

---

Prof.dr.sc. **Daniela Gračan**  
E-mail: danielag@fthm.hr  
Doc.dr.sc. **Zrinka Zadel**  
E-mail: zrinkas@fthm.hr  
Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Opatija  
Primorska 42, 51410 Opatija

---

## Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske

### SAŽETAK

Ponuda kruzinga važan je dio ukupne ponude nautičkog turizma na Mediteranu i hrvatskom dijelu Jadrana. Osnovna podjela poslovanja može se izvršiti na ponudu plovila i na ponudu luka. Unutar te osnovne podjele razlikuju se i njegove daljnje podvrste podređene osnovnom razvrstavanju.

Hrvatska kruzing ponuda temelji se na specifičnoj hrvatskoj 'old timer' floti dobro opremljenih trabakula, kruzera. Ta flota je vrlo prepoznatljiva na europskom tržištu ponude i veoma je dobro prihvaćena od zahtjevnog tržišta potražnje. Ponuda luka za prihvata kruzera organizirana je kao organizacija velikih gradskih luka s posebno organiziranim prihvatom velikih kruzera. U Europi je organizirana u elitnu udругu luka za prihvata kruzera, 'Cruise Europa', sa sjedištem u Rimu, koju čini 70-ak elitnih europskih luka [1]. U Hrvatskoj, kao članici te udruge postoji luka Dubrovnik koja je organizirana s dva subjekta za prihvata kruzera i to 'Lukom Dubrovnik' u Gružu i 'Starom gradskom lukom'.

U radu se prikazuje kvantitativna i kvalitativna analiza, te se daju smjernice i strategije budućeg razvoja kruzing turizma Republike Hrvatske.

**Ključne riječi:** kruzing turizam, kruzing ponuda, kruzing potražnja, destinacija

### 1. UVODNA RAZMATRANJA

Suvremeni sustav kružnih putovanja pojavio se prije nekih četrdesetak godina u Americi. Već od tada vodeći brodari koji drže linije za kružna putovanja pokazuju jasnu sklonost ka ideji širenja tih brodskih linija na međunarodnom planu putem horizontalne i vertikalne povezanosti većeg broja uslužnih djelatnosti vezanih za brodove za kružna putovanja. Porast broja ponuda brodova za kružna putovanja na globalnom planu nije ograničen samo na pružanje usluga na brodu. Taj trend širenja i jačanja sustava kružnih putovanja sve se više odnosi i na ponude usluga na kopnu kao i na one na brodovima za kružna putovanja koji plove prema određenim odredištima.

### 2. LUKE KRUZING TURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Luke za prihvata kruzera ne obrađuju se u zakonu kao posebne luke, odnosno luke nautičkog turizma. Na taj način kruzing se, još uvijek, razvija izvan logističke potpore nacionalne legislative [2]. Hrvatska ima nekoliko luka koje mogu prihvatiti velike kruzere na vezu uz obalu – to su uglavnom i inače naše najveće luke.

U Hrvatskoj se međunarodni kruzing može organizirati u lukama otvorenim za javni promet (luke osobitog ili međunarodnog značenja, županijske i lokalne luke). U međunarodni kruzing u Hrvatskoj uključeno je dvadesetak javnih luka s različitim

intenzitetom posjećivanja i to kako onih najvećih, kao što su, naprimjer, Split, Rijeka, Dubrovnik i druge, preko županijskih, kao što su Pula, Korčula, Mali Lošinj i druge, do malih, lokalnih luka, kao što je ona na Lopudu, Mljetu, Šipanu i sl.

U lukama otvorenim za javni promet na području Republike Hrvatske brodovi plaćaju lučke pristojbe koje se naplaćuju brodovima za korištenje obala i za administrativne usluge, a donosi ih i javno objavljuje lučka uprava. Osim lučke pristojbe, korisnici luke za dobivene usluge u lukama otvorenim za javni promet, plaćaju lučke naknade [3]. Ovlaštenici koncesije koji obavljaju djelatnost u lukama otvorenim za javni promet dužni su javno objaviti lučke naknade za svaku pojedinu vrstu djelatnosti ili usluge. Lučke naknade koje se najčešće obračunavaju brodovima na kružnim putovanjima u hrvatskim lukama su: naknada za privez i odvez (osnova za obračun je BT ili dužni metar - luka Rijeka); odvoz krutog i tekućeg otpada; potrošnja vode (m<sup>3</sup>) i električne energije. Izračun lučke pristojbe za kruzere u lukama provodi se prema dvije osnove: putnik i bruto tonaža (BT) [4]. Jedinичna cijena po osnovi BT varira ovisno o razredima veličine broda, a cijena po putniku razlikuje se u odnosu na putniku u tranzitu, ukrcanom i/ili iskrcanom putniku.

### 3. PROMET BRODOVA I PUTNIKA U KRUZING TURIZMU

Podaci o fizičkom prometu kruzing turizma u Hrvatskoj donose se, prema metodologiji prikupljanja podataka, samo na prvi ulazak broda u teritorijalne vode RH [5]. Ti su podaci temeljeni na mjesečnim izvještajima lučkih uprava onih luka u koje strani brod na kružnom putovanju prvi put uplovljava nakon ulaska u teritorijalne vode RH. Korištenjem takve metodologije izbjegava se višestruko prikazivanje broja putovanja, putnika i ukupnih dana boravka putnika na međunarodnim kružnim putovanjima u Hrvatskoj. Međutim, s druge strane, takvom metodologijom prikupljanja podataka ne prati se broj brodova i broj putnika u ostalim lukama koje brodovi na međunarodnom kružnom putovanju posjete za vrijeme boravka u Hrvatskoj. Broj putnika na kružnim putovanjima stranih brodova u Hrvatskoj prikazan je tablicom 1.

Tablica 1. Kružna putovanja stranih brodova u Hrvatskoj od 2001.-2010.g.

Godina	broj putnika	broj putovanja
2002.	225.784	307
2003.	333.019	364
2004.	440.254	420
2005.	511.417	456
2006.	597.708	565
2007.	694.104	628
2008.	939.848	822
2009.	989.272	754
I. – XI. 2010.	1.088.580	847

Izvor: Državni zavod za statistiku: Priopćenja o kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj, dostupno na: [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (18. siječnja 2011.)

Analizirajući tablicu 1. može se zaključiti da je u promatranom razdoblju primjetno povećanje broja kružnih putovanja kao i broj putnika na kružnim putovanjima u Hrvatskoj. U razdoblju od siječnja do studenoga 2010. ostvareno je 847 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj sa 1.088.580 putnika.

Kružna putovanja stranih brodova, dani boravka i putnici prema zastavi broda u 2010.g. prikazani su tablicom 2.

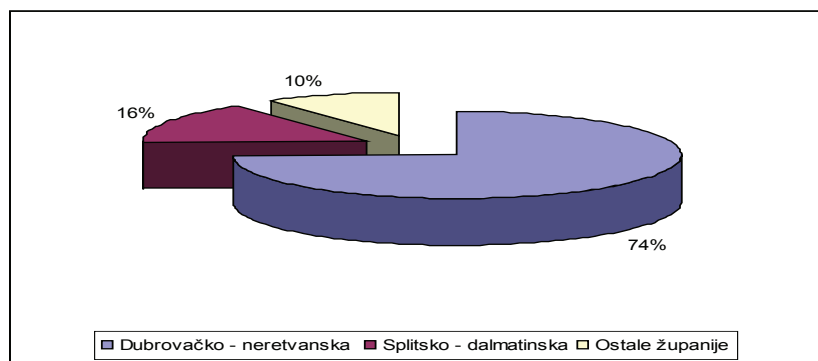
Tablica 2. Kružna putovanja stranih brodova, dani boravka i putnici prema zastavi broda u Hrvatskoj, I. - XI 2010.g.

Zastave broda	Putovanja	Dani boravka	Putnici na brodu
<b>Ukupno</b>	847	1 729	1 088 580
Bahami	200	316	203 635
Belgija	32	195	4 989
Bermuda	34	47	55 643
Francuska	29	85	4 411
Grčka	27	90	10 795
Italija	99	129	273 153
Malta	127	452	86 473
Maršalovi otoci	68	83	51 547
Nizozemska	19	19	37 565
Panama	95	97	243 721
Portugal	60	100	37 807
Velika Britanija	34	46	73 757
Ostali	23	70	5 085

Izvor: Državni zavod za statistiku: Priopćenje o kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj, 4.4.6/7, dostupno na: [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (18. siječnja 2011.)

Iz tablice 2. može se zaključiti da je najviše putnika u Hrvatskoj bilo s brodova iz Italije, Paname te s Bahama, a najviše putovanja učinili su brodovi s Bahama, Malte te Italije. Najduže su boravili putnici s Malte, Bahama, iz Belgije i Italije.

Ulasci stranih brodova prema županijama u razdoblju I. – XI. 2010.g. prikazani su grafikonom 1.



Grafikon 1. Ulasci stranih brodova prema županijama, I. – XI. 2010.

Izvor: Državni zavod za statistiku: Priopćenje o kružnim putovanjima stranih brodova u Republici Hrvatskoj, 4.4.6/7, dostupno na: [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (18. siječnja 2011.)

U strukturi kružnih putovanja stranih brodova, najviše stranih brodova na kružnim putovanjima svoj prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u Dubrovačko-neretvanskoj (74,6%) te u Splitsko-dalmatinskoj županiji (15,6%), što je ukupno 90,2% svih ulazaka u Hrvatskoj. Ostalih 9,8% stranih brodova na kružnim putovanjima svoj prvi ulazak u teritorijalno more Republike Hrvatske evidentiralo je u ostale četiri morske županije.

S obzirom na to da su danas brodovi, pogotovo oni veliki, primarna destinacija boravka na kružnim putovanjima, luke ticanja postaju sekundarne destinacije. U tim lukama, u pravilu, samo određeni dio putnika i posade silazi s broda i privremeno boravi na kopnu. Taj udio jako varira i kreće se u rasponu od 15% do 100%, kad je o putnicima riječ, a budući da dio posade uvijek mora ostati na brodu, s broda silazi najčešće od jedne trećine do najviše dvije trećine članova posade [6]. Utjecaj izabranih faktora na udio putnika i članova posade koji silaze s broda u luci ticanja vidljiv je iz tablice 3.

Tablica 3. Utjecaj izabranih faktora na udio putnika i članova posade u luci ticanja

Faktori utjecaja	Procjena utjecaja
Učestalost dolaska u destinaciju, poznavanje destinacije	Češći dolasci u destinaciju znači i manji interes za destinacijom što dovodi do manjeg broja putnika i članova posade koji silaze s broda.
Mjesto boravka broda u luci (sidro/obala)	Iskustvo je pokazalo da manji broj putnika i članova posade silazi s broda ukoliko je brod na sidru nego ako je vezan uz obalu.
Atraktivnost destinacije i informiranost putnika o destinaciji	U naročito atraktivnim destinacijama broj putnika i članova posade koji silaze s broda je veći – u manje atraktivnim ili manje sigurnim destinacijama je manji. Više informacija o destinaciji potaknut će i veći broj putnika i posade na silazak s broda.
Ponuda izleta u destinaciji	Više izleta u ponudi destinacije kao i raznolikost ponude izleta povećava udio putnika koji silaze s broda. Raznolikost izleta posebno je važna u slučaju ponovljenih dolazaka posjetitelja u destinaciju.
Veličina broda	Veći je udio putnika i članova posade koji silaze s manjih brodova u destinaciji nego s velikih – manji brodovi imaju manje sadržaja na brodu, a time i manje razloga za ostanak na brodu.
Vremenske prilike tijekom boravka broda u luci	Više putnika silazi s broda u slučaju povoljnih vremenskih prilika.

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007., str. 19.

Najčešće aktivnosti kojima se posjetitelji s kruzera bave u destinacijama su razgled destinacije i njenih turističkih atrakcija uključujući odlazak na izlete u okolice, kupovina u lokalnim trgovinama te konzumacija jela i pića u ugostiteljskim objektima.

Ponuda izleta i razgledavanja turističkih atrakcija u destinacijama/lukama ticanja važan su dio mnogih itinerera. Ti su izleti i važan izvor zarade brodskih kompanija jer od cijene izleta koju naplate putnicima tek je jedna trećina, do najviše jedne polovine, trošak koji plate organizatorima izleta u destinaciji. Iako udio putnika koji odlaze na izlete i organizirane razgledare varira s obzirom na destinaciju, neki izvori navode da u destinaciji na izlete/razgledare odlazi od 50 do 80% putnika [7]. Najčešće aktivnosti gostiju u kruzing destinacijama na području Hrvatske prikazane su tablicom 4.

Tablica 4. Aktivnosti 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/ izložbi	31,4
Boravak na plaži	11,7
Korištenje usluga javnog prijevoza	19,5
Posjet turističkim informativnim centrima	10,3
Samostalni posjet okolini grada	3,2
Posjet koncertu	1,4
Korištenje usluge rent – a – car	0,3

Izvor: Institut za turizam: Brodska kružna putovanja, Tomas 2006., Cavtat, 2006

Od aktivnosti gostiju u destinaciji ističu se konzumiranje pića u ugostiteljskim objektima (79,5%), kupovina (77,8%) te samostalni razgled grada (71,9%). Zabrinjava činjenica da samo 1,4% turista pokazuje interes za koncertima i raznim drugim zabavnim manifestacijama. Postavlja se pitanje da li je razlog tome u kvaliteti priredbi ili njihovu nedovoljnom promoviranju i uključivanju u proizvod destinacije koji se nudi brodskim kompanijama.

#### 4. SWOT ANALIZA KRUZING TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE

SWOT analiza dijagnostički je i prognostički instrument, koji omogućuje i olakšava planiranje mjera za pojačanje snaga i razgradnju slabih mjesta, ishodište u procesu strategijskog upravljanja, prvi korak u definiranju postojeće i poželjne pozicije [8]. Prvu grupu čimbenika koji pozitivno utječu na razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj predstavlja turistička resursna/atrakcijska osnova s jedne strane te, iako ne u svim destinacijama, i lučka resursna osnova. Činjenica da se Hrvatska nalazi na Jadranu, gotovo u srcu Europe, pozitivno utječe na njezinu poziciju na kruzing tržištu, tim više što europsko tržište bilježi više stope rasta potražnje za kružnim putovanjima od svijeta u cjelini. Blizina glavnih kruzing emitivnih tržišta značajna je prednost Hrvatske za razvoj te vrste turizma. Posebno to dolazi do izražaja nakon izgradnje novih autocesta prema moru, velike propusne moći i kvalitete prometne usluge. Tomu treba pridodati i vrlo povoljan razmještaj zračnih luka na obali i njihov broj. Druga važna grupa čimbenika koja pozitivno utječu na konkurentsku poziciju kruzing turizma Hrvatske je sigurnost – plovidbe i boravka putnika u luci i u destinacijama. Iskustva u svijetu potvrđuju veliku osjetljivost turističke potražnje upravo na tu komponentu ponude pa je daljnje unaprjeđenje sigurnosti, također, jedna od smjernica kojoj se u razvoju kruzing turizma treba pridati veliko značenje. Treću grupu pozitivnih čimbenika za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj čine postojeći lučki kapaciteti i mogućnost njihovog proširenja, a zbog dobre prometne povezanosti, odnosno svih preduvjeta za njezino unaprjeđenje posebno za neke destinacije te zbog ostale razvijene turističke infra i supra strukture, javlja se i mogućnost da neke od tih luka postanu i polazne luke za određene brodarske kompanije ili brodove. Što se tiče nedostataka u postojećem stanju međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj, valja istaknuti da je njih više, a najizraženiji su oni koji se odnose na bolju organizaciju prihvata kruzera i putnika u

destinacijama (lučka uprava – gradska uprava – putničke agencije), koja danas, zapravo, uopće ne postoji te na neodgovarajuću promidžbu, kako pojedinih kruzing destinacija, tako i cijelog sustava kruzing destinacija u Hrvatskoj. Drži da se zbog tih nedostataka usporava mogući porast potražnje.

Shema 1. SWOT analiza kruzing turizma

PREDNOSTI	NEDOSTACI
<p>Geografski položaj            Resursna/atrakcijska osnova (atraktivna obala, mogućnost izleta u okolicu, visok stupanj ekološke očuvanosti)            Lučka infrastruktura (postojeći lučki kapaciteti, mogućnost proširenja kapaciteta)            Dobra prometna povezanost/dostupnost destinacija (5 međunarodnih zračnih luka na obali, autoceste, željeznica do 6 luka)            Sigurnost (sigurnost plovidbe/pogodni maritimni uvjeti, sigurnost boravka broda u luci, osobna sigurnost boravka)            Postojeća prateća turistička infrastruktura i Suprastruktura (smještajni objekti, turistička tradicija, kadrovi, uslužne djelatnosti)            Postojeća uključenost Hrvatske u kruzing Cjenovna konkurentnost            Percepcija konkurentnosti hrvatskih destinacija sa strane putnika na kruznerima            Postojeća legislativa i pomorska tradicija            Postojanje uvjeta za razvoj polaznih luka            Lokalno stanovništvo i nositelji razvoja na lokalnoj razini podržavaju razvoj kruzinga</p>	<p>Lučka infrastruktura (neodgovarajuća lučka infrastruktura za prihvat putnika i brodova, nijedna luka nije polazna)            Legislativa (dio legislative je neprilagodan)            Lučke pristojbe i naknade (niže cijene od konkurentskih destinacija)            Neodgovarajuća ponuda destinacija (neodgovarajuća ponuda, nedovoljna ponuda izleta, neodgovarajuća ponuda u trgovinama, niska razina kvalitete usluga)            Različiti stupanj interesa za razvoj kruzing turizma (neodgovarajuća suradnja među lukama i subjektima unutar destinacija, neinformiranost lokalnog stanovništva)            Sukobi s drugim vrstama turizma            Neodgovarajuća i neorganizirana promidžba (nepostojanje odgovarajuće suradnje među kruzing destinacijama, nepostojanje odgovarajućih promidžbenih materijala, nedostatak zajedničke razvojne inicijative)            Utjecaj kruzera i putnika s kruzera na okoliš</p>
PRILIKE	PRIJETNJE
<p>Ulazak u EU i NATO (otvaranje jedinstvenog tržišta, mogućnosti korištenja predpristupnih fondova za izgradnju i unapređenje infrastrukture)            Očekivana stabilnost u regiji            Trendovi u turizmu (rast potražnje u kruzing turizmu, povoljan položaj Hrvatske na svjetskom turističkom tržištu, svjetski prepoznat <i>brand</i> pojedinih gradova, očekivana diverzifikacija ponude u kruzing turizmu – potražnja za novim lukama ticanja)            Donošenje razvojne strategije kruzing turizma Hrvatske            Porast kvalitete ostale turističke ponude</p>	<p>Politička i ekonomska nestabilnost regije            Terorizam            Pojava novih zaraznih bolesti            Poremećaji na emitivnim tržištima            Razvoj ponude drugih destinacija na Sredozemlju – međunarodna konkurencija u prihvatu kruzera            Razvoj nezdrave konkurencije među hrvatskim lukama            Sukobi s drugim korisnicima resursa (ostali oblici turizma, marikultura, plovni put itd.)            Zagađenje okoliša            Neodgovarajuća zakonska regulativa            Neodgovarajuća daljnja privatizacija            Nedovoljno educiranog kadra</p>

Izvor: Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Institut za turizam, Zagreb, 2007., str. 19. ; nadopuna autora

Uočavaju se i negativni učinci kruzinga na neke kruzing destinacije, koji su dijelom stvarni, a dijelom su rezultat pogrešne predodžbe o utjecaju kruzinga na destinacije. Različita razina potrošnje posjetitelja s kruzera u nekim našim kruzing destinacijama ukazuje i na različitu kvalitetu i sadržaj turističke i druge ponude u destinacijama, a na to utječe i, u pravilu, nedostatak sadržaja za takve goste u lukama. Može se reći da se Hrvatskoj razvoj međunarodnog kruzinga 'dogodio', i da ona nije bila spremna na takav rast potražnje pa sada, 'u hodu', mora otklanjati nedostatke koji se javljaju i koji u nekim destinacijama povremeno dosežu razinu 'problema'. SWOT analiza kruzing turizma prikazana je shemom 2.

Vanjski čimbenici koji pozitivno utječu ili bi mogli pozitivno utjecati na razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj su mnogobrojni i njihova je pojavnost gotovo neupitna. Međunarodni kruzing kao turistički proizvod je u uzlaznoj fazi svoga razvoja, moglo bi se reći da je to čak intenzivna razvojna faza u kojoj su stope rasta još uvijek dvoznamenkaste ili barem blizu dvoznamenkastom broju, a na njegov daljnji razvoj u Hrvatskoj imat će značajan utjecaj trendovi na međunarodnom tržištu i približavanje Hrvatske euroatlantskim integracijama (EU i NATO). Povoljan utjecaj vanjskih čimbenika omogućit će veću disperziju potražnje na pred i post sezonu, što će se povoljno odraziti na ukupne pozitivne učinke razvoja međunarodnog kruzinga na obalne i otočke destinacije. Prijetnju razvoju kruzing turizma u Hrvatskoj, osim moguće političke nestabilnosti u regiji, pojave terorizma ili novih zaraznih bolesti, poremećaja na emitivnim tržištima i slično predstavljaju i nova rastuća gospodarstva kao što su ona u Kini i Indiji koja mogu dovesti do pada potražnje za Mediteranom, pa posredno i za Hrvatskom, odnosno do odvlačenja brodova iz Mediterana na nova takva tržišta, ali nije realno očekivati da ta prijetnja ima veliki ponder. Isto tako, prijetnju daljnjem rastu, pogotovo u nekim destinacijama, predstavlja i mogući sukob interesa s drugim korisnicima resursa - mora i obale, kao što su stacionarni turisti, marikultura, plovni putovi i drugi, ali i neodgovarajuća zakonska i druga regulativa, odnosno njihova neodgovarajuća primjena, koja može otežati daljnji razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj. Posebno treba paziti na to da se suradnja naših luka povećava i razvoj koordinira, a ne da jedna drugoj postaju konkurencija i tako pogoduju brodarskim kompanijama.

## 5. ZAKLJUČAK

SWOT analiza u sebi sadrži sažetak slike stanja i perspektive razvoja kruzinga u Hrvatskoj. Ukupno gledajući, Hrvatska je u vrlo kratkom vremenu postala respektabilna kruzing destinacija na Sredozemlju. U tome, dakako, najznačajniju ulogu ima Dubrovnik, ali je zastupljenost i drugih destinacija sve značajnija, posebno Splita, Korčule i Zadra. Resursna osnova, ne samo ona prirodna i graditeljska, već i turistička suprastruktura, ljudi i običaji, prometna infrastruktura, geografski položaj i drugo, stvaraju dobru osnovu za daljnji razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj. Neki od najznačajnijih razloga za zapostavljanje Hrvatske obale kao atraktivne destinacije u smislu kruzing turizma su neproračunavanje strukturnih promjena na svjetskom tržištu i neuvođenje destinacija; prilagodavanje kompleksnog turističkog proizvoda na brodskim turama istančanim potrebama suvremenog turista; samozadovoljstvo postignutim rezultatima koji se temelje na broju turista, a ne na financijskim rezultatima i kvaliteti ponude; nedovoljna sklonost udruživanja poduzeća na nacionalnom i međunarodnom tržištu u kreiranju kompleksne

ponude na brodovima i u destinacijama; neprepoznavanje mogućnosti brodskih tura u razvoju hrvatskog turizma; nepostojanje razvojne strategije implementacije brodskih putovanja; nepostojanje kvalitetne vlastite putničke flote; nedovoljno financiranje razvoja i neprepoznatljiva i neefikasna promocija [9].

Kruzing turizam donosi niz koristi destinacijama, gospodarskim subjektima i zemljama koje dotiče pa je dobrodošao u svim destinacijama na Sredozemlju kojima je turizam ionako jedan od značajnih gospodarskih aktivnosti. Negativnosti koje on sa sobom danas donosi ne trebaju biti prepreka njegovom razvoju, nego ih se treba na različite načine uklanjati, što predstavlja dugoročni interes destinacija i brodarskih kompanija. Naravno, ni jedan rast ne može biti neograničen, a budući da se u kruzing turizmu radi o visokim stopama rasta, neke pojave tako naglog rasta nisu u svim destinacijama dobro prihvaćene. Može se govoriti o tomu da je taj rast mnoge zatekao nespремnim i da se tek sada javljaju razne inicijative koje imaju cilj bolje upoznavanje s pojavom turističkih krstarenja i pronalaženje načina kako najbolje upravljati resursima, u skladu s principima održivog razvoja, na korist svih uključenih u tu aktivnost, ali i na korist lokalne, pa i šire društvene zajednice. Međunarodni kruzing turizam je vrlo pogodan za upravljanje jer se itinereri planiraju i po nekoliko godina unaprijed, a rezervacije vezova su lukama poznate gotovo, u pravilu, godinu dana unaprijed. Hrvatska, a kruzing destinacije posebno, treba definirati što može i želi ostvariti od međunarodnog kruzinga te prilagoditi svoje razvojne mehanizme (poticaj i odvratanje) izabranim razvojnim ciljevima.

## LITERATURA

1. Luković, T.; Šamanović, J.: Menadžment i ekonomika nautičkog turizma, Hrvatski hidrografski institut, Split, 2007.
2. Luković, T.; Šerić, N.: Strateški razvoj i promjene legislative nautičkog turizma Hrvatske, Pomorstvo, god. 23, br. 2, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2009.
3. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN, 158/03, čl. 63
4. osim za luku Rijeka gdje se kao osnova uzima putnik i dužni metar broda
5. [Podatke o fizičkom prometu kruzing turizma u Hrvatskoj službeno prati i objavljuje, od 2002. Godine, Državni zavod za statistiku RH
6. Ross Dowling, K.: Kruzing Ship Tourism, CAB International Cambridge, Cambridge, 2006.
7. Klein, R.: Turning Water into Money: The Economics of the Kruzing Industry, CAB International, Cambridge, 2006.
8. Renko, N.: Strategije marketinga, Naprijed, Zagreb, 2005.
9. Gračan, D.; Stipanović, C.: Značaj brodskih tura u razvojnoj strategiji Hrvatskog turizma, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 42., 2005.



## Quantitative and Qualitative Analysis of Cruising Tourism in Croatia

### SUMMARY

Cruising represents an important segment of the overall nautical tourism offer, both in the Mediterranean and in the Croatian Adriatic Sea. Basically, the offer may be divided into boats and nautical ports. The basic offer makes further distinction between subtypes subject to the basic classification.

Cruising offer in Croatia is based on the specific Croatian old-timer fleet of well equipped sailboats (*trabaccolo*) converted into cruisers. Such a fleet is highly distinguished in the European offer market and very well accepted in the challenging demand market. The offer of cruiser ports of call operates within the organization of large town ports, with separately organized large cruiser dockings. In Europe, it is organized into an elite association of cruiser ports of call named „Cruise Europe“, based in Rome and consisting of approx. 70 elite European ports [1]. In Croatia, the port of Dubrovnik is the member of the association, with two different locations for cruiser accommodation: „The Port of Dubrovnik“ located at Gruž, and „The Old Port“.

The paper presents both the quantity and quality analyses along with the guidelines and strategies for the cruising tourism future development in the Republic of Croatia.

**Keywords:** cruising tourism, cruising offer, cruising demand, destination.