koje su njegove osobine. Ustvari to su tipovi migracija. Dok su neka istraživanja međuodnosa turizma i migracija dobro poznata, druga nisu. S obzirom na novije pojave ovog procesa, moglo bi se zaključiti da turizam ima kapacitet za oblikovanje novih migracijskih tipova (Hall, Williams, 2002). Bez obzira na to, ovdje se radi o dnevnim posjetima povijesne jezgre, koje više odražavaju migracijske tokove, koje formiraju multiplikativne procese.

[5] Istraživanja razvoja turističke destinacije određuje se njezin stupanj razvoja. Tako ciklus turističke destinacije se može sagledati u vremenu i prostoru: ciklus može trajati od 50 do 100 godina, a razvoj u se 6 faza (istraživanje, povezivanje, razvoj, konsolidacija, stagnacija opadanje razvoja ili konsolidacija). To je Butlerov ciklus koji ukazuje na pojedine faze razvoja (Butler, 1980). Tako pojedine turističke destinacije mogu doći u fazu stagnacije, opadanja ili konsolidacije. Redefiniranje ovog ciklusa uključuje 5 faza: neorganizirani turizam, organizirani oblici masovnog turizma, gradovi postaju pokretači razvoja, turizam i rekreacija postaju pokretač urbane regeneracije (Vojnić, 2012).

4.1. Model prometnog razvoja boravišnog i kruzing turizma

Od 2001. do 2011. godine, promjene koje su se dogodile u turističkim tokovima Dubrovnika ukazuju na sasvim nove nedovoljno poznate procese. U tom vremenskom razdoblju, sve do posljednje dekade dvadesetog stoljeća, u Dubrovniku je prevladavao boravišni turizam. Prodor kruzing turizma promijenio je strukturu turističkih tokova. Potaknuti ovim prodorom, formiraju se novi procesi, a njihov međuodnos postaje novi oblik turističke aktivnosti. Te promjene u strukturi turističkih tokova u Dubrovniku odnose se na sljedeće međuodnose:

- boravišni turisti/kruzing turisti
- višednevno zadržavanje/dnevno zadržavanje.

Ovaj uspostavljen međuodnos predstavlja osnovnu prometnu matricu turističke destinacije Dubrovnika. Budući je primarni cilj posjete Dubrovnika povijesna jezgra, ti se procesi odvijaju u geografskom i povijesnom središtu Dubrovnika.

Budući se boravišni turizam razvio tijekom 20. stoljeća, a kruzing početkom 21. stoljeća, ovaj međuodnos postaje značajan u Dubrovniku, tek nakon 2001. Godine. On je relativno nestrukturiran i potiče neuravnoteženu prostorno funkcionalnu organizaciju grada. U ovom procesu sagledani su nizovi turističkih tokova koji su formirani u skladu s nastalim procesima:

- boravišni turizam (broj dolazaka i broj noćenja), niz od 10 godina,
- kruzing turizam (broj dolazaka s brodova na kružnim putovanjima), niz od deset godina,
- dnevne posjete u Povijesnoj jezgri ljeti u nizu od pet godina.

Na osnovi toga izrađena je Tablica nastalih procesa i struktura turističkih tokova u kojima kruzeri imaju svoj utjecaj (Tablica 12). Time se ukazuje na kompleksan proces u turističkim tokovima. Uključivanje kruzera u turističke tokove, posebno dnevne posjete povijesne jezgre, otvara se drugačije gledanje na urbani i turistički razvoj Dubrovnika, danas i sutra.

Tablica 12: Prometne osobine turističkih tokova u urbanom sustavu grada Dubrovnika (u 000)

Godina	Boravišni turisti		Turisti sa kruzera	Dnevne posjete u povj. jezgri ljeti		Lančani indeks rasta			Indeks rasta dnevne posjete	
	broj	noćenja		kruzeri	ostali	turisti	noćenja	kruzeri	kruzeri	ostali
2001	245	1 095	205	-	-	-	-	-	-	-
2007	501	1 790	678	4,0	30,5	204,4	163,4	330,7	-	-
2011	606	2 135	1002	5,1	49,2	120,0	119,3	141,1	127,5	161,3

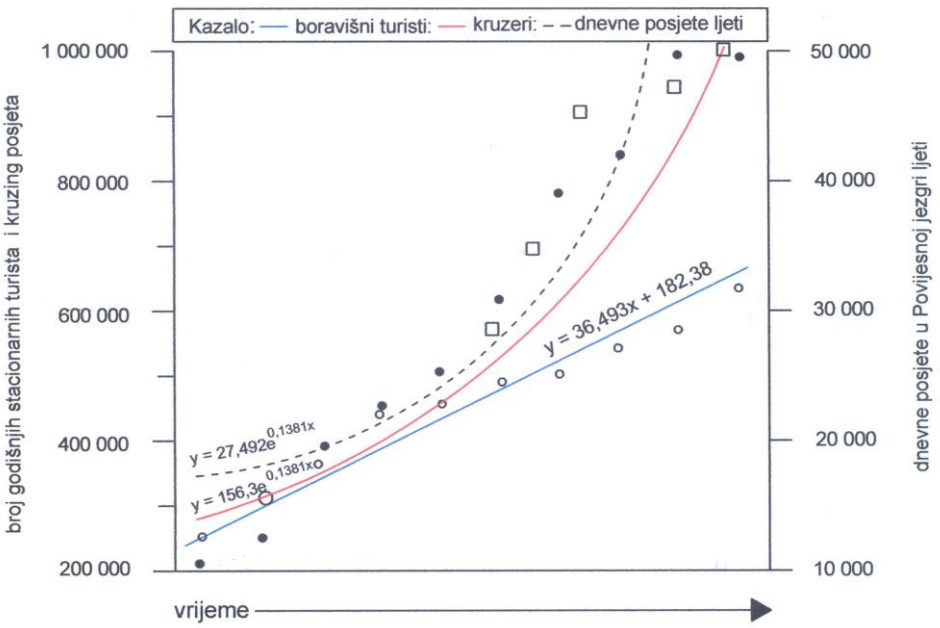
Izvor: DZS, 2001, 2006, 2011, Lučka uprava Dubrovnik, Đukić, Jerković, 2008, Monitoring istraživanje 2011,

Sagledavanje navedenih kategorija i njihov međuodnos, uočavaju se bitne kvantitativne i kvalitativne promjene unutar razvoja turizma Dubrovnika. Znatno manji rast bilježi boravišni turizam; broj noćenja manji, a broj dolazaka veći rast. Također, ali nešto manjom dinamikom, ovaj se rast nastavlja.

Od 2007., uspostavljen je monitoring 24-satne dnevne posjete u povijesnoj jezgri. Time su upotpunjena saznanja o utjecaju kruzera na turistički razvoj Dubrovnika. Pored toga što je broj dolazaka kruzera u Dubrovniku sve veći, paralelno s tim, još veće su druge dnevne posjete u povijesnoj jezgri; to su turisti koji borave u Dubrovniku, dnevni izletnici, kao i ostale posjete povezane s ekonomskom strukturom i administrativnim funkcijama Dubrovnika i Dubrovačko-Neretvanske županije (uprava, zavodi i sl.).

Na osnovu prikupljenih podataka prikazana je funkcija za svaki od danih oblika turizma a svaka od prikazanih funkcija ima svoje specifičnosti (Slika 7). Kad se sagleda njihova dinamika, uočavaju se velike razlike između pojedinih pojava. Najveće dinamičke promjene imaju dnevne posjete u povijesnoj jezgri. Testiranjem niza dnevnih posjeta u povijesnoj jezgri od 2007. do 2011. godine, dobila se logistička funkcija. Isto tako, ali s nešto manjom dinamikom rasta, razvija se posjeta turista na kružnim putovanjima. Najsporiji rast ima boravišni turizam. Njegov je rast aritmetički i prikazan je linearnom funkcijom. Na općoj razini dinamike promjene, ovo testiranje utvrđuje sljedeće:

- promjene sve tri funkcije su dinamične i ne pokazuju oscilacije njihova kretanja,
- iz dosadašnjih kretanja može se zaključiti da će se nastaviti rast svih kategorija turista,
- dinamički rast i koncentracija posjeta je u povijesnoj jezgri.



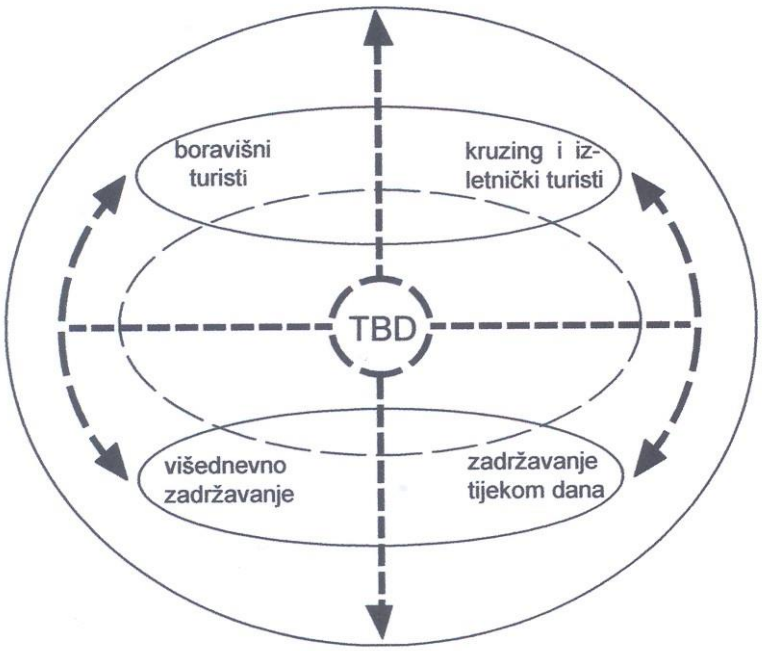
Slika 7: Model turističkih posjeta boravišnog i kruzing turizma i dnevne posjete povijesne jezgre ljeti

Izvor: Izradio autor prema podacima DZS, 2002-2013, Lučka uprava Dubrovnik, Đukić, Monitoring

Danas su se u Dubrovniku razvili različiti oblici i kategorije dnevnih posjeta. Uzimajući u obzir prethodne navedene tokove, izrađen je model toga međuodnosa i procesa (Slika 7).

Cilj modela je generalizirati nastalu situaciju i postaviti sudionike u ovim odnosima, kao i njihove utjecaje u destinaciji. Postavljeni uvjeti za izradu modela su:

- međuodnos boravišnog i kruzing turizma predstavlja otvoreni sistem dvaju ravnopravnih procesa,
- budući se radi o socioekonomskom sistemu ovaj tip otvorenog sistema pripada još kategoriji kontrolnog sistema, tj. sistema koji se primjenom različitih mjera može usmjeravati.



Slika 8: Model međuodnosa boravišnog i kruzing turizma TBD – Tourist Bussines District[6]

Izvor: izradio autor

Relacije u modelu određene su njihovim kategorijama. Dok su boravišni turisti prostorno fiksno smješteni (hoteli, apartmani i sl.), kruzing (i izletnički) turisti predstavljaju isključivo dnevne posjetitelje Dubrovnika. Ove dvije kategorije imaju isti cilj, a to je posjeta povijesne jezgre. One su prikazane sa dvije elipse punim linijama.

S obzirom da je cilj posjete boravišnih i kruzing turista povijesna jezgra, u modelu su uspostavljeni mehanizmi za njihovo približavanje. Ta je sprega prikazana elipsom isprekidanom linijom i zadebljanim isprekidanim linijama bočnih lukova koji imaju tendenciju funkcionalnog preklapanja.

Dok se horizontalna sprega ponaša kao centrifugalna sila uslijed „sukobljavanja“ ovih dviju neovisnih pojava, vertikalna se ponaša kao centripetalna sila jer i jedna i druga pojava imaju

[6] Rijetko je turizam ravnomjerno disperziran unutar grada, a često se njihova središta prostorno-funkcionalno neravnomjerno razvijaju (Coca-Stefaniak, Parker, Quin, Rinald, Byrom, 2009) . Njihovi centri postali su CBD-Central busines district (poslovno središte grada). Područje CBD najčešće je i geografsko središte grada, a može biti i aritmetičko ili prostorno statističko kao središnji centar određen koordinatama x i y. Oblik i tip CBD gotovo uvijek odražava povijest grada. CBD u nekim gradovima se razvio u TBD- Tourist Bussines District (turistički poslovni distrikt). Taj se proces razvio i u Dubrovniku (Đukić, Jerković, 2006). Također, ovaj se proces razvija u centrima priobalnih gradova (Ashworth, Tumbridge, 2001: 89).

tendenciju približavanja samom centru. To su procesi i odnos sila koje djeluju u odnosu na središte grada, odnosno povijesnu jezgru (Đukić, Jerković, 2006).

Kao jedna od posljedica utjecaja centripetalnih i centrifugalnih sila, javlja se proces poznat u središtima povijesnih gradova, u kojima uslijed razvoja turizma dolazi do «prostornog izguravanja» starih djelatnosti i formiranje novih (Costa, 1991). Prvenstveno se ova pojava ogleda u otvaranju novih ugostiteljskih objekata, te trgovina suvenira, a zatvaranje djelatnosti obrta i usluga koje je koristilo domicilno stanovništvo. Taj se proces razvio u povijesnoj jezgri Dubrovnika. Uzimajući u obzir posljedice promjena u strukturi dolazaka, u Dubrovniku, utjecaj koji imaju u dnevnim posjetima boravišni i kruzing turizam, ne mogu se sagledavati odvojeno.

4.2. Karakteristike boravišnih i kruzing turista u Dubrovniku

Karakteristike boravišnog i kruzing turizma, može se sagledati na različite načine. Taj odnos prikazat će se u nastavku prema rezultatima istraživanja koje je u Dubrovniku provedeno 2002. godine (Đukić, Lucianović, 2002). Fokus istraživanja bio je na pogledu, iskustvu i percepciji koje su ove dvije kategorije turista formirale o Dubrovniku. Razlike koje se javljaju unutar ovih odnosa posebna je percepcija „pogleda“ na Dubrovnik kao europsku, urbanu, turističku destinaciju i kruzing mediteransku destinaciju.

Bez obzira na to što je Dubrovnik urbana kulturna turistička destinacija, ovdje je pitanje mišljenje potrošača, tj. “dvije vrste” turista o istoj destinaciji. Prema dosadašnjim rezultatima istraživanja stvoreni su dvojaki pogledi na Dubrovnik kao turističku destinaciju. Taj je “pogled” izražen:

- iskustvom,
- stavom (mišljenjem),
- pogledom na sadašnjost,
- pogledom na budućnost.

Takvim sagledavanjem zbirnih rezultata, dobiva se potpuna slika specifičnosti ovih kretanja. To je prikazano u Tablici 13.

Tablica 13: Karakteristike boravišnih i kruzing turista u Dubrovniku

Izabrane karakteristike	Tipovi turista	
	Boravišni	Kruzeri
PUTNIČKE		
izjavili da će se ponovno vratiti u Dubrovnik	50,2	90,7
za vrijeme boravka dovoljno su upoznali Dubrovnik	86,7	68,2
SOCIJALNE		
doputovali s obitelji više od 2 člana	38,3	58,3
DEMOGRAFSKA		
prosječna starost (u godinama)	46,3	39,8
udio mladih do 30 godina	15,1	23,2
udio iznad 60 godina starosti	22,7	6,1
RANG DESTINACIJE PREMA ZNAČAJNOSTI POSJETE		
Dubrovnik		1.
Venecija		2.
Krf		3.
Pirej		4.
Kolos		5.
Katalon		6.
Bari		7.

Izvor: Đukić, Lucianović, 2002.

Većina kategorija pokazala je da se stavovi boravišnih turista i kruzing turista razlikuju. To su sljedeće razlike:

- kod putničkih udio onih koji su izjavili da će se ponovno vratiti u destinaciju znatno je veći nego kod kruzing turizma,
- udio onih koji su dovoljno upoznali destinaciju znatno je veći kod boravišnih turista,
- posjete kruzing turizma više su obiteljske nego kod od boravišnih turista,
- demografski mlađa je struktura turista s kružnih putovanja.

Ove razlike potvrđuju pretpostavku da se mišljenja, stavovi, struktura i zadovoljstvo razlikuju u odnosu na boravišne i kruzing turiste. Osnovna razlika između boravišnih i kruzing turista proizlazi iz vremena zadržavanja turista u destinaciji. Naime, ovo istraživanje je pokazalo kako se kruzing turisti zadržavaju oko 6 sati, a boravišni turisti oko 3,5 dana te su sasvim razumljive razlike da će oni koji se manje zadržavaju i manje imaju vremena da upoznaju destinaciju, imati drugačije stavove.

Jedan od najznačajnijih pokazatelja turista na kružnim putovanjima na Mediteranu koji posjećuju i Dubrovnik je hijerarhijski odabir «najdraže» destinacije. Tako je Dubrovnik na tom rangu bio najpoželjnija destinacija. Dubrovnik je na prvom mjestu kao najdraža destinacija kod putnika različitih nacionalnosti. Hijerarhijski redoslijed, kao što je prikazan u tablici 4 nije se mijenjao. S obzirom da je najveći udio putnika na kružnom putovanju po

Mediteranu u ovom istraživanju iz Italije i Španjolske, postavlja se pitanje kakvi su njihovi stavovi i da li se razlikuju u odnosu na njima najdražu destinaciju koju su posjetili na kružnom putovanju.

Zanimljivo je da su se Talijani u najvećem postotku opredijelili za Dubrovnik kao najdražu destinaciju, dok su Španjolci, iako su Dubrovnik stavili na prvo mjesto, to uradili u manjem postotku.

Drugi od zanimljivih pokazatelja putnika je odgovor na pitanje o njegovom mogućem ulaganju u turizam u Dubrovniku putem "timesharea" i njihova zainteresiranost za kupovinu nekretnina odnosno apartmana i kuća. Oba dvije kategorije, posebno kupovina nekretnina, zainteresirali su ih. Udio od 38,5% je neočekivano velik, dok je "timeshare" po svemu zanimljiv oblik za kojeg su putnici pokazali interes. "Timeshare" je u svijetu poznat oblik ulaganja, dok u Dubrovniku ne postoji. Iako je on izražen s 14,1 %, ovaj oblik ulaganja ne bi se smio zanemariti, jer je sve aktualniji na turističkom tržištu. Tako je, primjera radi stopa rasta "timeshare" oko 12%.

Kod socijalno demografskih istraživanja u turizmu često se postavlja pitanje s kim turista putuje. Također se postavlja i pitanje da li se radi o individualnom ili organiziranom/grupnom putovanju. Tako su putnici svrstani u tri kategorije:

- putuju sami,
- putuju s porodicom,
- putuju u društvu s bliskom osobom (prijatelj).

Iz analize pojedinih kategorija putnika u odnosu na to s kim putuju proizlazi da oko 59,8% putuje u krugu porodice te 38,5% putuje s bliskom osobom. Kružna putovanja su porodičnog karaktera; u društvu s najbližima, bilo iz obitelji bilo iz prijateljskog okruženja kod kuće. Zapravo, oni imaju karakter zajedničkog doživljaja, a ne individualnog.

Ispitivanjem individualnih putnika po pojedinim zemljama dobila su se određena odstupanja. Tako udio individualnih putovanja putnika iz Španjolske je 0,5%, iz Italije 0,7%. Sagledavajući udaljenosti emitivnog turista putnika na kružnom putovanju, javlja se jedno osnovno pravilo: što je emitivna zemlja putnika udaljenija od Mediterana, udio individualnih putovanja se povećava i obrnuto, što je emitivna destinacija bliža, udio individualnih

putovanja opada.

Ovdje se također postavlja pitanje selektivnosti turista na kružnom putovanju, njihov stav i zadovoljstvo. S obzirom da su u ukupnoj populaciji putnika u ovom istraživanju Talijani i Španjolci zastupljeni s 89%, istraživanje selektivnosti je izvršeno prema tim zemljama.

Kao prvo, može se zaključiti da emitivna tržišta i u ovom selektivnom segmentu - kružnim putovanjima, imaju svoje specifičnosti. U pravilu svaka ispitivana kategorija se razlikuje po pojedinim zemljama. Kao prvo, najveća razlika u specifičnostima između odabranih zemalja je u tome što je udio Talijana koji su boravili prije u Dubrovniku veći u odnosu na Španjolce. Drugo, odgovor na pitanje da li su dovoljno upoznali grad, također je različito. lako je udio Talijana koji su ranije boravili u Dubrovniku veći, u odnosu na Španjolce oko 15% više ih je iskazalo da nisu dovoljno upoznali grad.

Jedno pitanje koje se po prvi put postavilo u istraživanjima turizma u Hrvatskoj je pitanje da li imaju interes za ulaganje, kupnju i sl. u Dubrovniku. lako je ovo pitanje postavljeno bez dublje razine, informacija o tome dobro je došla. Zanimljivo je da je oko 50% ispitanika odgovorilo da ih zanima određeni oblik ulaganja, i to:

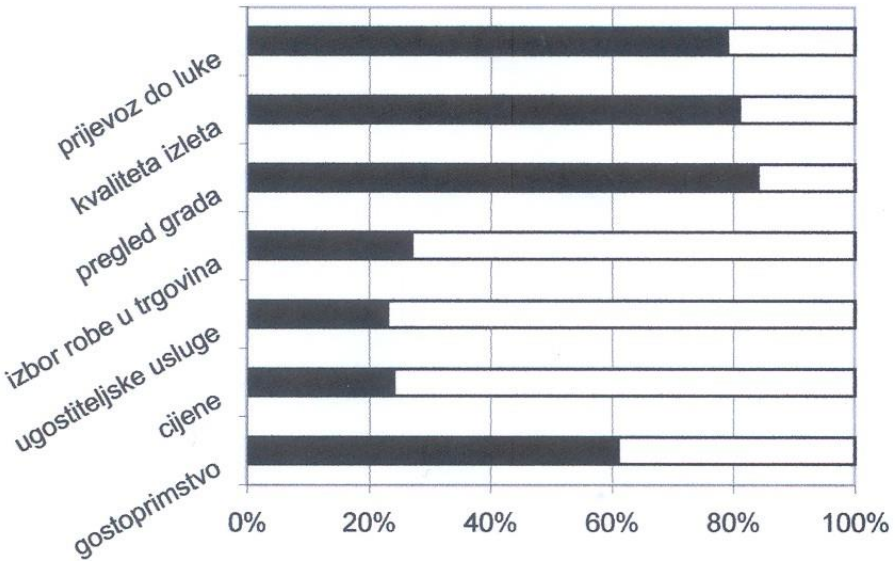
- 14,1 % je pokazalo interes za ulaganje u „timeshare“,
- 21,2% je pokazalo interes za kupovinu apartmana,
- 17,3% je pokazalo interes za kupovinu obiteljske kuće.

Posljednja kategorija u prethodnoj tablici se odnosi na stav putnika o tome da li se namjerava ponovno vratiti kao "stacionarni turist". Iako i u ovoj kategoriji ima razlike, u cjelini se može zaključiti da se većina njih, preko 90% putnika na kružnom putovanju želi vratiti u Dubrovnik.

Pitanje zadovoljstva boravkom i posjetom Dubrovniku putnika na kružnom putovanju na Mediteranu također je važno (Slika 9). Za razliku od zadovoljstva "boravišnog" turista, putnik na kružnom putovanju ima različite zahtjeve. U tom pogledu postavljena su pitanja koja su prilagođena ovom selektivnom obliku turizma. One su svrstane u šest kategorija:

- izletnička,
- kvaliteta posjete,
- izbor robe,

- ugostiteljske usluge,
- cijena,
- zadovoljstvo gostoprimstvom.



Slika 9: Prikaz stupnja zadovoljstva turista na kružnim putovanjima u Dubrovniku

Izvor: Đukić, Lucianović, 2002

Iskazivanje zadovoljstva koje je prikazano u grafičkom prilogu, zatamnjeni dio pokazuje nivo zadovoljstva u postocima. U izletničkoj kategoriji - organizacija prijevoza i kvaliteta izleta - zadovoljstvo je na visokom nivou i kreće se oko 80%.

Najveći razina zadovoljstva je razgledanje grada. Većina, odnosno 84% su zadovoljni. Slijedeća se kategorija odnosi na izbor robe. Slično kao i stacionarni turisti u ranijim istraživanjima, ni ovi nisu zadovoljni izborom robe. Još su manje zadovoljni ugostiteljskim uslugama. Razina zadovoljstva je isto tako upitna i kad su u pitanju cijene. Posljednja prikazana kategorija odnosi se na razinu zadovoljstva gostoljubivošću.

Njih 61 % su zadovoljni gostoljubivošću domaćina. Teško je realno odrediti da li je ovaj udio mali ili veliki, ali prema iskustvima iz turističkih istraživanja, ne može se biti zadovoljan ovom razinom. Ona nije mala, ali nije ni velika. To je samo jedan indikator koji ukazuje da je potrebno u daljnjim istraživanjima detaljnije razmotriti da li je došlo do zasićenja turizma i što bi trebalo učiniti da se ne "iscrpi" kapacitet domaćina.

4.3. Utjecaj kruzing turizma na dnevne posjete u Povijesnoj jezgri tijekom ljeta

Iako su kruzeri značajni posjetitelji Povijesne jezgre, oni su samo jedan od ostalih oblika migracije i posjete. Premda se u prethodnom tekstu prikazao rast dnevnih posjeta u Povijesnoj jezgri od 2007. do 2011.godine, u dvije kategorije, kruzing turisti i ostale posjete, u daljnjem tekstu se ukazuje njihova specifikacija (Tablica 14).

Tablica 14: Promjene u strukturi dnevne posjete u Povijesnoj jezgri ljeti u 2007. i 2011.

Kategorija migracija	2007.		2011.		Indeks rasta 2011/2007
	Broj	%	Broj	%	
Turisti smješteni u Dubrovniku	23 922	69,2	39 500	72,7	165,1
Turisti smješteni u Povijesnoj jezgri	686	2,0	2 150	3,9	316,2
Turisti iz gravitirajućih destinacija	2 100	6,1	2 750	5,1	130,9
Kruzeri	4 086	11,8	5 100	9,5	124,8
Socioekonomske posjete	2652	7,7	3 800	6,9	143,3
Poslovne posjete	1100	3,2	1 050	1,9	95,5
Ukupno	34 546	100,0	54 350	100,0	157,3

Izvor: Đukić, A., Jerković, S. (2008): Neki sociogeografski procesi u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, *Geoadria*, Zadar, 74-94, Monitoring mjerenja dolaska u Povijesnoj jezgri, 2011.

Budući najveći broj dolazaka kruzera ljeti, također i broj dolazaka boravišnih turista, istraživanje dnevnih migracija odnosi se na to vrijeme. Tako, sagledavanje strukture dnevne posjete u Povijesnoj jezgri, dobila se diferencijacija različitih kategorija posjete, odnosno dnevne migracije. Iako je prevladavalo mišljenje da su turisti s brodova na kružnim putovanjima u Povijesnoj jezgri najviše zastupljeni u dnevnim posjetima, istraživanja su pokazala drugačije rezultate.

Od 2007. do 2011. godine, izmijenjena je struktura i dinamika dnevnih migracija u Povijesnoj jezgri. Najveći udio u dnevnim migracijama potiče od boravišnih turista. S rastom boravišnih turista, raste i njihova posjeta povijesne jezgre. Njihov udio u promatranom razdoblju je porastao od 69,2% na 72,7%. Iako je u apsolutnom iznosu rast kruzera bio znatan, njegov relativan udio u ukupnim migracijama neznatno se smanjio od 11,8% na 9,5%. Zanimljiv je udio i rast ostalih kategorija, posebno turista smještenih u Povijesnoj jezgri, dok relativni udio migracija poticano dnevnim migracijama radne snage, u apsolutnom pogledu postaje sve veći,

dok u relativnom iznosu neznatno je smanje. Može se zapaziti apsolutni, posebno relativni udio u dnevnim migracijama poslovnih i administrativnih posjeta. To ukazuje na sve manje administrativno poslovno značenje Povijesne jezgre. Ovaj je proces praćen i drugim promjenama, posebno socioekonomskim, sociodemografskim i prostorno funkcionalnim.

Budući se radi o relativno složenom procesu, koji kruzing turizam potiče, postavlja se pitanje njegova utjecaja na transformaciju Povijesne jezgre. To su: izmjena strukture djelatnosti, potiskivanje starih i prodor novih djelatnosti. Moglo bi se zaključiti, da se radi o dvojakom utjecaju:

- direktnom,
- indirektnom.

Direktan je utjecaj jednostavan. Za razliku od uobičajenog marketinškog pristupa, koji je u Dubrovniku dobro koncipiran za boravišni turizam, indirektan utjecaj još nije dovoljno istražen.

Indirektan utjecaj je znatno složeniji. Njegov multiplikativan učinak sa gledišta upravljanja kruzing turizmom na razini urbanog turizma Dubrovnika još nije dovoljno pojašnjen. U Povijesnoj jezgri on je multiplikativan u sljedećim kategorijama:

- prostorno ekonomskoj strukturi: rast broja djelatnosti, izgurivanje drugih djelatnosti, otvaranje novih i dr.,
- socioekonomskoj: transformacija od primarnog u sekundarno stanovanje, dnevne imigracije zaposlenih čije je mjesto stanovanja izvan Povijesne jezgre i dr.
- gentrifikacija.

Zbog svega gore navedenog pitanje utjecaja kružnih putovanja na transformaciju Povijesne jezgre nije jednostavan. Bilo je jednostavno pretpostaviti da su posjete u Povijesnoj jezgri statistički niz turista na kružnim putovanjima, uključujući i druge vrste dnevne posjete. Strukturalne promjene u Povijesnoj jezgri je složeniji proces. On je povezan s povijesnim središtem grada. S obzirom na to, paralelno i u međuodnosu s transformacijom grada (socijalna, demografska prostorno ekonomska, prostorno funkcionalna), Povijesna jezgra se transformirala od CBD - Central Bussines District u TBD - Tourism Bussines District. (Đukić, Jerković, 2006).

5. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE STAVOVA KLJUČNIH DIONIKA O DOSADAŠNJEM I BUDUĆEM RAZVOJU KRUZING TURIZMA DUBROVNIKA

U ovom poglavlju rada provesti će se istraživanje stavova ključnih dionika o stanju i perspektivama razvoja kruzing turizma u gradu Dubrovniku. Kao osnova za to, provedeno je vlastito terensko istraživanje čija se metodologija, uzorak, instrument i rezultati prikazuju u nastavku.

5.1. Metodologija istraživanja

Da bi se provelo zadano istraživanje, iz cjelokupne populacije djelatnika u turizmu i popratnih djelatnosti na području Dubrovnika, odabran je uzorak kojeg čine vodeći ljudi-lideri svih organizacija koje se bave i povezane su sa kruzing turizmom u Dubrovniku kao što su javna uprava (Grad, Turistička zajednica, Lučka uprava, Luka Dubrovnik), turističke agencije, hotelske kuće i manjim dijelom trgovačka poduzeća. Pojedinci su izabrani na osnovi osobnog iskustva i saznanja o ljudima koji su interesno povezni sa kruzing turizmom u Dubrovniku. Primijenjeno je tzv. svrsishodno uzorkovanje jer odabrani ispitanici posjeduju najveća znanja i iskustva iz područja kojeg se kroz ovaj rad istražuje (Tkalec Verčić, Sinčić Čorić, Ploški Vokić, 2010. str.79-88).

Ispitivanje je izvršeno od 15.ožujka do 30. travnja 2013. godine. Anketni upitnik osobno je dostavljen većini ispitanika, te detaljno objašnjen, a manji broj, oko 40, je dostavljen putem e-maila. Ukupno je dostavljeno 120 anketa, a njih 105 je ispravno i potpuno popunilo upitnik. Nakon što je ispitanik odgovorio na postavljena pitanje, anketa je osobno preuzeta.

Upitnik koji su popunjavali ispitanici, sastoji se od pet grupa pitanja:

- osobni podaci (dob spol, zona-područje stanovanja),
- položaj i zanimanje ispitanika,
- ocjena slaganja sa tvrdnjama vezenih uz kruzing turizam,
- ocjena slaganja sa predloženim mjerama za daljnji razvoj kruzing turizma,
- poznavanje dokumentacije značajne za razvoj turizma Dubrovnika.

Sveukupno je postavljeno 43 pitanja. Prva grupa obuhvaća 3 pitanja, druga 10, treća 15, četvrta 6 i peta 9 pitanja. U prve dvije grupe pitanja, ispitanik je svojim odabirom zaokruživao postavljene rubrike. Treća i četvrta grupa pitanja ocijenjena je Likertovom ljestvicom od 1 do 5, odnosno od raspona u potpunosti se ne slažem do u potpuno se slažem.

Prikupljeni podaci ubačeni su u program SPSS17 te obrađeni statistički. Kod pitanja u kojima se tražilo slaganje ispitanika sa ponuđenim tvrdnjama, sukladno metodološkim preporukama i postavkama, negativno postavljena pitanja su prilikom unosa podataka obrnuto kodirana.

5.2. Rezultati provedenog istraživanja

5.2.1. Analiza obilježja uzorka

Sociodemografske značajke dionika su važan čimbenik u ovakvom tipu istraživanja. Budući je, uvjetno rečeno skup određen kriterijem liderstva, tako su i karakteristike dionika proizišle iz toga obilježja (Tablica 15).

Tablica 15: Soci-demografski profil i profesionalni položaj dionika

Kategorije	Vrijednosti
SOCIO-DEMOGRAFSKE	
Prosječna starost (broj godina)	39,9
Udio žena (%)	63,8
Udio više i visoke stručne spreme (%)	76,2
SOCIO-PROFESIONALNA - ZAPOSLENI PREMA ZANIMANJU (%)	
Agencija	50,5
Lokalna uprava i samouprava	5,7
Hotelijerstvo	14,3
Lučka uprava	7,6
Ostalo	22,0

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Demografska struktura uzorka pokazuje kako je prosječna starost ispitanika 39,9 godine te je manja od prosječne starosti stanovništva grada Dubrovnika. Budući je u 2011. godini prosječna starost grada Dubrovnika iznosila 44,8 godina (Državni zavod za statistiku – popis 2011.) može se zaključiti kako je struktura lidera u turizmu u gradu „mlađa“ za oko 5 godina. U spolnoj strukturi dionika prevladavaju žene.

Obrazovna struktura ukazuje da je udio više i visoke stručne spreme dionika relativno velik. 76,2% dionika ima višu i visoku stručnu spremu. Tako na svakog zaposlenog dionika srednje stručne spreme, dolaze oko dva zaposlena više i visoke stručne spreme.

Karakteristike ispitanika ukazuje da se radi o zreloj populaciji. Oni su raspoređeni na menadžerskim poslovima svih razina. Četiri dominantne djelatnosti su : agencijsko poslovanje, lokalna uprava, hotelijerstvo i lučka uprava u kojima djeluje 78% ispitanika iz uzorka u ukupnoj upravljačkoj strukturi. Preostalih 22% je relativno mali udio i predstavlja ostala zanimanja.

Kod definiranja i uloge ključnih sudionika, postavljena su pitanja upravljačke kvalitete. Ona je određena na dvije razine:

- kvalitetu upravljanja destinacijom,
- utvrđivanje smjernica za daljnji razvoj kruzing turizma u gradu.

Ovo istraživanje, za razliku od dosada provedenih istraživanja u Dubrovniku, uključuju dva nova faktora:

- prvi je teritorijalni princip: ustanovljavanje razlike i mišljenja dionika u odnosu na njihovo mjesto stanovanja, što u stvari prikazuje njihovu udaljenost od Povijesne jezgre koju kruzing turisti najviše posjećuju,
- drugo je ostvarivanje dodatnog prihoda od turizma izvan dohotka pojedinca kojeg ostvaruje u poduzećima (ustanovama, agencijama i sl.) u kojima su stalno zaposleni.

Tablica 16: Područje grada u kojem ispitanici žive

	Broj ispitanika	%
Povijesna jezgra	7	6,7
Pile	0	,0
Ploče-Kono	16	15,2
Lapad	22	21,0
Montovjerna	9	8,6
Gruž	18	17,1
Van Grada	33	31,4

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Iz prethodne tablice, vidljivo je da najveći broj ispitanika živi na područjima van grada (31.4%, Mokošica se u ovom istraživanju smatrala područjem van grada) dok ostali žive na

području gradskih naselja. Najviše su zastupljeni ispitanici iz Lapada, Gruža i Ploča (53,3%) dok su ostali zastupljeni s 15.3%. Niti jedan ispitanik nije bio iz područja Pila.

S obzirom na to da je razvoj turizma Dubrovnika postao sve složeniji, značajnu ulogu ima njegova upravljačka operativna struktura. Zbog toga, odabrani dionici su direktno i indirektno povezani s razvojem kruzing turizma Dubrovnika. Bez obzira na to, u odabiru ispitanika vodilo se računa da njihov profesionalni status bude, što je moguće više, povezan s kruzing turizmom.

Jedan zanimljiv, i do sada neistražen pokazatelj dionika je dodatno ostvarivanje prihoda izvan stalnog mjesta rada. Jedno od pitanja koje se postavilo dionicima glasi: Dali ostvarujete dodatne prihode od turizma i drugih aktivnosti izvan posla koje obavljate na radnom mjestu? Njih 15,4% ili svaki sedmi odgovorio je potvrdno: 11,4% direktno i 4% nevezano za turizam (Tablica 17).

Tablica 17: Ostvarivanje prihoda izvan stalnog radnog mjesta

Kategorije	% udjela u uzorku
OSTVARIVANJE PRIHODA IZVAN STALNOG RADNOG MJESTA	
direktno od turizma	11,4
nevezano za turizma	4,0

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Tek kad se sagleda svaka pojedina profesionalna kategorija dionika, dobiva se cjelovit odgovor na ovo pitanje. U tabličnom prikazu (Tablica 18.) prikazana je svaka pojedina kategorija dionika prema položaju u zanimanju i ostvarivanju dodatnih prihoda od turizma.

Tablica 18: Ostvarivanje dodatnih prihoda zaposlenih dionika kruzing turizma prema djelatnosti

Naziv	**Broj ispitanika**	**%**	**Ostvaruju dodatne prihode od turizma**
U hotelijerstvu	15	14,3	
U agenciji	53	50,5	3
U trgovini	1	1	1
U Lučkoj upravi	8	7,6	1
U lokalnoj samoupravi	6	5,7	1
Ostale djelatnosti	22	21	6
Ukupno	**105**	**100**	**12**

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Analizom prethodne tablice vidimo sljedeće:

- najveći broj dionika zaposlenih u agencijama i ostalim djelatnostima, ostvaruju dodatne prihode od turizma
- iz rezultata ispitivanja se ne može sa sigurnošću utvrditi povezanost vrste zaposlenja sa ostvarivanjem dodatnih prihoda od turizma jer većina ispitanika koji ostvaruju dodatne prihode od turizma radi u ostalim djelatnostima

Posljednje pitanje u upitniku, odnosi se na poznavanje planova razvoja, općeg prostornog i turistički specifičnog. Iako se napravila analiza za svih sedam kategorija planova razvoja, dionici su pokazali stanovito nepoznavanje razvoja na razini Hrvatske, dok na razini Dubrovnika ukazuju da posjeduju stanovita znanja što je prikazano u Tablici 18.

Poznavanje dokumentacije razvoja turizma i kruzing turizma Dubrovnika znatno se ne razlikuje u odnosu na navedene planove i/ili studije razvoja. Velike su razlike u razini poznavanju dokumentacije razvoja turizma u Dubrovniku i Hrvatskoj. Sa prva dva dokumenta (Utjecaj turizma na transformaciju Povijesne jezgre Dubrovnika, Studija održivog razvoja kruzing turizma Hrvatske) dionici su najbolje upoznati: svaki treći dionik je upoznat s navedenom dokumentacijom, dok sa studijom integralnim upravljanjem turizmom Dubrovnika upoznat je svaki peti dionik.

Tablica 19: Ocjena poznavanja prostorno planske dokumentacije

Naziv dokumentacije/plana	Broj pozitivnih odgovora	Učestalost (na 100)
Utjecaj turizma na transformaciju Povijesne jezgre Dubrovnika	38	svaki 3.
Studija održivog razvoja kruzing turizma Hrvatske	36	svaki 3.
Strategija razvoja kruzing turizma Hrvatske (u fazi donošenja)	32	svaki 3.
Master plan razvoja turizma Hrvatske iz 2002.	21	svaki 5.
Master plan razvoja turizma Hrvatske (u fazi donošenja)	25	svaki 4.
Integralno upravljanje turizmom Dubrovnika	24	svaki 5.

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

S obzirom da je težište ova prva dva dokumenta na kruzing turizmu, njihovo bolje poznavanje je pretpostavljeno. Zanimljivo je relativno slabo poznavanje Master plana turizma Hrvatske, kao i master planom turizma Dubrovnika koji je u fazi donošenja.

5.3. Stavovi o učiniocima i budućem razvoju kruzing turizma u Dubrovniku

Istraživanje stavova dionika o razvoju, utjecaju i poticanju kruzing turizma, otvara dodatna pitanja u sagledavanje ovog procesa. Pitanja su postavljena u dvije skupine:

- u prvu grupu od petnaest pitanja istražili su se stavovi oko usklađivanja sadašnjeg i budućeg razvoja kruzing turizma,
- druga grupa od pet pitanja odnosi se na prihvaćanje (slaganje) s predloženim mjerama u daljnjem razvoju kruzing turizma u Dubrovniku.

U dolje navedenoj tablici, izvršeno je testiranje odstupanja ocjena ispitanika. Zbog toga su izračunate statističke vrijednosti: mod, medijan i aritmetička sredina (Tablica 20).

Mod je vrijednost statističkog obilježja koja se najčešće pojavljuje u nekom nizu. Od 15 kategorija (stavova), u većini je rezultat 4 tj. ispitanici se slažu sa navedenom tvrdnjom, rezultat 3 i 2 se javlja u svega dva slučaja.

Medijan (mediana, centralna vrijednost) je vrijednost statističkog obilježja koja uređeni statistički niz dijeli na dva jednaka dijela. Pola vrijednosti skupa nalazi se iznad medijana, a pola ispod. Medijan je manje osjetljiva na ekstremne vrijednosti od aritmetičke sredine, što ju čini posebno pogodnom za nepravilne asimetrične distribucije. Za razliku od moda čije se vrijednosti neznatno razlikuju, medijan varira između ocjena 3 i 4 dok je rezultat 2 samo u dva slučaja.

Aritmetička sredina je omjer svih vrijednosti numeričkog obilježja jednog niza i broja elemenata tog niza te se za dane podatke kreće unutar raspona od 2,10 do 3,80.

Tablica 20: Ocjena slaganja s navedenim tvrdnjama vezanih za razvoj kruzing turizma

ISPITANA TVRDNJA		Ocjene										Mjere disperzije		
		1		2		3		4		5				
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	Mod	Medijan	Arit. sredina
1.	Svaka interesna skupina u Dubrovniku zastupa isključivo svoj interes u razvoju turizmu bez uvažavanja interesa drugih skupina.	9,0	8,6	13,0	12,4	25,0	23,8	42,0	40,0	16,0	15,2	4,00	4,00	3,41
2.	Ne postoji suradnja između interesnih skupinu u gradu glede aktivnosti i akcija vezanih uz kruzing turizam.	3,0	2,9	18,0	17,1	28,0	26,7	45,0	42,9	11,0	10,5	4,00	4,00	3,41
3.	Stalni rast kruzing turizma negativno utječe na daljnji razvoj ostalih oblika turizma u Gradu Dubrovniku.	13,0	12,4	28,0	26,7	17,0	16,2	33,0	31,4	14,0	13,3	4,00	3,00	3,07
4.	Kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu.	1,0	1,0	16,0	15,2	18,0	17,1	51,0	48,6	19,0	18,1	4,00	4,00	3,68
5.	Kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu.	2,0	1,9	28,0	26,7	23,0	21,9	34,0	32,4	18,0	17,1	4,00	3,00	3,36
6.	Kruzing turizam djeluje na sezonski porast cijena u Gradu.	7,0	6,7	24,0	22,9	24,0	22,9	38,0	36,2	12,0	11,4	4,00	3,00	3,23
7.	Kruzing turizam jača ovisnost gospodarstva Grada o turizmu (turističku monokulturu).	3,0	2,9	19,0	18,1	31,0	29,5	41,0	39,0	11,0	10,5	4,00	3,00	3,36
8.	Kruzing turizam potiče razvoj drugih djelatnosti u gradu Dubrovniku.	5,0	4,8	30,0	28,6	29,0	27,6	32,0	30,5	9,0	8,6	4,00	3,00	3,10
9.	Kruzing turizam doprinosi porastu konflikata između gostiju i domaćina.	13,0	12,4	28,0	26,7	27,0	25,7	32,0	30,5	5,0	4,8	4,00	3,00	2,89
10.	Kruzing turizam smanjuje zadovoljstvo uslugom stacionarnih turista.	5,0	4,8	16,0	15,2	13,0	12,4	46,0	43,8	25,0	23,8	4,00	4,00	3,67
11.	Kruzing turizam doprinosi porastu kriminaliteta	31,0	29,5	44,0	41,9	20,0	19,0	9,0	8,6	1,0	1,0	2,00	2,00	2,10
12.	Razvoj kruzing turizma pridonosi boljoj valorizaciji i zaštiti kulturne baštine Grada.	17,0	16,2	33,0	31,4	34,0	32,4	17,0	16,2	4,0	3,8	3,00	3,00	2,60
13.	Kruzing turizam značajno onečišćuje okoliš u gradu Dubrovniku.	11,0	10,5	16,0	15,2	37,0	35,2	27,0	25,7	14,0	13,3	3,00	3,00	3,16
14.	Kruzing turizam pozitivno utječe na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu	0,0	0,0	10,0	9,5	25,0	23,8	46,0	43,8	24,0	22,9	4,00	4,00	3,80
15.	Lokalna samouprava na prikladan način usmjerava razvoja kruzing turizma u Gradu	19,0	18,1	47,0	44,8	25,0	23,8	13,0	12,4	1,0	1,0	2,00	2,00	2,33

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Da bi se dobila preciznija slika u ocjeni slaganja dionika sa 15 prikazanih stavova izvršena je njihova klasifikacija u četiri skupine učinaka: ekološki, ekonomski, aktivnost i suradnja između dionika te socijalni (Tablica 21).

Tablica 21: Ocjena dionika prema kategorijama

Skupina	Skupina			
	Ekološka	Ekonomska	Aktivnosti i suradnja	Socijalni
Ocjena	2,84	3,08	2,59	3,05

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Rezultati ocjena dionika prema skupinama ukazuje se na različita mišljenja koje kruzing turizam generira u Dubrovniku. Ekološki utjecaj (pitanje broj 13) je ocijenjen 3,16 tj. uz obrnuto kodiranje (jer se radi o negativno postavljenoj tvrdnji) sa 2,84 što nam ukazuje na relativno neopredijeljen stav ispitanika o ovom učinku. U ekonomskoj skupini pitanja, negativni učinci (pitanja 3,4,5,6,7,8), te su obrnutim kodiranjem negativnih učinaka, svi svedeni na jednaki odnos i ukupna ocjena je 3,08 što prikazuje neopredijeljen stav ispitanika na ekonomski učinak kruzing turizma. Kategorija aktivnosti i suradnja (pitanja 1 i 2) uz primjenu suprotnog kodiranja na oba dva pitanja, ocijenjena je sa 2,59 što predstavlja najlošiju ocjenu i ukazuje na mišljenje ispitanika kako nema dobre suradnje između interesnih skupina. Posljednja socijalna skupina (pitanja 9,10,11,12,14) uz suprotno kodiranje, ocijenjena je sa srednjom ocjenom 3,05 što također pokazuje prilično neopredijeljen stav ispitanika.

Sljedeća pitanja odnose se na slaganje dionika sa predloženim mjerama o daljnjem razvoju kruzing turizma Dubrovnika. Rezultati tog ispitivanja su dani u Tablici 21 u kojoj su vidljivo broj ispitanika po pojedinoj ocjeni, aritmetička sredina, te mod i median.

Ocjene dionika su različite, a svi se slažu oko potrebe produženja dužine boravka kruzing turista, reduciranje broja dolazaka (uvođenje kvota dolazaka), uspostavljanje optimalne granice između stacionarnih i kruzing dolazaka. Nešto manje ocjene odnose se na reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom, a najmanja ocjena se odnosi na potpunu zabranu kruzing turizma u Dubrovniku što govori da se ispitanicu ne slažu sa restriktivnom politikom reduciranja broj kruzing turista.

Tablica 22: Slaganje sa predloženim mjerama za razvoj turizma grada Dubrovnika

ISPITANA TVRDNJA		Ocjene										Mjere disperzije		
		1		2		3		4		5				
		f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	Mod	Medijan	Aritmetička sredina
1.	Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	4,0	3,8	7,0	6,7	11,0	10,5	54,0	51,4	29,0	27,6	4,00	4,00	3,92
2.	Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	8,0	7,6	29,0	27,6	17,0	16,2	34,0	32,4	17,0	16,2	4,00	3,00	3,22
3.	Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	4,0	3,8	16,0	15,2	22,0	21,0	40,0	38,1	23,0	21,9	4,00	4,00	3,59
4.	Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	44,0	41,9	46,0	43,8	10,0	9,5	3,0	2,9	2,0	1,9	2,00	2,00	1,79
5.	Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	2,0	1,9	3,0	2,9	16,0	15,2	63,0	60,0	21,0	20,0	4,00	4,00	3,93
6.	Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada	2,0	1,9	2,0	1,9	21,0	20,0	64,0	61,0	16,0	15,2	4,00	4,00	3,86

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

U slučaju slaganja sa predloženim mjerama za razvoj turizma grada Dubrovnika, statističke vrijednosti moda i medijana se značajno ne razlikuju, osim u prethodno navedene dvije kategorije restriktivnih zabrana.

Paralelno s tim, provedena je zasebna analiza s obzirom na kriterij mjesta stanovanja,. te ostvarivanja dodatnih prihoda od turizma. Ovom prilikom, onaj mali broj koji ostvaruje prihode van turizma nije uzet u obzir već se smatra kao da nema dodatnih prihoda. Rezultati se vide u Tablicama 23. i 24.

Ova podvojenost istraživanja stavova i mišljenja dionika, dodatno je doprinijela i produbila ovo istraživanje. Time se testirao princip latentnog utjecaja skupina koje ostvaruju dodatne prihode od turizma, izvan svog profesionalnog rada kojeg obavljaju, te analiziralo mišljenje ispitanika u ovisnosti o mjestu stanovanja tj. od udaljenosti od povijesne jezgre koju najviše posjećuju turisti.

Tablica 23: Ocjene ispitanika s obzirom na područje Grada u kojem živi

Područje grada u kojem ispitanik stanuje		Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada
Povijesna jezgra	Arit. sredina	4,57	3,14	4,00	1,86	4,29	4,14
	N	7	7	7	7	7	7
	Median	5,00	3,00	5,00	2,00	5,00	4,00
Ploče-Kono	Arit. sredina	4,00	3,75	3,50	2,06	3,81	3,94
	N	16	16	16	16	16	16
	Median	4,00	4,00	4,00	2,00	4,00	4,00
Lapad	Arit. sredina	4,00	3,18	3,32	1,82	3,86	3,68
	N	22	22	22	22	22	22
	Median	4,00	3,50	4,00	2,00	4,00	4,00
Montovjerna	Arit. sredina	3,78	3,22	4,11	2,22	3,78	4,11
	N	9	9	9	9	9	9
	Median	4,00	4,00	4,00	2,00	4,00	4,00
Gruž	Arit. sredina	3,50	3,00	4,00	1,44	4,00	3,72
	N	18	18	18	18	18	18
	Median	4,00	3,00	4,00	1,00	4,00	4,00
Van Grada	Arit. sredina	3,97	3,12	3,36	1,70	3,97	3,88
	N	33	33	33	33	33	33
	Median	4,00	3,00	4,00	2,00	4,00	4,00

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Iz Tablice 23 je vidljivo da ispitanici koji žive bliže povijesnoj jezgri daju veće ocjene mjerama za smanjenje broja kruzera točnije optimiziranje broja (ocjene od 3,5-4,57) dok su drugi koji žive dalje od povijesne jezgre relativno neopredijeljeni po ovom pitanju (ocjene od 3,36-4,11). Isti odnos vrijedi i za restriktivne mjere samo što se ocjene ovih mjera nalaze u nešto nižem razredu i općenito su protiv ovih mjera što je već prije u analizi utvrđeno.

Tablica 24: Ocjene ispitanika s obzirom da li ostvaruju dodatne prihode od turizma

Ostvarivanje dodatnih prihoda van stalnog zaposlenja		Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada
Da, u turizmu	Arit. sredina	4,58	3,42	3,42	1,58	4,25	4,17
	N	12	12	12	12	12	12
	Median	5,00	3,50	3,50	1,50	4,00	4,00
Ne ostvarujem	Arit. sredina	3,84	3,19	3,61	1,82	3,89	3,82
	N	93	93	93	93	93	93
	Median	4,00	3,00	4,00	2,00	4,00	4,00

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Iz ove dodatne analize budućih mjera vidljivo je da ispitanici koji ostvaruju dodatne prihode od turizma daju veće ocjene svim mjerama za bolju organizaciju ovog vida turizma osim u dvije kategorije koje se odnose na potpunu zabranu i poticanje dolaska brodova manjeg kapaciteta što nam ne neki način sugerira njihovu veću zainteresiranost za ovaj vid turizma i bolju regulaciju i optimiziranje broja kruzerskih gostiju koji borave u Gradu na dnevnoj razini posebno u kategoriji uvođenja dnevnih kvota što su ocijenili sa prosječnom ocjenom 4,58.

5.4. Testiranje istraživačkih hipoteza

H1. Dionici ocjenjuju ekonomske učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito pozitivne.

Provedeno je testiranje t-testom o aritmetičkoj sredini osnovnog skupa. Statistička hipoteza je postavljena na način da je prosječna ocjena jednaka 3,5 (testna veličina) što predstavlja pozitivan stav ispitanika budući se ispituje imaju li ekonomski učinci kruzing turizma pozitivne učinke. Kako bi analiza bila smislena i konzistentna, negativno formulirane tvrdnje i ovdje su obrnuto kodirane.

Tablica 25: Rezultati t-testa vezane za ekonomske učinke kruzing turizma

Ekonomski učinci kruzing turizma	Test Value = 3.50					
					95% Confidence Interval of the Difference	
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Lower	Upper
Kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu.	1,851	104	,067	,176	-,01	,36
Kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu.	-1,274	104	,205	-,138	-,35	,08
Kruzing turizam potiče razvoj drugih djelatnosti u gradu Dubrovniku.	-3,910	104	,000	-,405	-,61	-,20
Stalni rast kruzing turizma negativno utječe na daljnji razvoj ostalih oblika turizma u Gradu Dubrovniku.	-4,561	104	,000	-,567	-,81	-,32
Kruzing turizam djeluje na sezonski porast cijena u Gradu.	-6,614	104	,000	-,729	-,95	-,51
Kruzing turizam jača ovisnost gospodarstva Grada o turizmu (turističku monokulturu).	-8,907	104	,000	-,862	-1,05	-,67

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Iz Tablice 25 je vidljivo da svi rezultati testa osim jednog pokazuju empirijsku signifikantnost za sva postavljena pitanja (p-vrijednosti su oko 0,00 što je <0,05) što znači da je za sve osim tvrdnje da kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu aritmetička sredina različita od testne vrijednosti 3,5. Štoviše, u tablici su dane vrijednosti za dvostrani test (2-tailed) jer korištena verzija SPSS-a samo tu opciju nudi dok nam je za ovako formuliranu hipotezu prikladan jednosmjerni test (one-tailed, engl.) te se stoga navedena p vrijednost treba podijeliti sa 2. Ipak, bez obzira na prihvatljivu signifikantnost, aritmetičke sredine ocjena svih tvrdnji osim prve postavljene manje su od navedene testne vrijednosti što je vidljivo iz kolone srednja razlika (mean difference) koja je negativna kao i iz posljednja dva stupca tabele koja pokazuju gornji i donji interval povjerenja (prihvaćanja) koji su također većinom negativnog predznaka. Kako se hipotezom pretpostavlja kako su te ocjene veće, navedeni nalazi pokazuju kako se postavljena hipoteza ne može prihvatiti.

Ovakav rezultat možemo povezati i sa utvrđenim pravilom da se lokalno stanovništvo u početku uvijek „oduševi“ sa nekom novom pojavom dok sa protekom vremena taj pozitivni početni učinak jenjava i počinje se sa oprezom promatrati ta pojava. To je u skladu sa Doxeyevim indeksom iritacije domaćeg stanovništva prema turistima ili putnicima. Domaći

habitus prolazi kroz nekoliko faza koje se sastoje od euforije, apatije, nelagode i na kraju antagonizma kada taj odnos prerasta u konflikt (Benić, 2011.).

H.1.1. Ocjene ekonomskih učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda od turizma.

Testiranje ove hipoteze provedeno je primjenom Wilcoxon-Mann Whitney testa čiji rezultati su dani u tablicama 26 i 27.

Tablica 26: Rangovi ekonomskih učinaka kruzing turizma obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda

Ekonomski učinci kruzing turizma	Ostvarivanje dodatnih prihoda van stalnog zaposlenja	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu.	Da, u turizmu	12	55,46	665,50
	Ne ostvarujem	93	52,68	4899,50
	Total	105		
Kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu.	Da, u turizmu	12	47,58	571,00
	Ne ostvarujem	93	53,70	4994,00
	Total	105		
Kruzing turizam potiče razvoj drugih djelatnosti u gradu Dubrovniku.	Da, u turizmu	12	47,71	572,50
	Ne ostvarujem	93	53,68	4992,50
	Total	105		
Stalni rast kruzing turizma negativno utječe na daljnji razvoj ostalih oblika turizma u Gradu Dubrovniku.	Da, u turizmu	12	50,58	607,00
	Ne ostvarujem	93	53,31	4958,00
	Total	105		
Kruzing turizam djeluje na sezonski porast cijena u Gradu.	Da, u turizmu	12	58,17	698,00
	Ne ostvarujem	93	52,33	4867,00
	Total	105		
Kruzing turizam jača ovisnost gospodarstva Grada o turizmu (turističku monokulturu).	Da, u turizmu	12	58,08	697,00
	Ne ostvarujem	93	52,34	4868,00
	Total	105		

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Iako u prethodnim analizama, vidimo da ispitanici koji ostvaruju dodatne prihode od turizma nešto većim ocjenama ocjenjuju mjere za bolju organizaciju kruzing turizma, provedenim testom čiji rezultati su vidljivi u Tablici 26 i 27. razlike u ocjenama ekonomskih učinaka nemaju empirijsku signifikantnost (α>0,05 po svim pitanjima) pa možemo zaključiti da ne

postoji statistički značajna razlika u ocjeni ekonomskih učinaka između ispitanika koji ostvaruju i onih koji ne ostvaruju dodatne prihode od turizma.

Tablica 27: Rezultati Wilcoxon-Mann Whitney testa - ocjena ekonomskih učinaka ispitanika koji ostvaruju dodatne prihode od turizma

	Kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu.	Kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu.	Kruzing turizam potiče razvoj drugih djelatnosti u gradu Dubrovniku.	Stalni rast kruzing turizma negativno utječe na daljnji razvoj ostalih oblika turizma u Gradu Dubrovniku.	Kruzing turizam djeluje na sezonski porast cijena u Gradu.	Kruzing turizam jača ovisnost gospodarstva Grada o turizmu (turističku monokulturu).
Mann-Whitney U	528,500	493,000	494,500	529,000	496,000	497,000
Wilcoxon W	4899,500	571,000	572,500	607,000	4867,000	4868,000
Z	-,318	-,678	-,664	-,301	-,649	-,645
Asymp. Sig. (2-tailed)	,750	,498	,506	,763	,517	,519

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

H.1.2. Ocjene ekonomskih učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

Da bi se ispitalo da li postoji razlika u ocjenama ekonomskih učinaka kruzing turizma ispitanika s obzirom na mjesto stanovanja, proveden je Kruskal-Wallis test koji je pokazao kako nema empirijske signifikantnosti ($\alpha>0,05$ po svim pitanjima), a rezultati testa su dani u Tablicama 28 i 29.

Stoga se hipoteza H.1.2. ne može prihvatiti.

Tablica 28: Rangovi ekonomskih učinaka kruzing turizma obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika

	Područje grada u kojem ispitanik stanuje	N	Mean Rank
Kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu.	Povijesna jezgra	7	66,07
	Ploče-Kono	16	44,44
	Lapad	22	52,48
	Montovjerna	9	53,50
	Gruž	18	53,44
	Van Grada	33	54,35
	Total	105	

Kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu.	Povijesna jezgra	7	58,36
	Ploče-Kono	16	48,03
	Lapad	22	47,86
	Montovjerna	9	53,44
	Gruž	18	54,28
	Van Grada	33	56,88
	Total	105	
Kruzing turizam potiče razvoj drugih djelatnosti u gradu Dubrovniku.	Povijesna jezgra	7	50,29
	Ploče-Kono	16	51,03
	Lapad	22	44,75
	Montovjerna	9	64,11
	Gruž	18	59,89
	Van Grada	33	53,24
	Total	105	
Stalni rast kruzing turizma negativno utječe na daljnji razvoj ostalih oblika turizma u Gradu Dubrovniku.	Povijesna jezgra	7	28,07
	Ploče-Kono	16	58,69
	Lapad	22	49,02
	Montovjerna	9	54,17
	Gruž	18	65,00
	Van Grada	33	51,32
	Total	105	
Kruzing turizam djeluje na sezonski porast cijena u Gradu.	Povijesna jezgra	7	49,07
	Ploče-Kono	16	47,34
	Lapad	22	43,30
	Montovjerna	9	74,00
	Gruž	18	59,31
	Van Grada	33	53,88
	Total	105	
Kruzing turizam jača ovisnost gospodarstva Grada o turizmu (turističku monokulturu).	Povijesna jezgra	7	42,14
	Ploče-Kono	16	49,88
	Lapad	22	44,95
	Montovjerna	9	66,67
	Gruž	18	55,22
	Van Grada	33	57,24
	Total	105	

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Tablica 29: Rezultati Kruskal-Wallis testa - ocjena ekonomskih učinaka ispitanika s obzirom na mjesto stanovanja

	Kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu.	Kruzing turizam djeluje na porast zaposlenosti u Gradu.	Kruzing turizam potiče razvoj drugih djelatnosti u gradu Dubrovniku.	Stalni rast kruzing turizma negativno utječe na daljnji razvoj ostalih oblika turizma u Gradu Dubrovniku.	Kruzing turizam djeluje na sezonski porast cijena u Gradu.	Kruzing turizam jača ovisnost gospodarstva Grada o turizmu (turističku monokulturu).
Chi-Square	3,022	1,972	4,163	9,061	8,609	5,665
df	5	5	5	5	5	5
Asymp. Sig.	,697	,853	,526	,107	,126	,340

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

H2. Dionici ocjenjuju društvene učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito negativne.

Ova hipoteza je testirana također primjenom t-testa gdje je testna vrijednost 2.5, te za prihvaćanje hipoteze očekujemo prosječne ocjene manje od 2.5 .

Tablica 30: Rezultati t-testa vezane za društvene učinke kruzing turizma

Društveni učinci kruzing turizma	Test Value = 2.5					
					95% Confidence Interval of the Difference	
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Lower	Upper
Svaka interesna skupina u Dubrovniku zastupa isključivo svoj interes u razvoju turizmu bez uvažavanja interesa drugih skupina.	,807	104	,422	,090	-,13	,31
Ne postoji suradnja između interesnih skupinu u gradu glede aktivnosti i akcija vezanih uz kruzing turizam.	,939	104	,350	,090	-,10	,28
Kruzing turizam doprinosi porastu konflikata između gostiju i domaćina.	5,616	104	,000	,614	,40	,83
Kruzing turizam smanjuje zadovoljstvo uslugom stacionarnih turista.	-1,497	104	,137	-,167	-,39	,05
Kruzing turizam doprinosi porastu kriminaliteta	15,057	104	,000	1,405	1,22	1,59
Razvoj kruzing turizma pridonosi boljoj valorizaciji i zaštiti kulturne baštine Grada.	,965	104	,337	,100	-,11	,31
Kruzing turizam pozitivno utječe na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu	14,752	104	,000	1,300	1,13	1,47

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Iz prethodne tablice i provedenog testa može se zaključiti kako ne možemo prihvatiti hipotezu da ispitanici pretežno negativno ocjenjuju društvene učinke kruzing turizma. Naime, p

vrijednost je ispod tražene razine $\alpha<0,05$ za treću, petu i sedmu tvrdnju dok je za ostale i nakon dijeljenja sa 2 viša od te vrijednosti što pokazuje kako se aritmetičke ocjene samo za neke od navedenih tvrdnji o društvenim učincima kruzing turizma statistički značajno razlikuju od postavljene teste veličine. Međutim, one su, osim kod jedne, od nje više (što pokazuju stupci Mean difference i Confidence interval) a ne niže kako se hipotezom pretpostavlja te se stoga ova hipoteza ne može prihvatiti (Lane, D, n.a.).

H.2.1. Ocjene društvenih učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda ispitanika.

Testiranje ove hipoteze također je provedeno primjenom Wilcoxon-Mann Whitney testa čiji rezultati su dani u tablicama 31 i 32.

Tablica 31: Rangovi društvenih učinaka kruzing turizma obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda ispitanika.

	Ostvarivanje dodatnih prihoda van stalnog zaposlenja	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Svaka interesna skupina u Dubrovniku zastupa isključivo svoj interes u razvoju turizmu bez uvažavanja interesa drugih skupina.	Da, u turizmu	12	50,71	608,50
	Ne ostvarujem	93	53,30	4956,50
	Total	105		
Ne postoji suradnja između interesnih skupinu u gradu glede aktivnosti i akcija vezanih uz kruzing turizam.	Da, u turizmu	12	54,17	650,00
	Ne ostvarujem	93	52,85	4915,00
	Total	105		
Kruzing turizam doprinosi porastu konflikata između gostiju i domaćina.	Da, u turizmu	12	41,00	492,00
	Ne ostvarujem	93	54,55	5073,00
	Total	105		
Kruzing turizam smanjuje zadovoljstvo uslugom stacionarnih turista.	Da, u turizmu	12	43,29	519,50
	Ne ostvarujem	93	54,25	5045,50
	Total	105		
Kruzing turizam doprinosi porastu kriminaliteta	Da, u turizmu	12	62,33	748,00
	Ne ostvarujem	93	51,80	4817,00
	Total	105		
Razvoj kruzing turizma pridonosi boljoj valorizaciji i zaštiti kulturne baštine Grada.	Da, u turizmu	12	48,75	585,00
	Ne ostvarujem	93	53,55	4980,00
	Total	105		
Kruzing turizam pozitivno utječe na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu	Da, u turizmu	12	51,04	612,50
	Ne ostvarujem	93	53,25	4952,50
	Total	105		

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Tablica 32: Rezultati Wilcoxon-Mann Whitney testa - ocjena društvenih učinaka ispitanika koji ostvaruju dodatne prihode od turizma

	Svaka interesna skupina u Dubrovniku zastupa isključivo svoj interes u razvoju turizmu bez uvažavanja interesa drugih skupina.	Ne postoji suradnja između interesnih skupinu u gradu glede aktivnosti i akcija vezanih uz kruzing turizam.	Kruzing turizam doprinosi porastu konflikata između gostiju i domaćina.	Kruzing turizam smanjuje zadovoljstvo uslugom stacionarnih turista.	Kruzing turizam doprinosi porastu kriminaliteta	Razvoj kruzing turizma pridonosi boljoj valorizaciji i zaštiti kulturne baštine Grada.	Kruzing turizam pozitivno utječe na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu
Mann-Whitn. U	530,500	544,000	414,000	441,500	446,000	507,000	534,500
Wil. W	608,500	4915,000	492,000	519,500	4817,000	585,000	612,500
Z	-,289	-,149	-1,501	-1,239	-1,194	-,534	-,251
Sig.ailed)	,772	,882	,133	,215	,233	,594	,802

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Kao i kod ocjene ekonomskih učinaka, testiranje je pokazalo da nema empirijske signifikantnosti niti kod ovog kriterija ispitivanja, pa se ni ova hipoteza ne može prihvatiti.

H.2.2. Ocjene društvenih učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

Testiranje je ponovno provedeno primjenom Kruskal-Wallis testa.

Tablica 33: Rangovi društvenih učinaka kruzing turizma obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika

	Područje grada u kojem ispitanik stanuje	N	Mean Rank
Svaka interesna skupina u Dubrovniku zastupa isključivo svoj interes u razvoju turizmu bez uvažavanja interesa drugih skupina.	Povijesna jezgra	7	30,00
	Ploče-Kono	16	55,16
	Lapad	22	49,27
	Montovjerna	9	62,67
	Gruž	18	55,56
	Van Grada	33	55,29
	Total	105	
Ne postoji suradnja između interesnih skupinu u gradu glede aktivnosti i akcija vezanih uz kruzing turizam.	Povijesna jezgra	7	31,21
	Ploče-Kono	16	58,53
	Lapad	22	53,66

	Montovjerna	9	60,22
	Gruž	18	62,83
	Van Grada	33	47,17
	Total	105	
Kruzing turizam doprinosi porastu konflikata između gostiju i domaćina.	Povijesna jezgra	7	29,93
	Ploče-Kono	16	42,09
	Lapad	22	54,64
	Montovjerna	9	64,28
	Gruž	18	59,58
	Van Grada	33	55,42
	Total	105	
Kruzing turizam smanjuje zadovoljstvo uslugom stacionarnih turista.	Povijesna jezgra	7	28,21
	Ploče-Kono	16	47,63
	Lapad	22	52,25
	Montovjerna	9	49,94
	Gruž	18	66,58
	Van Grada	33	54,79
	Total	105	
Kruzing turizam doprinosi porastu kriminaliteta	Povijesna jezgra	7	45,93
	Ploče-Kono	16	47,50
	Lapad	22	48,20
	Montovjerna	9	54,33
	Gruž	18	62,06
	Van Grada	33	55,06
	Total	105	
Razvoj kruzing turizma pridonosi boljoj valorizaciji i zaštiti kulturne baštine Grada.	Povijesna jezgra	7	48,43
	Ploče-Kono	16	47,25
	Lapad	22	54,68
	Montovjerna	9	60,44
	Gruž	18	58,28
	Van Grada	33	50,73
	Total	105	
Kruzing turizam pozitivno utječe na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu	Povijesna jezgra	7	55,86
	Ploče-Kono	16	34,13
	Lapad	22	51,18
	Montovjerna	9	62,33
	Gruž	18	58,39
	Van Grada	33	57,27
	Total	105	

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Tablica 34: Rezultati Kruskal-Wallis testa - ocjena društvenih učinaka ispitanika s obzirom na mjesto stanovanja

	Svaka interesna skupina u Dubrovniku zastupa isključivo svoj interes u razvoju turizmu bez uvažavanja interesa drugih skupina.	Ne postoji suradnja između interesnih skupinu u gradu glede aktivnosti i akcija vezanih uz kruzing turizam.	Kruzing turizam doprinosi porastu konflikata između gostiju i domaćina.	Kruzing turizam smanjuje zadovoljstvo uslugom stacionarnih turista.	Kruzing turizam doprinosi porastu kriminaliteta	Razvoj kruzing turizma pridonosi boljoj valorizaciji i zaštiti kulturne baštine Grada.	Kruzing turizam pozitivno utječe na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu
Chi-Square	6,134	8,607	9,014	9,959	3,588	2,220	9,379
df	5	5	5	5	5	5	5
Asymp. Sig.	,293	,126	,109	,076	,610	,818	,095

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

I kod ovog ispitivanja se pokazalo da nema empirijske signifikantnosti ocjena ispitanika s obzirom na mjesto stanovanja pa se ova hipoteza ne može prihvatiti.

H3. Dionici ocjenjuju ekološke učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito negativne.

Ispitanici su ove učinke ocijenili, uz suprotno kodiranje, sa srednjom ocjenom od 2,84. Stoga je testna granica postavljena na 2,5 te, sukladno postavljenoj hipotezi i obrnutom kodiranju, za prihvaćanje hipoteze prosječna ocjena treba biti manja od 2.5. Iako je empirijska signifikantnost prihvatljiva (p= 0,004/2= 0,002), rezultati pokazuju kako razlika iznosi 0,34 u pozitivnom smislu, te stoga ovu hipotezu ne možemo prihvatiti.

Tablica 35: Rezultati t-testa vezane za ekološke učinke kruzing turizma

	Test Value = 2.5					
					95% Confidence Interval of the Difference	
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Lower	Upper
Kruzing turizam značajno onečišćuje okoliš u gradu Dubrovniku.	2,983	104	,004	,338	,11	,56

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

H4. Dionici nisu zadovoljni usmjeravanjem razvoja kruzing turizma od strane lokalne samouprave.

Rezultati testiranja ove hipoteze prikazani su Tablici 36.

Tablica 36: Rezultati t-testa vezane za usmjeravanje kruzing turizma od strane lokalne samouprave

	Test Value = 2.5					
					95% Confidence Interval of the Difference	
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Lower	Upper
Lokalna samouprava na prikladan način usmjerava razvoja kruzing turizma u Gradu	-1,803	104	,074	-,167	-,35	,02

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Lokalna samouprava, iako zakonski nema velike formalne ovlasti u usmjeravanju ovog vida turizma, može značajno usmjeriti ili ograničiti razvoj kruzing turizma. Provedenim ispitivanjem vidimo da ispitanici nisu zadovoljni radom lokalne samouprave u ovom segmentu djelovanja, te daju prosječnu ocjenu od 2,33. Jednosmjerni test ima signifikantnost od 0,74/2= 0,37 čime ulazi u prihvatljivu razinu signifikantnosti od < 0.05. Međutim, kako se nula nalazi unutar intervala prihvaćanja danog u dvije posljednje kolone tablice (između -0,35 i 0,02) to znači kako efekt nije značajan te hipotezu ne možemo prihvatiti (Lane, D (n.a)).

H5. Ocjene o budućem razvoju kruzing turizma razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda o turizma

Iz analize je vidljivo da empirijsku signifikantnost ima samo prvi upit „Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota“ ($\alpha<0,05$) iako postoje razlike u ocjenama i kod drugih pitanja (Tablica 21.). Iako ovo pitanje predstavlja srž problema u konfliktu između stacionarnih i kruzerskih gostiju, a to je veliki broj kruzerskih gostiju u kratkom vremenskom razdoblju (pola dana), ne možemo hipotezu prihvatiti jer signifikantnost nalazimo u samo jednom od šest upita.

Tablica 37: Rangovi ocjena o budućem razvoju kruzing turizma s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda od turizma

	Ostvarivanje dodatnih prihoda van stalnog zaposlenja	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	Da, u turizmu	12	73,71	884,50
	Ne ostvarujem	93	50,33	4680,50
	Total	105		
Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	Da, u turizmu	12	57,67	692,00
	Ne ostvarujem	93	52,40	4873,00
	Total	105		
Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	Da, u turizmu	12	49,29	591,50
	Ne ostvarujem	93	53,48	4973,50
	Total	105		
Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	Da, u turizmu	12	47,33	568,00
	Ne ostvarujem	93	53,73	4997,00
	Total	105		
Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	Da, u turizmu	12	63,71	764,50
	Ne ostvarujem	93	51,62	4800,50
	Total	105		
Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada	Da, u turizmu	12	63,96	767,50
	Ne ostvarujem	93	51,59	4797,50
	Total	105		

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Tablica 38: Rezultati Wilcoxon-Mann Whitney testa - ocjene o budućem razvoju kruzing turizma s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda o turizma

	Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada
Mann-Whitney U	309,500	502,000	513,500	490,000	429,500	426,500
Wilcoxon W	4680,500	4873,000	591,500	568,000	4800,500	4797,500
Z	-2,728	-,583	-,467	-,747	-1,473	-1,517
Asymp. Sig. (2-tailed)	,006	,560	,641	,455	,141	,129

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

H6. Ocjene o budućem razvoju kruzing turizma razlikuju se s obzirom na mjesto stanovanja ispitanika

Razlike u ocjenama o budućem razvoju kruzing turizma s obzirom na mjesto stanovanja ispitanika ne pokazuju empirijsku signifikantnost ($\alpha>0,05$) za sva postavljena pitanja pa ovu hipotezu ne možemo prihvatiti. U Tablici 39. i 40. su vidljive ocjene i napravljena je analiza po ovom kriteriju.

Tablica 39: Rangovi ocjena o budućem razvoju kruzing turizma s obzirom na mjesto stanovanja

	Područje grada u kojem ispitanik stanuje	N	Mean Rank
Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	Povijesna jezgra	7	73,21
	Ploče-Kono	16	56,94
	Lapad	22	52,20
	Montovjerna	9	53,50
	Gruž	18	43,97
	Van Grada	33	52,12
	Total	105	
Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	Povijesna jezgra	7	50,71
	Ploče-Kono	16	66,03
	Lapad	22	52,30
	Montovjerna	9	54,33
	Gruž	18	48,14
	Van Grada	33	49,92
	Total	105	
Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	Povijesna jezgra	7	66,21
	Ploče-Kono	16	51,97
	Lapad	22	45,07
	Montovjerna	9	67,50
	Gruž	18	62,67
	Van Grada	33	46,76
	Total	105	
Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	Povijesna jezgra	7	58,64
	Ploče-Kono	16	63,66
	Lapad	22	55,45
	Montovjerna	9	60,44
	Gruž	18	41,56
	Van Grada	33	49,21
	Total	105	

Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	Povijesna jezgra	7	70,00
	Ploče-Kono	16	50,25
	Lapad	22	47,84
	Montovjerna	9	48,11
	Gruž	18	53,42
	Van Grada	33	55,27
	Total	105	
Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada	Povijesna jezgra	7	63,21
	Ploče-Kono	16	58,84
	Lapad	22	47,11
	Montovjerna	9	61,39
	Gruž	18	47,00
	Van Grada	33	52,91
	Total	105	

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

Tablica 40: Rezultati Kruskal-Wallis testa - ocjene o budućem razvoju kruzing turizma s obzirom na mjesto stanovanja

	Reduciranje broja kruzera uvođenjem maksimalnih dnevnih i tjednih kvota	Reduciranje broja kruzera cjenovnom politikom	Poticanja dolazaka brodova manjeg kapaciteta	Potpuna zabrana kruzing turizma i okretanje drugim, stacionarnim oblicima turizma	Produženje dužine boravka kruzing turista (razvoj koncepta „home port“ luke)	Uspostavljanje optimalne granice međuodnosa stacioniranog i kruzing turizma temeljem procjene nosivih kapaciteta Grada
Chi-Square	5,916	4,052	8,756	7,049	4,352	4,698
df	5	5	5	5	5	5
Asymp. Sig.	,315	,542	,119	,217	,500	,454

Izvor: vlastito istraživanje (n= 105)

5.5. Ograničenja istraživanja i preporuke za buduća istraživanja

Ovo istraživanje je provedeno u ograničenim okolnostima i mogućnostima te kao glavni nedostatak mogu navesti da se provelo unutar samo jedne skupine dionika vezanih za kruzing turizam. Istraživanje nije obuhvatilo druge skupine koje sačinjavaju cjelinu odnosa unutar turističke djelatnosti u koju spada i kruzing turizam kao što su lokalno stanovništva, posjetitelji Grada, korisnici usluga kruzing turizma, posade brodova, tvrtke koje nude usluge kruzing turizma pa se jasno nisu dobile ukupne ocjene i mišljenja za ovakav vid turizma. Preporuka je da se u budućim istraživanjima koje bi načelno mogle koristiti i ovaj već provedeni dio da prikupi mišljenje i ovog dijela dionika te time upotpuni cjelinu stavova svih djelatnika i korisnika uključenih u ovaj vid turističke ponude.

Drugo ograničenje evidentno u ovom radu je metoda prikupljanja podataka koja se sastojala od zatvorenih pitanja o stavovima i oni nisu dopuštali izražavanje osobnog mišljenja ispitanika već su morali odabrati već prije pripremljene odgovore koji su im bili na raspolaganju. Odabir je ovisio o trenutnom raspoloženju ispitanika kada je davao odgovore, a također je postojala mogućnost da svi odgovori nisu bili do kraja iskreni i objektivni bez obzira što je anketa potpuno anonimna. Ove navedene nedostatke bi trebalo otkloniti u budućim ispitivanjima na sličnu temu na način da se ispitanicima dozvoli izražavanje osobnog mišljenja u svim ili barem dijelu odgovora što je puno kompleksnije za obraditi i razvrstati ali mogu biti predmet složenije analize.

6. PRIJEDLOZI BUDUĆIH PRAVACA RAZVOJA KRUZING TURIZMA U DUBROVNIKU

Budući pravci razvoja kruzing turizma u Dubrovniku, postali su opće pitanje. To nije pitanje koje se sagledava odvojeno od boravišnog turizma. U Hrvatskoj, od ukupno 378 turističkih mjesta, njih 8 ili oko 2% paralelno su se razvile i u kruzing destinacije (Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatsko, 2007.). Većina njih su gradovi smješteni na obali i otocima. S obzirom na značaj Dubrovnika u boravišnom i kruzing turizmu Hrvatske, većinu problema koji su povezani sa kruzing turizmom u Hrvatskoj, nalazimo i u Dubrovniku, kao nositelju međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj. Ne razvijajući se kao *home port* destinacija, što znači da iz Dubrovnika ne počinju i ne završavaju kruzing putovanja, Dubrovnik se razvio u tranzitnu kruzing destinaciju,

Rast i razvoj ne mogu biti neograničeni već se, uzimajući u obzir ograničenja, mora težiti novom ekonomskom razvoju, prilagođenom resursnoj osnovi Dubrovnika. Kao i većina «obalnih ekonomija», tako i razvoj kruzing turizam sagledava se u sprezi sa procesom litoralizacije. U suvremenim razvoju, litoralizacija postaje glavna okosnica ekonomskog razvoja u priobalju. Tako je problem razvoja kruzing turizma povezan sa razvojem prostora luka-grad u procesu litoralizacije. U tom procesu Povijesna jezgra Dubrovnika doživljava najveće promjene. U urbano turističkom pogledu, oko Povijesne jezgre odvijaju se najznačajniji procesi razvoja turizma Dubrovnika.

6.1. Značaj priobalja u budućem razvoju turizma

Priobalno područje je pod utjecajem potražnje za prostorom i prirodnim resursima. Agendom 21, u poglavlju 17 utvrđene su smjernice za održivi razvoj priobalnih i morskih područja. Ovdje se stavlja naglasak na integralno upravljanje. Koncept integralnog upravljanja priobaljem (*ICM-Integrated Coastal Managament*, engl.) novi je način razmatranja priobalja u cijelosti; smještanja djelatnosti (i aktivnosti) u priobalju, određivanje ekonomskih zona, multimodalne prometne infrastrukture i dr. To su osnovni principi održivog razvoja priobalnog područja i morskog okruženja u priobalju. Posljedično tome dolazi do geografske pokrivenosti priobalnih područja programima integralnog upravljanja.

Određivanje kriterija priobalja tj. priobalnog područja rezultiralo je mnoštvom definicija, ovisno o pristupu. Koncept priobalne zone dolazi od fizikalnih znanosti (fizička geografija i dr.). Projekti poput *LOICZ-Land/Ocean Interactions in the Coastal Zone* od *ICSU-International Council for Science,* (UNESCO) i *ELOISE-European Land-Ocean Interaction Studies* (EU), koriste termin «priobalna zona». Znanstvenici iz socijalnih disciplina koriste pojam «priobalno područje». Ova dva koncepta za neke autore su sinonimi, dok drugi smatraju da imaju dva različita značenja. Pravac u kojem se razvija ovaj proces uključuje maritimnu, ekonomsku i socijalnu strukturu u priobalju[7]. To je unaprijedilo upravljanje ekonomskim aktivnostima. Težište toga je ostvariti snažnu prostorno-ekonomsku strukturu i organizaciju na morskom dijelu, kontaktnoj liniji mora i kopna i u zaleđu. Prema međunarodnim preporukama to se odnosi na:

- priobalnu zonu (obalne vode, obala, područje uz obalu, obalna visoravan)
- morske vode
- kopneno područje.

Obalne vode pokrivaju uski morski pojas blizu obale, čija širina se razlikuje od grada do grada i od države do države[8]. Obala je linija koja dijeli kopno od mora. Područje uz obalu je relativno uski pojas, koji sa svojim granicama prema kopnu uobičajeno doseže prvu obalnu cestu ili uključuje područje rezervirano za javni pristup obali. Obalna visoravan, područje je između uskog pojasa uz samu obalu i, najčešće, najvišeg vrha najbliže uzvisine. Kopneni dio može biti bilo koji dio izvan spomenutog pojasa. Svakako, ne bi se trebala smatrati nevažnom zonom, budući mnogi procesi koji utječu na stanje priobalne zone su upravo iz tog područja. Primjenjujući makro smjernice u razgraničenju priobalnog područja, na lokalnoj razini uzimaju se u obzir tip gospodarstva i tip geografskog prostora. To je dobra osnova za gospodarenje na lokalnoj razini[9].

[7] Pored navedenih aktivnosti, korištenja prirodnih resursa, u kontekstu mora i oceana uključeni su i drugi aspekti. Oni su kompleksni i odnose se na pravne, biološke, određivanje ekonomskih zona u korištenju mora i oceana, kao i veći niz specifičnosti.

[8] Pored navedenih aktivnosti u procesu litoralizacije korištenje vodenih resursa je mnogo šire. U uvjetima eksploatacije vodenih resursa javlja se niz pravila. To uključuje zakonsku regulativu. U slučaju kontakta međunarodnih voda javlja se niz problema koji se regulira pravom na korištenje mora, no u ovom radu tematika se odnosi na priobalje pa se ovaj problem neće dalje produbljivati.

[9] U daljnjem tekstu umjesto koncentracije djelatnosti i obuhvatom koji to uključuje, gdje je potrebno koristit će se pojam litoralizacija. Istraživanja ekonomskih aktivnosti u priobalju zaokuplja brojne istraživače industrijskog i turističkog razvoja. Prednost lociranja razvoja ekonomske aktivnosti daje se područjima uz obalu. Uz obalu je intenzivnije i naseljavanje (Stražičić, 1990, str. 206, Cvitanović, 2002, str. 276).

6.2. Značaj kruzing turizma u turističkom razvoju Dubrovnika

Budući je lučki sustav sastavnica integralnog prostorno ekonomskog razvoja, on je značajna spona u ekonomskom razvoju priobalnih gradova. Samim tim mijenjanje lučkog sustava je dijalektički i složen proces. To zahtjeva kontinuirano praćenje faktora koji ga mijenjaju i modificiraju. Sa nastankom geoekonomskih promjena od 1991. godine, luke u Hrvatskoj prilagođavale su se svojim aktivnostima navedenim promjenama.

U dužem vremenskom razdoblju pojedine luke su preuzimale funkciju drugih luka, a manje luke, posebno otočne, nisu se razvijale. Tako se odnos luke i grada mijenjao. Tek nakon 2000. godine, došlo je do značajne transformacije pojedinih luka u turističke, a manji broj, njih 7 počele su se razvijati u kruzing luke (Đukić, 2001 str. 201).

Od tada, lučki sustav Hrvatske ukazuje na sasvim nove procese u svom razvoju. Sagledavajući prostorno-funkcionalne promjene od 2000. do 2012. godine, u ovom procesu, može se uočiti što se događa sa lučkim sustavom Hrvatske na hijerarhijskoj ljestvici. Samim tim, proces mijenjanja lučkog sistema je delikatan i složen.

Kao što luke transformiraju svoje funkcije od trgovačke u turističke i kruzing destinacije, također se razvijaju funkcije gradova. Funkcionalnu organizaciju unutar ekonomskog razvoja grada, potrebno je definirati i uskladiti s dugoročnim regionalnim razvojem i specifičnostima njihove ekonomske strukture. Uzimajući specifičnosti razvoja, Dubrovnik ima važnu ulogu u ovim procesima. Danas, njegovo turističko značenje, uključujući kruzing turizam u ovim procesima postaje sve važniji.

Utjecaj turizma u transformaciji povijesnih gradova odvija se u skladu s njegovim povijesnim nasljeđem. U varijanti lučkih gradova turistički, a danas kruzing destinacije, u Dubrovniku se znatno promijenio raniji međuodnosi. Taj se razvoj odvija u više faza. U početku, u razdoblju oko 100 godina, razvio se međuodnos grad-luka, a kasnije, oko pola stoljeća, razvijaju se osnovne funkcije luke Dubrovnik. Taj je procesi u skladu s širenjem grada, prometnim razvojem i zbog razvoja ostalih aktivnosti povezano s funkcijama luke. Povijesni dio grada ili povijesni grad postepeno se izdvaja. Budući nije došlo do razvoja Dubrovnika kao teretne luke, izdvajanje luke od grada nije došlo. Ovaj je proces detaljno prikazan u poglavlju 3.

Povijesni grad učvršćuje svoju poziciju. Razvija se "turistički grad" i zajedno tvore turistički povijesni grad.

Budući nije došlo do povlačenja luke i njenih funkcija na novoj lokaciji izvan grada, turistički se razvoj ograničio na uže gradsko područje, a posjete turista sa kružnih putovanja, odvijaju se u Povijesnoj jezgri. Luka se u potpunosti transformirala u turističku luku. Prometnice koje su se prethodnih desetljeća razvijale za pomorsko-kopnenu komunikaciju, a čija je lokacija u obalnom dijelu je bila pogodna, sada u novim uvjetima predstavlja barijeru.

Turizam se ne razvija ujednačeno i uniformno već je koncentriran u određenim područjima. Razvoj i distribucija turizma zahtijevaju usmjeravanje pažnje na probleme na nižim prostornim razinama zbog razumijevanja procesa i međuodnosa. Oni su odraz dva važnija obilježja gradova:

- socio-kulturne heterogenosti,
- ekonomske multifunkcionalnosti; ono ovisi i o specifičnim karakteristikama gradova i nizu promotivnih i razvojnih strategija.

Zbog toga se ispituju različite prostorne i funkcionalne veze. Uspjeh razvoja turizma ovisi o funkcionalnom povezivanju unutar višefunkcionalnom klasteru/mješovitog distrikta. Naglasak je na vrsti povezivanja i nizu različitih kombinacija tog povezivanja. Funkcionalna povezanost između glavnih i drugih atrakcija nije tako izražena kao njihova prostorna blizina gdje se razotkriva različiti stupanj kompatibilnosti između turizma i drugih urbanih funkcija.

Ovaj razvijeni međuodnos luke i grada omogućilo je valorizaciju boravišnog i kruzing turizma. Značaj kruzing turizma u turističkom razvoju Dubrovnika sagledan u odnosu Dubrovnika kao destinacije boravišnog turizma, i kao destinaciju kruzing turizma. Osnovna dva principa koja određuju ovaj proces:

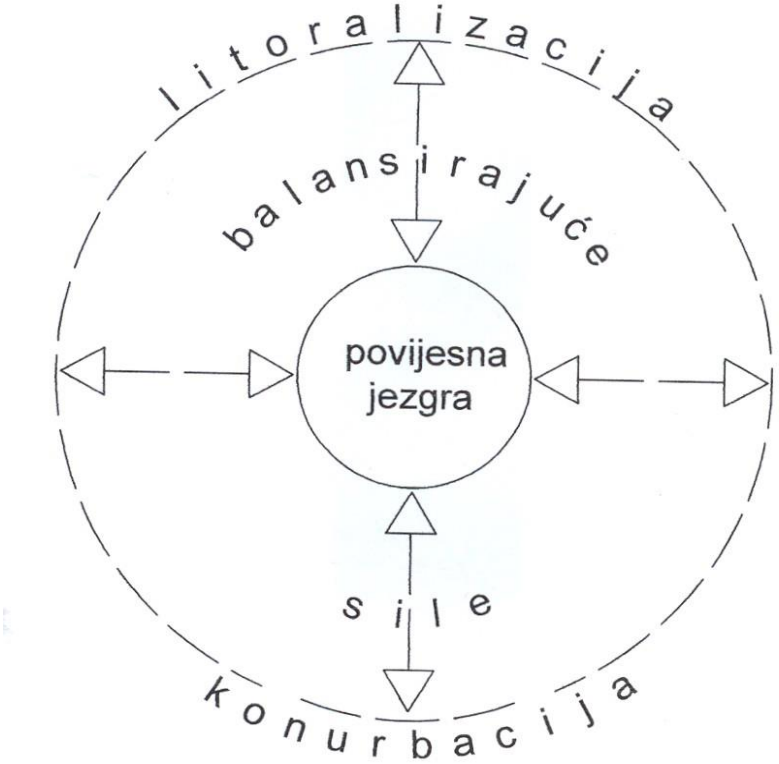
- resurs,
- distribucija resursa.

Ovaj prvi princip obuhvaća antropogene resurse na osnovu kojih se turizam Dubrovnika razvio. Ne ulazeći detaljno u analizu i klasifikaciju antropogenog resursa Dubrovnika,

resursna se osnova višestoljetno povijesno kumulirala, pa prema tome raznolikost tog nasljeđa, materijalnog i nematerijalnog, omogućila je selektivan razvoj turizma.

Kruzing turizam kao selektivni oblik turizma, toliko se snažno razvio da je nadišao granice selektivnosti i postao paralelni i ravnopravni oblik boravišnom turizmu Dubrovnika. Drugi princip je distribucija tih resursa. Budući je oko 95% antropogenih resursa smješteno u Povijesnoj jezgri, posjete turista na kružnim putovanjima odvijaju se u Povijesnoj jezgri. To je povezano sa turističkom funkcijom grada, i uspostavljenim međuodnosom «eksploatacije resursa».

Ovakva situacija pokrenula je mehanizme između i u sprezi sa boravišnim i kruzing turizmom i njegovim selektivnim razvojem. Razvoj grada se odvijao sporo. Tek razvojem turizma dolazi do jačanja obalne ekonomske strukture. Budući se turizam u Dubrovniku temelji na antropogenim resursima, proces litoralizacije je atipičan. Zbog toga su svi pravci kretanja povezani sa korištenjem osnovnog turističkog resursa, a to je Povijesna jezgra Dubrovnika.



Slika 10: Pokretački model litoralizacije urbanog turizma u Dubrovniku

Izvor: Izradio autor

Izrada modela litoralizacije na prostoru Dubrovnika omogućava realno sagledavanje onih specifičnosti koje su povezane sa turističkim razvojem. Za razliku od industrijskog razvoja koji je u većini slučajeva «pokretač» litoralizacije, u Dubrovniku je to turizam, koji razvija procese istih posljedica, a sa drugim ekonomijama.

U našem slučaju, Povijesna jezgra je središnja pokretačka snaga u ovom procesu. Kao takva, potiče druge aktivnosti koje su povezane sa procesom litoralizacije. Povijesna jezgra je u stalnom balansirajućem međuodnosu sa rubnim dijelovima grada. To je označeno sa iscrtanom kružnicom (Slika 11). Zbog dinamike rasta kapaciteta smještaja (i turističkog prometa) dolazi do stalnog usklađivanja razvoja. To ujedno razvija i proces litoralizacije. Zbog distribucije antropogenih resursa, kruzing turizam se «uključuje» kao jedna od turističkih funkcija Dubrovnika. Ovakav mehanizam koji potiče kruzing turizam nije bilo za očekivati. Tako prikazani model je proizašao iz ovog procesa i odnosa.

6.3. Prednosti i nedostatci kruzing turizma u dugoročnom razvoju

Sagledavanje nedostataka kruzing turizma u Dubrovniku temelji se na procjeni važeće dokumentacije, odnosno studija i aktivnosti koje su predviđena na razini Hrvatske. Prema Studiji održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, predlaže se izrada niz specijaliziranih projekata i studija (Tablica 41).

Prema sadržaju predlaže se 11 studija i 7 projekata. One su svrstane u 7 kategorija:

- organizacija,
- promocija,
- edukacija održivost,
- održivost,
- razvoj turističkog proizvoda,
- tarifni sustav,
- monitoring.

Tablica 41. Prijedlozi za izradu projekata razvoja kruzing turizma

Područje	Projekti i aktivnosti
Organizacija	⇒ Izrada projekata ustrojavanja udruga Croatia Adriatic Cruise • Osnivanje udruge Croatia Adriatic Cruise
Promocija	⇒ Izrada marketing plana međunarodnog kruzing turizma u hrvatskoj • Izrada promotivnih materijala i njihova distribucija
Edukacija	⇒ Edukacija sudionika uključenih u međunarodni kruzing turizam • Provođenje edukacijskih seminara • Priprema organizacija studijskih putovanja ⇒ Program rada sa stanovništvom • Implementacija programa rada sa stanovništvom
Održivost	⇒ Izračun nosivih kapaciteta destinacija u međunarodni kruzing turizam ⇒ Izrada studije utjecaja međunarodnog kruzing turizma na okoliš ⇒ Definiranje održivog nosivog kapaciteta istočnog Jadrana na broj i vrsti kruzera za pojedina područja, preventivnih aktivnosti i mehanizama kontrole te sankcije za nastale štete
Razvoj turističkog proizvoda	⇒ Izrada projekta konkurentnosti hrvatske kao kruzing destinacije ⇒ Izrada studija razvoja međunarodnog krurizinga u pojedinim lukama • Podizanje kvalitete i dostupnosti informacija u kruzing destinacijama i unapređenje prometnih i turističkih organizacija
Tarifni sustav	⇒ Izrada prijedloga tarifnog sustava kruzing luka
Prikupljanje informacija (monitoring)	⇒ Kontinuirano praćenje stavova i potrošnje posjetitelja s kruzera u hrvatskim destinacijama ticanja

Izvor: Institut za turizam Hrvatske, str. 22

Cilj je ostvariti odgovarajuće podloge za realizaciju razvoja kruzing turizma do 2020. godine. Autori navedene studije i predloženih projekata koje je potrebno izraditi, ne označavaju stupanj njihova prioriteta. U cjelini, strategija razvoja kruzing turizam Hrvatske navedenom Studijom održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, dobra je podloga za izradu smjernica pojedinih kruzing destinacija.

Postavlja se pitanje koje su aktivnosti u procesu razvoja kruzing turizma poduzimaju u Dubrovniku. Za ovu procjenu preuzeti su kriteriji iz navedene Studije. Tako se procjenjuju neznatno modificirane sedam kategorija iz prethodne tablice.

Tablica 42: Ocjena usmjeravanja razvoja Dubrovnika kao kruzing destinacije

Područje	Smjernice	Ocjena				
		1	2	3	4	5
Organizacija	IZRADA PROJEKATA USTROJSTVA KRUZIN TURIZMA			X		
Promocija	IZRADA MARKENING PLANA		X			
Edukacija	EDUKACIJA SUDIONIKA	X				
	PROGRAM RADA SA STANOVNIŠTVOM	X				
Održivost	IZRAČUN NOSIVOG KAPACITETA		X			
Turistički proizvod	IZRADA PROJEKATA KONKURENTNOSTI KAO DESTINACIJE	X				
	IZRADA STUDIJA MEĐUNARODNOG POLOŽAJA		X			
Tarifni sustav	IZRADA PRIJEDLOGA TARIFNOG SUSTAVA					X
Monitoring	PRAĆENJE STAVOVA POTROŠNJE TURISTA SA KRUZERA				X	

Izvor: izradio autor

Postavlja se pitanje koje su aktivnosti u procesu razvoja kruzing turizma poduzimaju u Dubrovniku. Za ovu procjenu preuzeti su kriteriji iz navedene Studije. Tako se procjenjuju neznatno modificirane sedam kategorija iz prethodne tablice. Predlaganje izrade prikazanih projekata (i aktivnosti) za pojedine destinacije, u cjelini može se prihvatiti zadovoljavajući (Tablica 42).

Iako se kruzing turizam u Dubrovniku od 2000. godine dinamički razvijao, nije se dovoljno uradilo za poboljšanje njegova razvoja. Ovaj se proces može sagledati na dvije razine:

- makro,
- mikro.

U prvoj makro kategoriji, izrađen je samo jedan zvanični dokument. To je Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj. Na makro razini, proizašle su smjernice na nižoj mikro razini, odnosno smjernice za pojedine kruzing destinacije. Na mikro razini, na razini kruzing destinacije Dubrovnika, realizacija smjernica proizašla iz makro razine, nije zadovoljavajuća. Na osnovi izrade pojedinih studija i programa (dokumenata i sl.), može se zaključiti da nije došlo do zadovoljavajuće razine realizacije provodljivosti kruzing turizma u Dubrovniku. Procjena zadovoljenja pojedinih kategorija proizašle iz navedene Studije (Institut za turizam Hrvatske, 2007), može se smatrati procjenom strategije razvoja kruzing turizma Dubrovnika:

- visoka, oko 22%: izrada tarifnog sustava i praćenje turističke potrošnje,
- srednja, oko 11%: području ustrojstva,
- niska, oko 67%: izračun nosivog kapaciteta, program rada sa stanovništvom, procjena konkurentnosti i procjena međunarodnog položaja.

Iako je prošlo 7 godina od izrade Studije održivog razvoja kruzing turizma Hrvatske, nije došlo do znatnije izrade smjernica za Dubrovnik. Vrlo mala razina, oko 22% uvjetno rečeno došlo je do provođenje strategije razvoja kruzing turizma. Ako tome dodamo srednju razinu provođenja strategije, tada je došlo oko 33% njenog provođenja. Ovaj relativan udio provodljivosti strategije nisu najznačajniji čimbenici. Oni su više financijske naravi, dok suštinski problemi skoro uopće nisu rješavani.

7. ZAKLJUČAK

Kruzing turizam kao jedan od fenomena novije dubrovačke povijesti, razmatran je kroz ovaj rad na način da smo analizirali njegov utjecaj na sam grad, stanovništvo, te gospodarska kretanja. Povećanjem broja kruzing putnika na približno jedan milijun godišnje u zadnjih nekoliko godina, utjecaj na boravišne turiste kao i na stanovništvo grada, posebno u staroj gradskoj jezgri, se značajno povećao. Došlo je do istiskivanja određenih gospodarskih djelatnosti kao što su mali obrti, a došlo je do povećanja broja trgovina suvenirima i ugostiteljskih lokala. Cjelokupna turistička djelatnost, sa vrtoglavim cijenama nekretnina u nekoliko godina prethodnog desetljeća uzrokovalo je dodatno iseljavanje stanovništva iz stare gradske jezgre, te pretvaranje stanova u apartmane i sobe za goste. Tako se broj stanovnika smanjio na svega nekoliko stotina koji stalno žive u staroj gradskoj jezgri.

Kroz istraživački dio rada, napravljena je anketa među dionicima koji se direktno ili indirektno bave ovim vidom turističke djelatnosti. Anketirani su djelatnici luke, lučke uprave, turističkih agencija, gradske i županijske uprave, te hotelskih kuća. Cilj je bio istražiti njihovo mišljenje o učincima kruzing turizma kao i ustanoviti njihove preporuke za budući razvoj.

U radu su postavljene i testirane sljedeće hipoteze:

H1. Dionici ocjenjuju ekonomske učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito pozitivne.

H.1.1. Ocjene ekonomskih učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda od turizma.

H.1.2. Ocjene ekonomskih učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

H2. Dionici ocjenjuju društvene učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito negativne.

H.2.1. Ocjene društvenih učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda ispitanika.

H.2.2. Ocjene društvenih učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

H3. Dionici ocjenjuju ekološke učinke kruzing turizma u Dubrovniku kao pretežito negativne.

H.3.1. Ocjene ekoloških učinaka razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda ispitanika.

H.3.2. Ocjene ekoloških učinaka razlikuju se s obzirom na lokaciju stanovanja ispitanika.

H4. Dionici nisu zadovoljni usmjeravanjem razvoja kruzing turizma od strane lokalne samouprave.

H5. Ocjene o budućem razvoju kruzing turizma razlikuju se s obzirom na ostvarivanje dodatnih prihoda o turizma

H6. Ocjene o budućem razvoju kruzing turizma razlikuju se s obzirom na mjesto stanovanja ispitanika

Prikupljanjem podataka na terenu te provedbom statističke obrade pokazalo se kako niti jednu od postavljenih hipoteza ne možemo prihvati. Iako smo očekivali rezultate koji mogu zadovoljiti relativno strogo postavljene granične vrijednosti (2.5 za negativne i 3.5 za pozitivno postavljene tvrdnje), to se nije dogodilo. Ispitanici su u većini slučajeva izražavali neopredijeljen stav kada gledamo skupne učinke od ekonomskih do ekoloških. Samo neke od postavljenih tvrdnji kad ih gledamo pojedinačno zadovoljavaju postavljene hipoteze kao što je tvrdnja da kruzing turizam povećava prihode poslovnih subjekata u Gradu sa ocjenom 3,68 kao i da kruzing turizam ima pozitivan utjecaj na promociju i imidž grada Dubrovnika u svijetu sa ocjenom 3,80.

Dodatni testovi koji su uzeli u obzir da li ispitanici ostvaruju dodatne prihode od turizma ili ne, te na kojoj lokaciji u gradu žive, nisu pokazali statističku signifikantnost iako su rezultirali različitim ocjenama u nekim od postavljenih pitanja.

Preporuke budućeg razvoja se svode na reduciranje broja kruzing turista uvođenjem dnevnih i tjednih kvota kao i produženja dužine boravka turista, ali su anketirani ispitanici protiv restriktivnih mjera kao što su povećanje cijena ili potpuno ukidanje kruzing turizma. Slažu se, također, sa uspostavljanjem optimalne granice broja stacionarnih i kruzing turista kroz aktivnu uloga svih dionika koji se bave ovom problematikom.

Sve navedene i analizirane mjere već se i primjenjuju, te se od 2013. godine do danas smanjio broj kruzing turista, te su se kroz neka nova prometna rješenja i početak uspostavljanja „home porta“ za neke agencije značajno smanjile gužve u prometu kao i u samoj staroj jezgri.

Literatura

1. Ahmetović, S. (2010): Dubrovnik pretvoren u kruzing mravinjak, TUTIZAM info, 21.09,
2. Ban, I. (2010): Analiza najpoznatijih kruzing destinacija u Svijetu, Ekonomska misao i praksa, 2, 301-348.
3. Ban, I. (2011): Utjecaj poslovnih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna izvrsnost, 5(2), 43-66.
4. Benić, I. (2011): Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju, Poslovna izvrsnost, 1, 43-65.
5. Bremner, C. (2012): Top 150 City Destinations: London Leads the Way, Euromonitor International,
6. Carić, H. (2011): Model vrjednovanja onečišćenja u funkciji upravljanja morskim okolišem-primjer cruising turizam, Doktorska disertacija, Knjižnica Instituta za turizam Hrvatske, Zagreb.
7. Costa, P. (1991): Managing Tourism Carry Capacity of Art Cities, *Revue de Tourisme*, 4, 8-11.
8. Crouse Industry News (2013): Annual Report.
9. CRUISE (2013): Market Watch: Annual Report.
10. Cvitanović, A., 2002, Geografski rječnik, Hrvatsko geografsko društvo Zadar, knjiga 2, str. 276.
11. Cvrtila, M (2012): Kruzeri nam donesu 53, a odnesu 338 milijuna eura godišnje! *Slobodna Dalmacija*, Split, str. 17.
12. Dogan, K., Mršić, T. (2013): Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik, Rijeka, 47/48, 73-85.
13. Doorn, W.Y. (1986): Scenario eriting-methods for long term tourism forecasting, Tourism Management, 7, 239-253.
14. *DZS* (2002, 2012): Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj, Zagreb.
15. Đukić, A. (2001): Prometna geografija-Geoprometne odrednice globalizacije u prometu i turizmu, *VUD*, Dubrovnik, str. 201
16. Đukić, A., Jasprica, D. (2010): Novi turistički trendovi na Mediteranu, NOVI TURISTIČKI TRENDOVI NA MEDITERANU, Zbornik radova, Geografski fakultet, Univerzitet u Beogradu: UDK.338-48-52:791.1, 497.5, 61-66.ž

17. Đukić, A., Jerković, S. (2006): Tourist district: Case study Historical Nucleus of Dubrovnik, *International Conference on Applied Business Research, Zbornik radova*, Brno, 178 – 183
18. Đukić, A., Jerković, S. (2008): Neki sociogeografski procesi u povijesnoj jezgri grada Dubrovnika, *Geoadria*, Zadar, 74-94.
19. Đukić, A., Jerković, S. (2008): Utjecaj turista s brodova na kružnom putovanju u Povijesnoj jezgri Dubrovnika, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik.
20. Đukić, A., Lucianović, L. (2002) Tourists on Mediterranean an Cruise Tours, HUMAN CAPITAL, CULTURE AND QUALITY IN TOURISM AND HOSPITALITY INDUSTRY 16th Biennial International Congress HOTEL TOURISM 2002, Opatija.
21. *ECM* (2009): Realise. Wien.
22. *EU* (2006): *ELOISE-European Land-Ocean Interaction Studies*.
23. *EU* (2009): PROMOTING SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT IN EUROPE: Archivement and opportunities, Belgium.
24. Gračan, D., Zadel, Z. (2013): Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik, 47/48, 51-59
25. Grad Dubrovnik (2007-2013): Dokumentacija monitoringa posjete Povijesne jezgre Dubrovnika.
26. Hall, C. M., Williams, A. M. (2002): Tourism and Migration: New Relationships between Production and Consumption (*GeoJournal* Library), Springer, pp, 4-41.
27. INSTITUT ZA TURIZAM (2007): Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, *Institut za turizam Hrvatske*, Zagreb.
28. *ISL* (2010): SSMR (Shiping Statistic and Market Review), 54.
29. Jacobs, W., Durcst, C., Langen, P. (2010: Integrating world cities into production networks: the case of port cities, Global Networks, 10,1, 92-113.ISSN 1470-2266.
30. Jelić, R. (1973): Kružna putovanja morem i Gruška luka, *Naše more,* 4-5/ 134-138.
31. Jelić, R. (1991): Luka Gruž – Od koksa do banana i turista, *Naše more*, 1-2/21-28.
32. Jelić, R. (1993) Klimatska obilježja Gruškog zaljeva u razdoblju od 1983. do 1992. godine, *Naše more,* 4-5/ 225-232.
33. Jerković, S. (2008): Upravljanje urbanim turističkim razvojem u procesu koncentracije ekonomskih djelatnosti u priobalju : Primjer grada Dubrovnika : magistarski rad. Kotor: COBISS.CG-ID, 512275170. 91-99.
34. Jupp, V. (2006): The SAGE Dictionary of Social Research Methods, London.

35. Krželj, Z. (2007): Obilježja početaka razvoja pomorskih krstarenja u Dubrovniku, Magistarski rad, Fakultet za turizam i ugostiteljstvo, Opatija.
36. Lane, D. (n.a), Introduction to Statistics, Online Edition
37. Lechner, F. (2001): Globalization Debates, http: www.emory.edu
38. *Lloyd's Cruise International,* 2007, August/September, str. 36-40.
39. Lučka uprava Dubrovnik (2002-2012): Dokumentacija, Dubrovnik.
40. McMichael, P. (2000): Development and Social Change: A Global Perspective, Pine Forge Press, Thousand Oaks, CA.
41. McNultty, R., Wafer, P. (1999): Transnacional Corporation ant Tourism Research Issues, Tourism Management, 11, 291-295.
42. Mencer, I., (1996): *Kružna putovanja-potencijalni proizvod hrvatskog turizma*, Hotelska kuća, Opatija.
43. Nuryanti, W. (1996). HERITAGE AND POSTMODERN TOURISM, *Annals of Tourism Research*, 23, 249-260.
44. Page, S. J., Yeoman, I., Greenwood, C. and Connell, J. (2010) Scenario planning as a tool to understand uncertainty in tourism: The example of transport and tourism in Scotland to 2025', Current Issues in Tourism, 13 (2): 99-137.
45. Perić, I. (1983) Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici do pojave parobrodarstva do 1941. godine., *Zavod za povijesne znanosti istraživačkog centra Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku,* Knjiga 7, Dubrovnik
46. Perić,T., Oršulić, M. (2011). Kruzing turizam u Republici Hrvatskoj, Naše more, 5-6, 2019-228.
47. Registar 2003, ISL, Institute of Shipping Economics and Logistics, Vol. 48, br. 7, 2004., str.3.
48. Registar 2004, ISL, Institute of Shipping Economics and Logistics, Vol. 49, br.7, 2005., str. 3
49. Robinson, H. (1976.) Geography of Tourism, MacDonald and Evans, London.
50. *SGDU* (1979): Statistički godišnjak, Dubrovnik, str.199
51. Stražičić, N. (1990): (Pomorska geografija svijeta, Školska knjiga, Zagreb, str. 206,
52. Šalja, N. (2013): Anketa dionika.
53. Tkalac-Verčić,A., Sinčić-Čorić,D., Ploški-Vokić,N. (2010): Priručnik za metodologiju istraživačkog rada-Kako osmisliti, provesti i opisati znanstveno i stručno istraživanje, Kerschoffser d.o.o., Zagreb, str.76.
54. *UNESCO* (2002): *LOICZ-Land/Ocean Interactions in the Coastal Zone.*

55. *UNWTO* (2013): Tourism Highlights.
56. Vallega, A. 1999. Fundamentals of Integrated Coastal Management, Kluwer Academic Publishers, str. 6-19, London
57. Vresk, M. (1993): Funkcionalna struktura i funkcionalna klasifikacija gradova Hrvatske, Hrvatski geografski glasnik, 58, 1, 28.
58. Vresk, M. (1996): Funkcionalna struktura i funkcionalna klasifikacija gradova Hrvatske, Hrvatski geografski glasnik, 58, 1, 21.
59. Wood, R.E. (2000): Caribbean cruise tourism: Globalization at sea, Annals of tourism Resaarch. 27, 245-370
60. www.medcruise.com.
61. Zelenika, R. (2000): Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, str,359.