

## **Dr. sc. Ivo Ban**

*Professor emeritus*  
Sveučilište u Dubrovniku  
E-mail: ivo.ban@unidu.hr

## **Dr. sc. Doris Peručić**

Izvanredna profesorica  
Sveučilište u Dubrovniku  
E-mail: doris.perucic@unidu.hr

## **Dr. sc. Vesna Vrtiprah**

Redovita profesorica u trajnom zvanju  
Sveučilište u Dubrovniku  
E-mail: vesna.vrtiprah@unidu.hr

# **IZAZOVI RAZVOJA CRUSING-TURIZMA U DUBROVAČKO-NERETVANSKOJ ŽUPANIJU**

UDK / UDC: 338.48 : 656.61 (497.5 - 35 Dubrovnik)

JEL klasifikacija / JEL classification: C12, L83, L91, Q50, R40

Prethodno priopćenje / Preliminary communication

Primljeno / Received: 1. rujna 2014. / September 1, 2014

Prihvaćeno za tisak / Accepted for publishing: 28. studenog 2014. / November 28, 2014

## ***Sažetak***

*Turizam je dominantna djelatnost u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Po prihodima, zaposlenosti i izvoznoj orijentiranosti u samom je vrhu regionalnoga gospodarstva. Na ovom području gotovo je desetina hrvatskog turizma mjereno dolascima i noćenjima, a ako se ti učinci stave u odnos prema veličini teritorija (3,2%) i stanovništva (2,9%), onda se jasno razabire važnost dubrovačko-neretvanskog turizma u republičkim okvirima. Pomorska su krstarenja, tj. crusing-turizam, bitan segment turizma koji se odvija u zasad dvije izrazite crusing-destinacije – Dubrovniku i Korčuli te samo simbolično u Pločama. Dubrovniku pripada više od 90 posto ove vrste turizma u DNŽ-i. Ako se gleda dolazak/ticanje/ pristajanje brodova (oko 700) i broj putnika (više od milijun), onda je razvidno da je tu skoncentrirana i glavnina problema koji proistječu iz*

*tog posla. Zbog ograničenih prostornih, prometnih, urbanih, tehničkih i organizacijskih kapaciteta, te izrazite sezonalnosti – koncentracije i brodova i putnika u samo šest mjeseci (svibanj – listopad), četiri dana u tjednu (srijeda, petak, subota i nedjelja), pet sati u danu (kasno prijepodne – rano poslijepodne), postavlja se ozbiljno pitanje granica izdržljivosti ovakva turizma u ovoj destinaciji. U radu se istražuje njegov razvoj i u Dubrovniku u tu svrhu prihvatni kapaciteti. Uz to razvija se model održivog razvoja tog turističkog oblika. Kako su značajni izravni i neizravni ekonomski utjecaj pomorskih krstarenja na regionalni turizam i gospodarstvo u cjelini to je ujedno i respektabilan razvojni izazov. Itekako je važan odgovor gdje su granice održivom crusing-turizmu i koje su mogućnosti njegova razvoja na ovom području.*

***Ključne riječi: turizam, crusing-turizam, prihvatni kapacitet, crusing-destinacija, Dubrovnik, Dubrovačko-neretvanska županija.***

## UVOD

Turizam je u samom vrhu gospodarskih aktivnosti u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Po dinamici turističkog prometa Županija znatno premašuje republičke okvire, pa je njezin udjel u hrvatskom turizmu iz godine u godinu sve veći. DNŽ je i u *crusing*-turizmu znatno ispred drugih županija u Hrvatskoj. Na tom se području ostvare oko 4/5 njegovoga prometa u Hrvatskoj, s izrazitom dominacijom Dubrovnika i na razini Hrvatske (više od 70%) i na razini Županije (više od 90%). Gotovo utrostručenje putnika na pomorskim krstarenjima u proteklih deset godina (2003. – 2013.) posljedica je rasta tih pomorskoprijevoznih i turističkih usluga u svijetu, a poglavito na Mediteranu, koji ostvaruje iznad prosječne rezultate. Budući da je Jadran 1/5 Mediterana, rezultati dinamičnog rasta itekako se osjećaju na hrvatskom dijelu Jadrana, a posebno u Dubrovniku i Korčuli. Ploče su zasad tek simbolično zastupljene.

Golem interes broдача, operatora, agencija za Dubrovnik pridonosi sve većem broju brodova i putnika, tj. pritisku na ipak ograničenu infrastrukturu/prostore za ovakvu vrstu turizma. Neravnomjeran raspored brodova/putnika tijekom godine, tjedna i dana čini ukupnu problematiku još složenijom jer pomorska krstarenja imaju jak utjecaj na život i razvoj *crusing*-destinacije, utječu na društvenu i socijalnu sferu, gospodarstvo, a nadalje na okoliš.

Iako su nepobitne velike izravne i neizravne ekonomske koristi od ove vrste turizma, njegov razvoj na ograničenom prostoru ne može biti bezgraničan i nedostatan kontroliran. Zato je potrebno upravljati tim danas sve zastupljenijim oblikom turizma. Uz to treba utvrditi održivi nosivi kapacitet jer itekako stoji potreba dimenzionirati *crusing*-turizam po mjeri Grada, njegove UNESCO-om zaštićene spomeničke cjeline, lokalnog stanovništva, stacionarnih turista i svih onih brojnih dnevnih posjetitelja koji žele vidjeti i doživjeti Dubrovnik.

## 1. TURIZAM – TEMELJNI STUP GOSPODARSTVA

Turizam je iznimno važna djelatnost u Dubrovačko-neretvanskoj županiji (DNŽ). Po prihodima, zaposlenosti i izveznoj orijentiranosti u samom je vrhu regionalnoga gospodarstva.<sup>1</sup> Na ovo područje dolazi gotovo desetina hrvatskog turizma mjereno dolascima i noćenjima turista. Ako se ti rezultati stave u odnos s veličinom teritorija (3,2% površine HR) i stanovništva (2,9% stanovništva HR), onda se jasno razabire mjesto i uloga dubrovačko-neretvanskog turizma u republičkim okvirima. U DNŽ-u na jednoga stanovnika dolazi (2013.) 10,13 turista, a u Hrvatskoj 2,90. Na 1 km<sup>2</sup> u Županiji dolazi 696,94 turista, a u Hrvatskoj 219,84.<sup>2</sup>

DNŽ je u razdoblju 2003. – 2013. imala dinamičan rast u turizmu.

<sup>1</sup> Prema podacima Županijske gospodarske komore Dubrovnik.

<sup>2</sup> Izračunano na temelju podataka iz SLJH-2013., 56., tablica 2.2. (površina, stanovništvo) i Priopćenje, DZS, br. 4.3.2/11., Zagreb, 11. veljače 2014., godina I., 10. (za dolaske i noćenja).

Ukupni su dolasci povećani za 1,70 puta (indeks 2013./2003. = 170,10). Domaćih je turista bilo deset posto manje (indeks 2013./2003. = 90,02), a stranih gotovo dvostruko više (indeks 2013./2003. = 193,48). Rast je noćenja bio nešto sporiji zbog smanjenja prosječnog boravka turista (2003. prosječno 5,25 dana; 2013. 4,13 dana).

Turistička su kretanja u Hrvatskoj bila znatno sporija. Dolasci (ukupno) u istom su razdoblju porasli 1,40 puta (indeks 2013./2003. = 140,14); domaćih je bilo samo jedan posto više (indeks 2013./2003. = 101,15), stranih 1,47 puta više (indeks 2013./2003. = 147,88).<sup>3</sup> Takva dinamika turističkih kretanja u DNŽ-u i Hrvatskoj utjecala je na povećanje udjela Županije, a i Dubrovnika, u hrvatskom turizmu (tablica 1. i 2.).

Tablica 1.

Dolasci turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji i Gradu Dubrovniku

Godina	DNŽ		Dubrovnik	
	dolasci		dolasci	
	broj	udjel u HR (%)	broj	udjel u HR (%)
2003.	696 960	7,85	308 757	3,48
2004.	796 795	8,47	379 618	4,03
2005.	909 374	9,10	462 123	4,62
2006.	928 604	8,94	470 114	4,53
2007.	978 407	8,76	501 218	4,49
2008.	986 851	8,76	509 188	4,52
2009.	957 229	8,75	520 823	4,76
2010.	982 619	9,27	566 702	5,34
2011.	1 046 826	9,14	606 085	5,29
2012.	1 122 420	9,48	656 852	5,55
2013.	1 241 254	9,98	733 291	5,89

*Izvor: Izračunano na temelju podataka iz Priopćenje – Turizam – Kumulativni podaci za razdoblje od siječnja do prosinca 2003. i 2013., DZS, Zagreb.*

<sup>3</sup> Izračunano na temelju podataka iz Priopćenja – Turizam – Kumulativni podaci u razdoblju od siječnja do prosinca 2003. i 2013., DZS, Zagreb.

Tablica 2.  
Noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji i Gradu Dubrovniku

Godina	DNŽ		Dubrovnik	
	noćenja		noćenja	
	broj	udjel u HR (%)	broj	udjel u HR (%)
2003.	3 656 995	7,84	1 322 076	2,83
2004.	3 944 584	8,25	1 577 864	3,30
2005.	4 478 495	8,71	1 923 092	3,74
2006.	4 385 321	8,27	1 785 360	3,37
2007.	4 414 009	7,88	1 790 015	3,20
2008.	4 452 625	7,80	1 791 101	3,14
2009.	4 324 498	7,68	1 863 293	3,31
2010.	4 538 026	8,04	2 037 006	3,61
2011.	4 775 161	7,91	2 155 165	3,57
2012.	5 188 091	8,27	2 374 227	3,78
2013.	5 618 286	8,68	2 590 915	4,00

Izvor: *Ibid.* tablica 1.

Nerazmjernost je između rasta dolazaka i noćenja posljedica sve kraćeg boravka turista u destinaciji, što osobito dolazi do izražaja u Gradu Dubrovniku (tablica 3.).

Dubrovnik je turističko središte DNŽ-a. Tu se ostvaruje gotovo 3/5 dolazaka i nešto manje od 1/2 noćenja, a u tim se kategorijama udjel Dubrovnika u Županiji, a i u Hrvatskoj, iz godine u godinu povećava (tablica 3.).

Tablica 3.  
Prosječan boravak turista (dana) i udjel Dubrovnika u turističkom prometu DNŽ-a

Godina	Hrvatska	DNŽ	Dubrovnik	Udjel Dbk-a u DNŽ-u (%)	
				dolasci	noćenja
2003.	5,25	5,25	4,28	44,30	36,15
2004.	5,08	4,95	4,16	47,64	40,00
2005.	5,14	4,92	4,16	50,82	42,94
2006.	5,10	4,72	3,80	50,63	40,71
2007.	5,02	4,51	3,57	51,23	40,55
2008.	5,08	4,51	3,52	51,60	40,23
2009.	5,15	4,52	3,58	54,41	43,07
2010.	5,32	4,62	3,59	57,67	44,89
2011.	5,27	4,56	3,56	57,90	45,93
2012.	5,30	4,62	3,61	58,52	45,76
2013.	4,53	4,53	3,53	59,08	46,12

Izvor: *Obradeno i izračunano prema podacima iz tablica 1. i 2.*

Analiziraju li se podaci iz prethodne tablice, razabire se da je u Hrvatskoj duljina prosječnog boravka u promatranom razdoblju (2003. – 2013.) povećana za jedan posto. U DNŽ-u prosječan je boravak turista smanjen za 12 posto, a u Dubrovniku čak 16 posto (0,67 dana). Takva kretanja upućuju na zaključak da Dubrovnik postupno poprima obilježje tranzitne destinacije. O tome treba itekako voditi računa u koncipiranju turističke ponude/brendiranju destinacije.

## 2. RASTUĆA ULOGA MEDITERANA

Mediteran je (2013.) s pripadajućim morima (Jadransko, Crno, Crveno) u proteklom desetljeću doživio pravi procvat pomorskih krstarenja. Na globalnom tržištu pomorskih krstarenja tom području pripada drugo mjesto s 21,70 posto, što znači da od svjetskih 149,72 milijuna putnika/noći na Mediteran otpada 32,49 milijuna putnika/noći. To je povećanje za 4,40 posto u usporedbi s 2012.<sup>4</sup>

Kroz mediteranske je luke 2013. prošlo 27,02 milijuna putnika, ili 4,22 posto više nego godinu dana prije. U proteklih pet godina (2009. – 2013.) povećanje je iznosilo 23,71 posto. U 2013. zabilježeno je 14 428 ticanja, što je 6,57 posto više nego 2009., kada je bilo 13 538 ticanja. Povećan je prosječan broj putnika po ticanju, i to od 1 613 u 2009. na 1 873 u 2013., ili 16,12 posto.<sup>5</sup>

I na globalnom planu sektor pomorskih krstarenja ostvaruje dobre rezultate. I dalje je velik interes “potrošača” tih pomorskoprijevoznih/turističkih usluga. U 2013. svjetskim je morima plovilo 20,98 milijuna putnika, a u 2014. očekuje se, prema Cruise Market Watch-u, 21,56 milijuna putnika, ili 2,76 posto više.<sup>6</sup>

Na Mediteranu je 2013. u prometu bilo 158 brodova koji su putnicima pružali svoje usluge na 2 619 itinerara. To je nešto manje nego prethodne godine (166 brodova na 2 650 itinerara) i 2011., vršne godine, kada je čak na 2 968 itinerara plovilo 167 brodova.<sup>7</sup>

Takav je razvoj pomorskih krstarenja na Mediteranu pridonio naglom rastu prometa u lukama. Danas se neke mediteranske luke po prometu putnika svrstavaju u sam svjetski vrh a tako su se pozicionirale zbog blizine emitivnih tržišta, pripadajućih im međunarodnih zračnih luka, razvijenosti turističke ponude *crusing*-odredišta, pristupačnosti luke i turističkih atrakcija, dostatnosti lučke infrastrukture, zadovoljavajuće organizacije prihvata i otpreme putnika.

Kroz vodećih je deset mediteranskih luka prošlo gotovo 3/5 ukupnog broja putnika (tablica 4.).

---

<sup>4</sup> Na prvom su mjestu (2013.) Karibi s udjelom od 34,4%, zatim (poslije Mediterana) Europa bez Mediterana s 10,9%, Australazija 5,0%, Aljaska 4,8%, Južna Amerika 3,9%, Azija 3,4% - prema MedCruise Association (2014.), Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013, A MedCruise Report, Pireaus, Greece, 8- 9.

<sup>5</sup> Ibid., 11.

<sup>6</sup> www.cruisemarketwatch.com./growth (26. 4. 2014.)

<sup>7</sup> GP. Wild International (2014.), Regional Cruise Market Report, Mediterranean and Northern Europe 2013, 27.

Tablica 4.

## Glavne mediteranske luke (ukupan promet)

Rang	Luka/područje	Putnici			Promjene (%)	
		2013.	2012.	2009.	2013./2012.	2013./2009.
1.	Barcelona	2 599 232	2 408 634	2 151 465	7,91	20,81
2.	Civitavecchia	2 538 259	2 393 570	1 802 938	6,04	40,78
3.	Venecija	1 815 823	1 775 944	1 420 980	2,25	27,79
4.	Baleari <sup>1</sup>	1 541 376	1 341 510	1 237 362	14,89	24,56
5.	Pirej	1 302 581	1 198 047	1 221 633	8,73	6,63
6.	Marseille	1 188 031	890 020	631 000	33,48	88,28
7.	Napulj	1 175 018	1 297 233	1 154 742	-9,42	1,76
8.	Dubrovnik/Korčula <sup>2</sup>	1 136 503	981 448	901 389	15,80	26,08
9.	Đenova	1 050 085	797 239	671 468	31,72	56,39
10.	Savona	939 038	810 097	709 861	15,92	32,28
Ukupno		15 859 946	13 893 742	11 902 838	14,15	33,25

<sup>1</sup> Obuhvaćene luke: Palma, Alcudia, Mahon, Ibiza i La Savina; cf. MedCruise 2013/14 Yearbook, 15.

<sup>2</sup> Na Korčulu dolazi 8,21% putnika (2012.): cf. MedCruise 2013/14 Yearbook, 27.

*Izvor: Obradeno prema Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013, o.c., 12.*

Neke se luke izdvajaju kao vodeće bazne luke, dakle luke u kojima se putnici ukrcavaju i/ili iskrcavaju, te vodeće luke ticanja/transitne luke, Međutim, treba naglasiti da i u baznim lukama ima tranzitnog prometa (tablica 5.), kao što se i u tranzitnim lukama/lukama ticanja/pristanja ukrcavaju i/ili iskrcavaju putnici (tablica 6.). Od ukupno 70 luka, koliko obuhvaća MedCruise statistika, u 25 nije zabilježen (2013.) ukrcaj/iskrcaj putnika. To su uglavnom manje i samo tranzitne luke.<sup>8,9</sup>

<sup>8</sup> Cf. Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013, o.c., 6.-7.

<sup>9</sup> MedCruise asocijacija ima 70 članica/luka u 20 zemalja Europe, Azije i Afrike (2013.). Kako pojedinim članicama pripada nekoliko luka, tako MedCruise obuhvaća više od 100 luka na Mediteranu.

Tablica 5.

## Vodeće bazne luke na Mediteranu (2013.)

Rang	Luka	Putnici		
		ukrcani/iskrcani	ukupno (ukrcani/iskrcani+ tranzit)	ukrcani/iskrcani u ukupno (%)
1.	Venecija	1 512 596	1 815 823	83,30
2.	Barcelona	1 506 286	2 599 232	57,95
3.	Civitavecchia	989 998	2 538 259	39,00
4.	Savona	670 031	939 038	71,35
5.	Đenova	649 282	1 050 085	61,83
6.	Baleari	490 631	1 541 376	31,83
7.	Marseille	381 318	1 188 031	32,10
8.	Pirej	308 705	1 302 581	23,70
9.	Kusadasi/Bodrum/Antalya	190 087	780 804	24,35
10.	Bari	165 031	604 781	27,29
Ukupno		6 863 965	14 360 010	47,80

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz izvora u tablici 4., p. 14.

Ukrcani/iskrcani putnici u deset vodećih mediteranskih luka čine 25,40 posto ukupnog broja putnika na Mediteranu (27,02 mln.), i/ili 87,66 posto ukupno ukrcanih/iskrcanih putnika na Mediteranu (7,83 mln.).

Tablica 6.

## Vodeće tranzitne luke na Mediteranu (2013.)

Rang	Luka/područje	Putnici			
		tranzit	ukrcaj/iskrcaj	ukupno	tranzit u ukupno (%)
1.	Civitavecchia	1 548 261	989 998	2 538 259	61,00
2.	Dubrovnik/Korčula	1 111 663	24 840	1 136 503	97,81
3.	Barcelona	1 092 966	1 506 266	2 599 232	42,05
4.	Napulj	1 064 329	110 689	1 175 018	90,58
5.	Baleari	1 050 745	490 631	1 541 376	68,17
6.	Pirej	993 876	308 705	1 302 581	76,30
7.	Marseille	806 713	381 318	1 188 031	67,90
8.	Livorno	731 525	4 991	736 516	99,32
9.	Krf	673 916	70 735	744 651	90,50
10.	Kusadasi/Bodrum/Antalya	583 506	190 087	773 593	75,43
Ukupno		9 657 500	4 078 260	13 735 760	70,31

Izvor: Obradeno i izračunano prema izvoru u tablici 5., p. 6., 7., 15.



Tranzitni putnici u deset vodećih luka ticanja (tablica 6.) čine 35,74 posto ukupnog broja putnika u svim lukama članicama MedCruise asocijacije, i/ili 52,81 posto ukupnog tranzita (18,29 mln.). Ti podaci pokazuju izuzetnu koncentraciju prometa u 10-ak luka.

Naznačeni podaci – službena statistika – podaci koji se inače objavljuju, ne obuhvaćaju sve vrste krstarenja, tako da je broj osoba koje se uključuju u pomorska krstarenja znatno veći. Jahtama, jedrilicama, katamaranima, adaptiranim trabakulima, hidroglicerima, jedrenjacima i ostalim, pretežno manjim, plovilima koji posjećuju luke, lučice, uvale, zatone dolazi veliki broj osoba/nautičara. Teško je procijeniti koliko je takvih putnika, ali kad se pogleda koliko je plovila u funkciji, onda se može zaključiti da taj segment pomorskih krstarenja/nautičkog turizma prelazi “klasična” pomorska krstarenja, tj. broj putnika koji kruzerima plove Mediteranom i pristaju u za to registrirane i opremljene luke.

Koncentracija je vidljiva i u ticanjima/pristajanju brodova u deset inače dominirajućih luka, bilo u ukupnom prometu, bilo u tranzitu ili ukrcanim/iskrcanim putnicima. Na tih deset luka otpada gotovo 1/2 ukupnih ticanja (14 426) u 2013. (tablica 7.).

Tablica 7.

Mediteranske luke s najviše ticanja

Rang 2013.	Rang 2012.	Luka/područje	Ticanja			Promjene (%)	
			2013.	2012.	2009.	2013./2012.	2013./2009.
1.	1.	Civitavecchia	959	1.040	793	-7,79	20,93
2.	6.	Dubrovnik/Korčula <sup>1</sup>	843	659	810	27,92	4,07
3.	2.	Barcelona	895	774	799	7,88	4,51
4.	3.	Pirej	711	763	877	-6,82	-18,93
5.	7.	o. Baleari	699	632	630	10,60	10,95
6.	4.	Kusadasi/Bodrum/Antalya	657	683	733	-3,81	-10,37
7.	5.	Venecija	548	661	543	-17,10	0,92
8.	8.	Tenerife <sup>2</sup>	520	534	347	-2,62	49,86
9.	10.	Krf	480	485	375	-1,03	28,00
10.	13.	Marseille	447	354	316	26,27	41,46
Ukupno			6 999	6 585	6 223	6,29	12,47

<sup>1</sup> Na Korčulu dolazi 24,31% ticanja (2012.); cf. MedCruise 2013/14 Yearbook, 27.

<sup>2</sup> Obuhvaćene luke: Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de la Palma, San Sebastian de la Gomera i La Estaca; cf. MedCruise 2013/14 Yearbook, 69.

*Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima iz izvora u tablici 3., p. 13.*

Na Mediteranu se razlikuju četiri područja/regije krstarenja – zapadni Mediteran koji obuhvaća i “obližnje” luke na Atlantiku: Azori – luke: Praia da Victoria, Horta i Ponta Delgada; Madeira – luke: Porto Santo i Funchal; Kanari – o. Tenerife – luke: Santa Cruz de Tenerife, Los Cristianos, Santa Cruz de la

Palma, San Sebastian de la Gromera i La Estaca; Lisabon i Portimao (Portugal), te Huelva (Španjolska), Jadran, Crno more i istočni Mediteran, u koji se ubrajaju i luke Crveno mora – Suez i Sharm el Sheikh (Egipat).

Najzastupljeniji je (prema broju putnika i ticanja), dakako, zapadni Mediteran. Na drugom je mjestu Jadran, a onda slijedi istočni Mediteran pa Crno more. Crveno je more simbolično zastupljeno (tablica 8.).

Tablica 8.

## Krstarenja po područjima Mediterana (2013.)

Područje	Putnici			Ticanja		
	ukupan broj	udjel (%)	promjene (%) 2013./2012.	broj	udjel (%)	promjene (%) 2013./2012.
Zapadni Mediteran	18 832 657	69,70	2,82	8 807	61,04	4,67
Jadran	5 118 326	18,94	6,20	3 219	22,31	-0,46
Istočni Mediteran	2 856 161	10,57	8,48	1 983	13,74	-0,10
Crno more	213 840	0,79	35,67	419	2,91	55,19
Ukupno	27 020 784	100,00	4,22	14 428	100,00	3,78

Izvor: *Obrađeno i izračunano na temelju podataka iz Cruise Activities in MedCruise Ports..., o.c., 24., 25.*

U *crusing*-turizam na Mediteranu i Crnom moru uključeno je 20 zemalja, ali prostorni raspored nije ravnomjeran. Štoviše, promet putnika i ticanja koncentrirani su u samo nekoliko zemalja. Tako na šest zemalja (Hrvatska je na petom mjestu), od kojih svaka ima više od milijun putnika, dolazi gotovo 9/10 ukupnoga putničkog prometa (88,07% u 2013.), a pet zemalja, koje pojedinačno imaju više od tisuću ticanja (Hrvatska je peta) imaju više od 3/4 (75,85%) ticanja. Trećina je zemalja tek simbolično zastupljena (manji od 1%) – tablica 9.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Za Siriju i Egipat nema podataka. Očito je stanje (rat, nemiri) u tim zemljama pridonijelo slabijem interesu operatora/putnika za njihove luke – Latakiju (Sirija), Aleksandriju, Port Said, Suez i Sharm el Sheikh (Egipat).

Tablica 9.

Putnici i ticanja po zemljama (2013.)

Zemlja	Putnici (ukupno)	Udjel (%)	Promjene (%) 2013./2012.	Ticanja	Udjel (%)	Promjene (%) 2013./2012.
Italija	10 526 577	38,96	5,78	4 077	28,26	4,86
Španjolska	6 035 794	22,34	-1,10	2 753	19,08	4,88
Grčka	2 489 184	9,21	11,87	1 494	10,35	-0,86
Francuska	2 198 304	8,14	12,92	1 161	8,05	16,22
Hrvatska	1 397 778	5,17	9,85	1 458	10,11	8,24
Portugal	1 147 730	4,25	-7,26	778	5,39	-4,07
Turska	846 286	3,13	3,22	732	5,07	0,55
Tunis	511 065	1,89	-3,34	201	1,39	-11,45
Malta	477 759	1,77	-20,90	277	1,92	-11,22
Crna Gora	317 746	1,18	28,84	387	2,68	12,83
Gibraltar	278 139	1,03	-4,62	179	1,24	3,47
Cipar	271 673	1,01	9,39	255	1,77	3,24
Monako	249 806	0,92	7,25	221	1,53	19,46
Ukrajina	126 949	0,47	32,35	263	1,82	46,93
Slovenija	65 434	0,24	1,52	54	0,37	17,39
Rumunjska	54 614	0,20	60,58	69	0,48	68,29
Rusija	21 384	0,08	6,49	49	0,34	81,48
Gruzija	4 562	0,02	81,82	20	0,14	81,82

Izvor: Obradeno prema podacima iz izvora navedenog u tablici 8., p. 32., 33.

Tablica 10.

Putnici i ticanja prema broju stanovnika i površini u vodećim mediteranskim zemljama (2013.)

Zemlja	Putnici na 1 stanovnika	Ticanja na 1 stanovnika	Putnici na 1 km <sup>2</sup>	Ticanja na 1 km <sup>2</sup>
Italija	0,17	0,000067	34,97	0,013545
Španjolska	0,13	0,000059	11,93	0,005441
Grčka	0,23	0,000136	18,86	0,011322
Francuska	0,03	0,000018	4,04	0,002134
Hrvatska	0,33	0,000343	24,69	0,025755
Portugal	0,11	0,000074	12,47	0,008450

Izvor: Izračunano prema podacima iz izvora u tablici 9. (za putnike i ticanja); Eurostat – Population on 1 January 2013 (za stanovništvo); www.europa.eu, popis zemlja – za površinu (5. 5. 2014.).

Šest vodećih zemalja bitno se razlikuje po geografskim i demografskim/populacijskim značajkama. Realnija slika njihove uloge u pomorskim krstarenjima može se dobiti relativnim pokazateljima, tj. ako se stavi u odnos broj stanovnika/površina državnog teritorija s putnicima koji ih brodovima/kruzerima posjećuju i ticanjima/pristajanjima brodova u njihovim lukama (tablica 10.). Jer, u stanovitoj mjeri ta su dva čimbenika temelj na kojemu počiva svaka aktivnost, pa tako i krstarenje morem.

Hrvatska je relativno mala zemlja i po površini i po stanovništvu, ali je gigant po pomorskim krstarenjima – vodeća po svim parametrima (tablica 11.).

Tablica 11.  
Rang vodećih mediteranskih zemalja u pomorskim krstarenjima prema putnicima/ticanjima na 1 stanovnika/1 km<sup>2</sup> (2013.)

Zemlja	Rang			
	putnici na 1 stanovnika	ticanja na 1 stanovnika	putnici na 1 km <sup>2</sup>	ticanja na 1 km <sup>2</sup>
Hrvatska	1	1	2	1
Italija	3	4	1	3
Španjolska	4	5	5	5
Grčka	2	2	3	3
Francuska	6	6	6	6
Portugal	5	3	4	4

Izvor: Izračunano prema podacima iz tablice 10.

Tablica 12.  
Putnici (ukupno) i ticanja po mjesecima na Mediteranu (2013.)

Mjesec	Putnici (%)	Ticanja (%)	Putnika po ticanju
Siječanj	1,88	1,42	2 518
Veljača	1,63	1,26	2 459
Ožujak	3,44	3,17	2 069
Travanj	8,04	8,97	1 706
Svibanj	11,67	13,08	1 697
Lipanj	11,42	10,98	1 978
Srpanj	12,28	10,95	2 134
Kolovoz	13,23	12,01	2 097
Rujan	12,94	13,35	1 845
Listopad	13,99	14,92	1 784
Studeni	6,79	7,00	1 846
Prosinac	2,69	2,89	1 771
Ukupno	100,00	100,00	1 903

Izvor: Priređeno prema podacima iz *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013, o.c., 42.*

Krstarenja na Mediteranu imaju sezonsko obilježje – nisu ni približno ravnomjerno raspoređena tijekom godine (tablica 12.).

Prema podacima iz 66 MedCruise luka, zimski mjeseci prosinac, siječanj, veljača i ožujak imaju izrazito niski udjel; to je 1/3 godine, s manje od deset posto putnika i ticanja. Ranoproljetni i kasnojesenski mjeseci znatno su zastupljeniji. Vrhunac je srce ljeta i početak jeseni (kolovoz i listopad) – tablica 12.

Sezonalnost nije podjednaka na svim područjima Mediterana. Manje je izražena na zapadnom Mediteranu, a najviše na crnomorskom području. Jadran je također pod jakim utjecajem sezone. U razdoblju lipanj – studeni (šest mjeseci) ostvari se gotovo 4/5 putnika i više od 3/4 ticanja (tablica 13.).

Tablica 13.

Putnici i ticanja po tromjesečjima na pojedinim područjima Mediterana (2013.)

Područje	Putnici (%)				Ticanja (%)			
	tromjesečje				tromjesečje			
	III.-V.	VI.-VIII.	IX.-XI.	XII.-II.	III.-V.	VI.-VIII.	IX.-XI.	XII.-II.
Zap. Med.	24,41	34,28	32,81	8,50	28,04	29,91	34,72	7,32
Jadran	21,16	43,57	34,93	0,34	21,05	40,73	34,67	3,55
Ist. Med.	19,30	41,40	36,64	2,67	21,99	37,97	37,62	2,42
Crno m.	13,92	42,65	43,42	-	12,79	46,23	40,98	-
Ukupno	23,15	36,93	37,72	6,21	25,21	33,94	35,26	5,58

Izvor: Izrađeno prema izvoru u tablici 12., p. 44.

Utjecaj sezone različit je u pojedinim lukama. Bez obzira na kojem su području, uočavaju se znatne tazičke u rasporedu i putnika i ticanja tijekom godine/tromjesečja/mjeseci.<sup>11</sup> Razlozi su tome brojni – geografski položaj, opseg prometa, mjesto na itineraru, izgrađenost luke, njezina dostupnost, afirmacija, kvaliteta usluga koje se pružaju brodovima, posadama i putnicima, atraktivnosti/privlačnosti destinacije, turistička ponuda u destinaciji, politika operatera/brodara.

### 3. UČINCI POMORSKIH KRSTARENJA

Pomorska krstarenja, tj. *crusing-turizam*, snažno utječu na život i razvoj luka, pripadajućih gradova pa i regija. Utjecaj je očit na društveno-socijalnu sferu, ekonomiju, tehniku, tehnologiju i, poglavito, okoliš.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Cf. Cruise Activities..., o.c., 49.-50.

<sup>12</sup> U znanstvenoj i stručnoj literaturi brojni su radovi, knjige, publikacije koji razmatraju problematiku/učinke pomorskih krstarenja. Svugdje se ističe velik doprinos ekonomiji kroz izravne i neizravne učinke, ali i utjecaj na ekologiju. Cf. BREA (2012.), *Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies*, Florida - Caribbean Association; CLIA – Europe (2014.), *The Cruise Industry, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition*, Brussels; Brida, J.G. & Zapata-Aguirre, S. (2009.), *Tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts*, *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, vol. 1, no. 3, 1. - 34.; Benić, I. (2011.), *Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju*, *Poslovna izvrsnost*, vol. 5, no. 2, 43. - 66. Peručić, D. (2013.), *Crusing – Turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji*, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik.

Pristajanje megabrodova na samo jedan dan ili tek nekoliko sati znači velik pritisak na destinaciju/luku i pripadajuće turističko mjesto, što se odražava na sve segmente života i rada, a poglavito na izrazito otežano prometovanje vozila i putnika, kretanje lokalnog stanovništva. Ali to istodobno pridonosi višestruko većim prihodima i lukama i pripadajućim gradovima pa i cijeloj regiji. Jer, putnici su aktivni u *cruising*-destinaciji/turističkoj destinaciji konzumirajući hranu, piće, trgovačku robu, izlete, osobne i prometne usluge, posjećujući kulturno-povijesne zanimljivosti.

Ne smiju se zanemariti i nepovoljni utjecaji ovoga turizma. Ti su učinci veći/izražajni ako je razvoj spontan/nekontroliran, ako se događa sam po sebi, ako se njime sustavno ne upravlja. Prevelika koncentracija brodova, putnika i posada u kratkome vremenskom razdoblju narušava uobičajene životne tokove. Kako je ovakav tip turizma neodvojiv od klasičnog/boravišnog turizma, on utječe/narušava kvalitetu boravka stacionarnih turista.

Ne mogu se, dakako, zanemariti ni ekološki učinci jer, unatoč strogim tehničko/tehnološkim standardima koji se primjenjuju na *cruiserima*, svi oblici zaštite (premazi podvodnog dijela broda, ispušni plinovi, zauljene i otpadne vode, buka, sidrenje, otpad) ne mogu biti idealno riješeni. Teoretski je to moguće, ali praktično zbog ljudskih pogrešaka, tehničkih propusta i drugih raznih okolnosti štetne posljedice ne mogu se potpuno izbjeći. Dio svih tih komponenata ipak završava u okolišu/moru i ekološki je štetan.

Doda li se tome i mnogostruko povećan promet motornih vozila svih vrsta i plovila koja "poslužuju" brodove, nije teško zaključiti kako je sve to itekakav "udar" na okruženje (zrak, tlo, vodu/more, zdravlje ljudi, povijesne spomenike).

Međutim, zbroje li se svi pozitivni učinci i nepovoljne posljedice (mjerljive i nemjerljive, trenutačne i dugoročne), rezultat je na strani pozitivnoga što donosi *cruising*-turizam. Naime, ništa se ne može događati i donositi blagostanje, a da taj proces ne uzrokuje i dio koji se može označiti negativnim predznakom. Rješenje je kontrolirati sve procese i njima sustavno upravljati. Jer, danas za sve postoje prihvatljiva tehnička/tehnološka/procesna rješenja, koja, doista, imaju svoju cijenu. Ne bi trebalo biti dvojbe – da bi se nešto dobilo, treba nešto i uložiti/"izgubiti". Sve postojeće mogućnosti potrebno je poznavati, htjeti ih i znati primjenjivati.

#### **4. TEMELJNA OBILJEŽJA *CRUISING*-TURIZMA U DUBROVNIKU**

Dubrovnik je najprivlačnija *cruising*-destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana. Na njega se 2013. odnosilo nešto više od 70 posto industrije pomorskih

krstarenja (mjereno brojem prispijelih putnika) u Hrvatskoj.<sup>13</sup> Dakako, tu se ostvari više od 9/10 krstarenja u DNŽ-u jer je grad Korčula zastupljen tek s oko 1/13, a Ploče su u tom turističkom segmentu zastupljene zasad doista simbolično. Zato Dubrovniku i pripada glavnina aktualnih/razvojnih problema što proistječu iz ove vrste turizma, i koje treba temeljito razmotriti.

Dosadašnji je rast krstarenja u Dubrovniku bio oscilirajući, ali u prosjeku izrazito dinamičan.<sup>14</sup> Međutim, u 2014. zaustavljen je rast prometa i u ovom je trenutku nemoguće pouzdano, unatoč optimizmu mjerodavnih, prognozirati daljnja kretanja.<sup>15</sup>

Ovu vrstu turizma u Dubrovniku treba razmatrati s nekoliko gledišta – tehničkih/infrastrukturnih, organizacijskih, strukturnih, vremenskih, prostornih, a poglavito s poslovne politike brodar/operatora, s jedne strane, i luke u Gružu/Gradske luke, s druge. Jer, svaki od njih ima svoju “težinu” – i utjecao je na dosadašnji razvoj, a bit će ključan činitelj i u budućnosti.

U Dubrovniku su dvije, prostorno odvojene (oko 4,5 NM) i organizacijski/statusno zasebne luke za prihvat brodova na pomorskim krstarenjima.<sup>16</sup> Ta činjenica itekako utječe na proces i organizaciju prihvata, kretanje i otpremu putnika s brodova usidrenih pred o. Lokrumom ili privezanih u Gružu. Problemi su različiti i po sadržaju i po težini. Naime, sa sidrišta se brodskim čamcima putnici prevoze do Gradske luke i tu iskrcavaju, a iz Gruža do ciljne točke – Povijesne gradske jezgre (UNESCO-om zaštićene spomeničke cjeline) putnici se uglavnom prevoze za tu svrhu angažiranim autobusima, taksijima i/ili javnim gradskim prijevozom.

Zbog velikog broja putnika, ali i stacionarnih turista te izletnika, gotovo se redovito stvaraju gužve na gradskim vratima pri ulasku/izlasku iz Grada/Gradske luke, a otežano je i kretanje Gradom i na prometnicama koje iz Gruža vode prema njemu i, prilikom povratka, u suprotnom smjeru.

Luka u Gružu, što se tiče novoizgrađenih vezova i operativne obale,

<sup>13</sup> Metodologija statistike pomorskih krstarenja nije ujednačena ni na razini Hrvatske, ni u pojedinim hrvatskim lukama, a niti u MedCruise asocijaciji. Prema MedCruise statistici (MedCruise 2013/14 Yearbook, 27. i Cruise Activities..., o.c., 6. i 7.) 2013. ostvareno je putnika s kruzera:

Luka	Putnika	%
Dubrovnik	1 043 196	74,63
Korčula	93 307	6,67
Split	189 107	13,53
Šibenik	29 784	2,13
Zadar	34 575	2,48
Rijeka	7 809	0,56
Ukupno	1 397 778	100,00

Odstupanja su (primjerice od statistike Lučke uprave Dubrovnik) oko 10%, ali to ipak bitno ne utječe na zaključke, tj. tolerantna su. Uz spomenute luke *cruiseri* manjeg kapaciteta pristaju i u Rovinju, Puli, Hvaru, Pločama... Nema službenih/javno objavljenih podataka o ovom prometu u tim lukama. Procjenjuje se da na njih dolazi nešto manje od 5% krstarenja u Hrvatskoj.

<sup>14</sup> Na svakih 100 putnika u 2003. dolazilo je 297 putnika 2013., ili 197 više; što znači rast od 197%. Prosječna godišnja stopa rasta u tom desetogodišnjem razdoblju (2003. – 2013.) bila je visokih 11,5%. – prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik.

<sup>15</sup> Prema prethodnim podacima Lučke uprave Dubrovnik u 2014. broj je putnika smanjen oko 23%, a ticanja 11%. Razlog je, kako se ističe iz Uprave, promjena poslovne politike najzastupljenijeg brodaru u Dubrovniku.

<sup>16</sup> Luka u Gružu je državna, a Gradska luka/sidrište ispred otoka Lokruma je županijska luka.

dakle u tehničkom i tehnološkom pogledu, zadovoljava, pa može na prihvatljiv način servisirati i brodove, i putnike, i posade. Gradska luka/sidrište nema zadovoljavajućih pripadajućih infrastrukturnih/tehničkih objekata. U funkciji dopreme/otpreme putnika s pred Lokrumom usidrenih brodova nedostatna je lučka infrastruktura – pristani malog kapaciteta i skućena operativna obala.

Pečat ovom turizmu u Dubrovniku daju megabrodovi segmenta *contemporary*, pa se ovo odredište svrstava u red najfrekventnijih destinacija uključenih u itinerare megabrodova. To su krstarenja kojima je glavna značajka masovnost, kratko stajanje u luci, izrazito bogata ponuda na brodu i kratkoća putovanja – najčešće tri, četiri i sedam dana.

O vrsti krstarenja, tj. o veličini broda i duljini stajanja u luci, ovisi i opseg i oblik potrošnje u destinaciji. Putnici s megabrodova, kojih je glavno odredište Dubrovnik, zadržavaju se samo nekoliko sati, pa imaju malo vremena za trošenje/kupnju, i u znatnoj mjeri kupuju organizirane izlete.

Analiziraju li se brodovi po segmentima, onda se uočava da najčešće pristaju oni *contemporary*, tj. da je najzastupljeniji takav tip krstarenja (nešto više od 2/5). Prema broju ticanja, većina prometa ovog segmenta, dakle megabrodovi tipa *resort*, odvija se od travnja do listopada. Podjednaka su i ticanja brodova koji pripadaju u segmentu destinacijski orijentiranih krstarenja i *luxury* segment (oko 1/6). Brodovima *premium* segmenta, koji dolaze izvan turističke sezone, pripada 1/7. *Budget* segment je najmanje zastupljen – tek s 1/17.<sup>17</sup>

Što se tiče veličine brodova prevladavaju megabrodovi. Skupa sa srednjim brodovima čine više od 1/2 ukupnih ticanja. Na sidrištu ispred Grada nešto su manje zastupljeni srednji brodovi, dok u kategoriji megabrodova Gruž prednjači. Vrlo mali brodovi znatno su zastupljeni (gotovo 1/4). U toj kategoriji raste udjel Grada. Ticanja su malih brodova pala na ispod 1/10, ali je tih brodova u Gradu mnogostruko više nego u Gružu, što pokazuje da se Grad profilira kao luka brodova manjeg kapaciteta/s manje putnika. Velikih je brodova nešto više od 1/10 s tendencijom pada udjela, što osobito dolazi do izražaja u Gradu, gdje je u 2013. pao na ispod 1/100 (tablica 14.).<sup>18</sup>

Glavnina je ticanja megabrodova od svibnja do listopada. Vrlo mali brodovi najviše su zastupljeni u glavnoj sezoni (od srpnja do rujna), a malih je najviše u listopadu. Gotovo svi jedrenjaci koji posjećuju Dubrovnik, sidre se ispred Povijesne gradske jezgre, i ta se kategorija brodova svrstava pretežno u vrlo male brodove i *luxury* segment.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Cf. Skupina autora, *Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku*, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku, Dubrovnik, 2011., 31.

<sup>18</sup> Za ovo su istraživanje brodovi svrstani u pet kategorija prema kapacitetu, tj. broju putnika:

Kategorija/vrsta broda	Kapacitet/broj putnika
vrlo mali	do 300
mali	300 – 1 000
srednji	1 000 – 2 000
veliki	2 000 – 3 000
mega	3 000 i više

<sup>19</sup> Cf. *Integralno upravljanje...*, o. c., l. c.



Tablica 14.

## Brodovi/ticanja po veličini (%)

Vrsta/ kategorija broda	Godina								
	2011.			2012.			2013.		
	Gruž	Grad	ukupno	Gruž	Grad	ukupno	Gruž	Grad	ukupno
Vrlo mali	23,2	15,2	20,9	21,8	17,9	20,8	23,7	25,2	24,0
Mali	9,5	22,8	13,4	8,2	33,3	14,7	3,1	30,9	8,7
Srednji	25,2	14,2	22,0	28,2	14,9	24,8	28,9	18,0	26,7
Veliki	28,7	24,9	27,6	24,5	1,8	18,6	17,2	0,7	13,9
Mega	13,4	22,9	16,1	17,3	32,1	21,1	27,1	25,2	26,7
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik.

Iako se uočavaju pozitivni pomaci u ravnomjernijem pristajanju brodova tijekom dana, još uvijek je najviše ticanja brodova kapaciteta od 1 000 i više putnika u ranim jutarnjim satima, što utječe na koncentraciju prometa u samo nekoliko kasnojutarnjih i ranih poslijepodnevni sati. Tome pridonosi i relativno kratko stajanje broda u luci i potrebno vrijeme za dolazak putnika do ciljne točke i povratak na brod. Vrijeme koje putnici imaju na raspolaganju skraćuje se zbog zakrčenja prometa u odlasku s broda i povratku na brod (tablica 15.).

Tablica 15.

Vrijeme pristajanja brodova u luku i prosječno stajanje u njoj po mjesecima 2013. (brodovi s 1 000 i više putnika, Gruž + Grad)

Mjesec	Pristajanje			Prosječno stajanje u luci (sati/minuta)
	ukupno	od toga		
		do 9 sati	%	
Siječanj	-	-	-	-
Veljača	-	-	-	-
Ožujak	-	-	-	-
Travanj	26	16	61,54	6:39
Svibanj	57	34	59,65	7:50
Lipanj	58	40	68,97	8:45
Srpanj	56	34	60,71	8:50
Kolovoz	55	35	63,64	8:27
Rujan	60	41	68,35	8:54
Listopad	59	44	74,58	8:15
Studeni	24	15	62,50	7:46
Prosinac	1	-	-	7:23
Ukupno	396	259	65,40	8:19

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik.

U razdoblju od 2003. do 2013. ostvaren je u Dubrovniku izrazito dinamičan rast putnika i nešto sporiji rast ticanja. Taj je nerazmjer između broja putnika i ticanja posljedica dolaska brodova većeg kapaciteta, tj. više putnika po ticanju. U promatranom razdoblju putnika je gotovo tri puta više (indeks 2013./2003. = 297,49). Prosječna godišnja stopa rasta putnika iznosila je visokih 11,5 posto. Ticanja je bilo 1,4 puta više (indeks 2013./2003. = 143,33), što znači da je prosječni godišnji rast iznosio 3,7 posto (tablice 16. i 17.).

Prema prethodnim je podacima 2014. prijelomna godina. Putnika će biti manje za nešto više od 1/5, a ticanja se smanjuju više od 1/10. Teško je u ovom trenutku reći što slijedi, ali se postavlja ozbiljno pitanje razine i dinamike rasta industrije pomorskih krstarenja u Dubrovniku.

Tablica 16.

## Putnici i ticanja u luci Gruž i na sidrištu Grad

Godina	Putnici			Ticanja		
	Gruž	Grad	ukupno	Gruž	Grad	ukupno
2003.	259 705	135 637	395 342	361	119	480
2004.	260 801	196 533	457 334	357	147	504
2005.	297 466	213 175	510 641	382	171	553
2006.	367 321	235 726	603 047	394	180	574
2007.	435 489	242 280	677 769	429	177	606
2008.	649 993	310 900	960 893	503	189	692
2009.	632 574	305 498	938 072	448	180	628
2010.	719 390	305 723	1 025 113	526	179	705
2011.	750 009	322 495	1 072 504	468	197	665
2012.	788 323	250 859	1 039 182	474	169	643
2013.	1 011 806	164 280	1 176 086	549	139	688
2014. <sup>1</sup>	850 434	56 885	907 319	456	116	572

<sup>1</sup> Podaci nisu konačni.

*Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka/statistike Lučke uprave Dubrovnik.*

Tablica 17.  
Verižni indeksi putnika i ticanja u Dubrovniku (Gruž + Grad), udjel Grada i odnos Gruž – Grad

Godina	Putnici			Ticanja		
	verižni indeksi	udjel Grada (%)	odnos Gruž – Grad	verižni indeksi	udjel Grada (%)	Odnos Gruž – Grad
2003.	-	34,31	1,91:1	-	24,79	3,03:1
2004.	115,68	42,97	1,33:1	105,00	29,17	2,43:1
2005.	111,66	41,75	1,40:1	109,72	30,92	2,23:1
2006.	118,10	39,09	1,56:1	103,80	31,36	2,19:1
2007.	112,39	35,75	1,80:1	105,57	29,21	2,42:1
2008.	141,77	32,36	2,09:1	114,19	27,31	2,66:1
2009.	97,63	32,57	2,35:1	90,75	28,66	2,49:1
2010.	109,28	29,82	2,35:1	112,26	25,39	2,94:1
2011.	104,62	30,07	2,33:1	94,33	29,62	2,38:1
2012.	96,89	24,14	2,33:1	96,69	26,28	2,80:1
2013.	113,17	13,97	3,14:1	107,00	20,20	3,95:1
2014. <sup>1</sup>	77,15	6,27	14,95:1	25,00	20,28	3,93:1

<sup>1</sup> Izračun na temelju nepotpunih podataka.

Izvor: Izračunano prema podacima iz prethodne tablice.

Iz prethodne se tablice razabire da se broj putnika mijenja u korist luke u Gružu. Grad je sve manje zastupljen. Pao je na samo 1/7 ukupnog prometa putnika i 1/5 ticanja. Sidrište pred Gradom sve se više profilira kao mjesto za luksuzne jahte i manje brodove, a luka u Gružu kao za prihvat većih i megabrodova.

Temeljno je obilježje pomorskih krstarenja u Dubrovniku sezonalnost, dakle neravnomjeran raspored i putnika i ticanja tijekom godine. Siječanj, veljača, ožujak i prosinac simbolično su zastupljeni, travanj i studeni nešto više, svibanj i lipanj postaju sve zastupljeniji i približavaju se, ili su već na razini, udarnih mjeseci – srpnja, kolovoza, rujna i listopada, koji pojedinačno sudjeluju s oko 15 posto ili više od toga. Na ta četiri mjeseca dolazi gotovo 3/5 putnika i ticanja, a sa svibnjom i lipnjom, kojih se udjel iz godine u godinu stalno povećava, zastupljenost se približava gotovo razini od 9/10. Dakle, može se zaključiti da šest mjeseci (svibanj – listopad) “nosi” oko 9/10 ove vrste turizma u Dubrovniku. Na ostalih šest mjeseci (studeni – travanj) dolazi tek nešto više od 1/10 prometa (tablice 18. i 19.).<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Najviše je putnika u jednom danu (Gruž + Grad) prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik bilo 2013. u: svibnju 10 502; lipnju 11 162; srpnju 12 995; kolovozu 14 016 (11. kolovoza, 6 brodova); rujnu 10 880; listopadu 8 412; studenom 6 180.

Tablica 18.

Putnici na krstarenjima (%) po mjesecima u Dubrovniku (Gruž + Grad)

Mjesec	Godina					
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Siječanj	-	-	0,0	0,8	0,0	0,0
Veljača	-	-	0,0	0,7	0,0	0,0
Ožujak	1,5	0,1	0,9	1,0	0,4	1,2
Travanj	6,2	6,8	7,2	6,1	8,0	6,4
Svibanj	13,1	14,2	13,7	10,4	13,1	14,3
Lipanj	13,2	12,9	12,5	11,5	14,1	15,1
Srpanj	14,7	15,1	16,1	15,4	13,7	13,6
Kolovoz	17,7	16,0	15,3	14,5	15,2	14,3
Rujan	15,0	15,0	14,4	16,0	14,4	15,4
Listopad	12,6	13,5	14,1	16,7	15,4	13,7
Studen	5,6	6,4	5,5	5,9	5,5	5,8
Prosinac	0,4	0,0	0,3	1,0	0,1	0,2
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Objašnjenje: - nema pojave; 0,0 podatak je manji od 0,5 upotr. jed. mjere.

Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik.

Tablica 19.

Ticanja brodova (%) po mjesecima u Dubrovniku (Gruž + Grad)

Mjesec	Godina					
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Siječanj	-	-	0,7	1,3	0,4	0,4
Veljača	-	-	0,7	1,3	0,3	0,9
Ožujak	2,0	0,5	1,5	1,1	0,6	1,6
Travanj	7,7	6,2	7,5	6,0	7,6	5,5
Svibanj	12,2	14,2	14,0	11,2	13,0	13,8
Lipanj	13,3	13,4	12,8	12,5	14,9	14,1
Srpanj	14,3	16,5	13,8	14,4	13,4	14,5
Kolovoz	16,0	14,2	13,5	14,1	14,5	12,8
Rujan	17,0	15,1	14,9	17,5	15,4	16,6
Listopad	12,7	13,5	15,0	13,0	15,2	14,0
Studen	4,3	5,3	4,7	5,7	4,3	4,6
Prosinac	0,5	1,1	0,9	1,0	0,4	1,2
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: *Ibid.*, tablica 18.

Što se tiče tjedne dinamike (ticanja i putnici u tjednu) i dalje su vršni dani nedjelja, subota i petak. Na te dane odnose se 2/3 putnika i gotovo 1/2 ticanja. Ostali su dani pojedinačno oko 1/10 tjednog prometa ili manje od toga. Iako su uočljive stanovite promjene u rasporedu putnika po danima u tjednu (nešto ravnomjerniji raspored), i dalje je izrazita koncentracija u samo tri dana na koncu tjedna (petak, subota i nedjelja) – tablice 20. i 21.

Tablica 20.

Putnici na krstarenjima u Dubrovniku po danima (%) u tjednu (Gruž + Grad)

Dan	Godina					
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Ponedjeljak	6,4	5,3	3,9	5,3	8,3	7,7
Utorak	4,9	4,6	9,4	5,7	6,8	9,4
Srijeda	9,3	10,0	11,0	16,0	11,6	7,8
Četvrtak	5,4	4,4	2,9	4,9	9,0	9,3
Petak	16,4	20,5	23,0	22,8	19,9	16,3
Subota	35,7	29,4	28,6	26,8	25,4	24,6
Nedjelja	21,9	25,8	21,2	18,5	19,0	24,9
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: *Ibid.*, tablica 19.

Poseban je problem i dnevna koncentracija i putnika i ticanja, u jutarnjim je satima najviše brodova i putnika. Kratko stajanje brodova utječe da je najveća “navala” od 10 do 14 sati (model “četiri sata”). Najveće su gužve pri koncentriranim dolascima u Povijesnu jezgru i, nakon relativno kratkog boravka, pri povratku na brod. Na Pilama (i u Gradskoj luci) tada se stvaraju doista dugi redovi putnika s brodova koji čekaju prijevoz turističkim autobusima, taksijima, posebnim autobusima Libertasa uspostavljenima na relaciji Gruž – Pile i linijama javnog gradskog prijevoza što prometuju prema gruškoj luci.

Sa sličnim se problemima povezanim s krstarenjem, doduše u znatno manjem opsegu, susreće i grad Korčula. I tu se povremeno stvaraju gotovo neizdržljivi pritisci na ipak ograničene resurse.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> U gradsku luku mogu pristajati brodovi na dva veza – najviše 100 i 170 m duljine (cf. MedCruise 2013/2014 Yearbook, o.c. 27.). Veći se brodovi sidre u Pelješkom kanalu, pa se putnici čamcima prevoze do obale. Izgradnjom luke Polaćište (2 km udaljeno od grada) stvorili bi se znatno povoljniji infrastrukturni uvjeti za prihvat brodova. Taj se projekt stalno odgoda.

Tablica 21.

Ticanja brodova na krstarenjima po danima (%) u tjednu (Gruž + Grad)

Dan	Godina					
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
Ponedjeljak	10,7	7,6	7,9	9,3	10,8	12,0
Utorak	7,0	8,3	10,8	7,8	9,6	12,0
Srijeda	15,7	17,1	20,2	128,5	20,9	14,7
Četvrtak	10,5	6,7	6,8	7,3	9,1	12,1
Petak	12,4	19,4	18,3	20,4	14,8	11,2
Subota	24,4	23,9	20,1	23,8	22,0	17,2
Nedjelja	19,3	17,0	15,9	12,9	12,8	20,8
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: *Ibid.* tablica 20.

Unatoč tomu što se u 2014. dogodio dosad, kod nas i u svijetu, nezabilježen lom/pad trenda ovog tipa turizma u normalnim uvjetima, Dubrovnik će zbog svojih brojnih prednosti/vrijednosti i dalje biti omiljena destinacija iz godine u godinu sve brojnijim putnicima na pomorskim krstarenjima po Mediteranu i Jadranu kao njegovu važnom dijelu.<sup>22</sup>

Godina 2014. pokazuje da *cruising*-turizam u Dubrovniku ne ovisi samo o Dubrovniku. Štoviše, brojni su čimbenici (brodari, operatori, agencije, globalna događanja, dinamična poslovna politika) koji utječu na njegova kretanja.<sup>23</sup>

Dosad se uglavnom on u Dubrovniku događao, a takav je pristup neodrživ. Tim se izuzetno važnim segmentom i turizma i gospodarstva mora sustavno upravljati uz sudjelovanje svih, baš svih, dionika i uporabom/primjenom brojnih suvremenih i provjerenih upravljačkih alata (primjerice generičkih modela integriranog sustava upravljanja). Uz to i diversificirana poslovna politika glavnih nositelja, redovito, rezultira povoljnijim ishodom/znatno boljim poslovnim rezultatima.

Jer, ta se vrsta turizma u Dubrovniku mora dimenzionirati po mjeri Grada, uzimajući u obzir njegove UNESCO-om zaštićene spomeničke cjeline, stanovništvo, stacionarne turiste i sve one koji žele posjetiti Dubrovnik i uživati u njegovim povijesnim i kulturnim znamenitostima.

Usmjeravanje Dubrovnika, znatno više nego dosad, kao mjesto ukrcaja/iskrcanja putnika (baznu luku) bio bi višestruko korisna poslovna orijentacija i

<sup>22</sup> Jadran je visoko zastupljen na Mediteranu po putnicima i ticanjima (prema Cruise Activities..., o.c., 24.)

Područje	Putnici (tis.)	%	Ticanja	%
zap. Med.	18 833	69,7	8 807	61,0
Jadran	5 188	18,9	3 219	22,3
ist. Med.	2 856	10,6	1 983	13,8
C. more	214	0,8	419	2,9
ukupno	27 021	100,0	14 428	100,0

<sup>23</sup> Cf. Peručić, D. (2013.), *Cruising – turizam – razvoj, strategije i ključni nositelji*, o.c., 149. - 79.

za luke i za dubrovački turizam. To je preusmjeravanje proces koji se ne može obaviti u kratkom roku. Bilo bi zadovoljavajuće ako bi se u sljedećih 10-ak godina ukrcaj/iskrcaj povećao na 30-ak posto ukupnih putnika, čime bi tranzit smanjio na 70-ak posto.<sup>24</sup>

Ravnomjerniji raspored i godišnjih, i tjednih, i dnevnih ticanja/vremena pristajanja/duljine stajanja u luci trebao bi biti cilj poslovnoj politici luke u Gružu i Gradske luke. Model “četiri sata” mogao bi prerasti u model “osam sati”, čime bi pritisci putnika bili blaži, a time i podnošljiviji. Tako bi se usluge znatno poboljšale, a i konačni bi rezultati bili povoljniji.

## 5. ODRŽIVI TURISTIČKI NOSIVI KAPACITET GRADA DUBROVNIKA

Dubrovnik se, kao i drugi povijesni gradovi, poput Venecije, susreće s problemom prihvata velikog broja turista i posjetitelja zbog: ograničenog prostora, topografskih obilježja teritorija na užem području Grada i na prigradskim zonama, stupnja izgrađenosti prostora, postojeće mreže prometnica, spomeničkih bogatstava, prirodne i ambijentalne vrijednosti. Zagušenost prometa i gužve u pješačkom prometu smanjuju atraktivnost destinacije i za stacionarne goste i za posjetitelje s *cruisera* i jednodnevne izletnike koji dolaze u posjet Gradu.

Na području je grada Dubrovnika<sup>25</sup> tijekom 2013. bilo 646 295 turističkih dolazaka i ostvareno je 2 173 539 noćenja u hotelskim i ostalim smještajnim kapacitetima.<sup>26</sup> Dubrovnik je destinacija u koju dolaze brojni izletnici iz Dubrovačko-neretvanske županije i šire regije. U vršnim danima tijekom turističke sezone bilježi se više od 3 000 jednodnevnih izletnika. Tome treba dodati i putnike s *cruisera* kojih je u 2013. bilo 1 176 086 (u 2012. zabilježeno je također više od milijun putnika). Sve tri skupine, stacionarni turisti, jednodnevni izletnici i putnici s *cruisera* posjećuju Povijesnu gradsku jezgru, u kojoj živi 1 280 stanovnika i svakodnevno dolazi na posao oko 500 zaposlenika. Taj veliki pritisak dovodi u pitanje održivi razvoj i atraktivnost destinacije.

Za izračun održivog kapaciteta Dubrovnika, bez negativnog utjecaja na atraktivnost destinacije i uz pretpostavku upravljanja kretanjem brodova i putnika, korišten je *fuzzy* model linearnog programiranja, koji je primijenjen pri određivanju turističke nosivosti kapaciteta Venecije.<sup>27</sup> Izračun održivog kapaciteta grada Dubrovnika temeljen je na pokazateljima:

- javne površine Povijesne gradske jezge (Stradun, poljane, ulice,

<sup>24</sup> To je prosjek u deset vodećih mediteranskih luka (cf. *supra* tablica 6.).

<sup>25</sup> Odnosi se na uže područje grada Dubrovnika, na naselje Dubrovnik (područje Kantafig – Orsula).

<sup>26</sup> Prema: Statistička izvješća, br. 1516, Turizam u primorskim gradovima i općinama u 2013., DZS. Zagreb, 2014., p. 24.

<sup>27</sup> Canestrelli, E., Costa, P. (1991.), *Tourist Carrying Capacity, A Fuzzy Approach*, Annals of Tourism Research, Pergamon Press plc, vol. 18, 295. - 311.

- trgovi itd.),
- površina Gradskih zidina,
  - broj registriranih hotelskih ležajeva na području grada Dubrovnika i iskorištenost kapaciteta,
  - broj registriranih ležaja u ostalim smještajnim kapacitetima na području grada Dubrovnika (privatni smještaj, kampovi),
  - nosivi kapacitet kulturnih ustanova u Povijesnoj jezgri Grada,
  - kapacitet ugostiteljskih objekata u Povijesnoj jezgri Grada,
  - broj stanovnika u Povijesnoj jezgri Grada,
  - broj zaposlenih u Povijesnoj jezgri Grada,
  - kapacitet parkirališnih mjesta za automobile i autobuse u Dubrovniku,
  - kapacitet stajališta za turističke autobuse na Pilama i Pločama,
  - broj jednodnevnih izletnika,
  - broj putnika/posjetitelja s *cruisera*,
  - promet brodova i putnika u luci u Gružu i Gradskoj luci,
  - prosječna dnevna potrošnja turista u hotelima,
  - prosječna dnevna potrošnja turista u ostalim oblicima smještaja,
  - prosječna dnevna potrošnja jednodnevnih izletnika,
  - prosječna dnevna potrošnja putnika s kruzera.

Za određivanje optimalne razine održivog kapaciteta pošlo se od postavka:

- Povijesna gradska jezgra glavni je resurs koji privlači turiste, jednodnevne izletnike i putnike na krstarenjima,
- održivi prihvatni turistički kapacitet grada Dubrovnika određuje se u razdoblju visoke turističke sezone u vršnom opterećenju – u četiri sata tijekom jutra,
- ostvarena prosječna dnevna potrošnja stacionarnih turista u hotelima i ostalim smještajnim kapacitetima, jednodnevnih izletnika i putnika s *cruisera*.

S četiri tipa turista/posjetitelja u gradu Dubrovniku – turisti smješteni u hotelima (TH), turisti koji su u ostalim smještajnim kapacitetima (TNH), jednodnevni izletnici (TD) i putnici s *cruisera* (TC) - funkcija cilja *fuzzy* linearnog programiranja, uz ograničenja je:

$$\begin{array}{rcl}
 \max z & = & 100 \cdot TH + 55 \cdot TNH + 33 \cdot TD + 30 \cdot TC \\
 TH & & \leq 8331 + f \cdot 2083 \\
 TNH & & \leq 6858 + f \cdot 2939 \\
 & & 0,80 \cdot TD + 0,60 \cdot TC \leq 5040 + f \cdot 2600 \\
 & & 0,35 \cdot TH + 0,30 \cdot TNH + 0,75 \cdot TD + 0,70 \cdot TC \leq 9000 + f \cdot 7000 \\
 & & 0,20 \cdot TH + 0,20 \cdot TNH + 0,60 \cdot TD + 0,70 \cdot TC \leq 9000 + f \cdot 6000 \\
 & & TH; TNH; TD; TC \geq 0
 \end{array}$$

Pri izračunu održivog kapaciteta uzeto je u obzir:

- visina prosječne dnevne potrošnje turista smještenih u hotelima



od 100 eura<sup>28</sup> i visina prosječne dnevne potrošnje turista u ostalim smještajnim kapacitetima od 55 eura<sup>29</sup>, prosječna dnevna potrošnja jednodnevnih izletnika od 33 eura i prosječna dnevna potrošnja putnika s *cruisera* od 30 eura<sup>30</sup>,

- broj ležajeva u postojećim hotelskim kapacitetima (10 414) i ostalim smještajnim kapacitetima (9 797) na području grada Dubrovnika<sup>31</sup> i njihov stupanj iskorištenosti u punoj sezoni,
- ticanja brodova i broj putnika koji silaze s broda u destinaciji i posjećuju turističke atrakcije (vršno dnevno opterećenje u 2013. – 14 016 putnika 11. kolovoza; prosječno dnevno, u razdoblju svibanj – listopad 2013. – 5 528 putnika),
- kapacitet stajališta za turističke autobuse oko Povijesne gradske jezgre (9+5), održiv promet od 5 040 posjetitelja tijekom četiri sata do neodrživoga od 7 640, uz pretpostavku da 80 posto jednodnevnih izletnika i 60 posto putnika s *cruisera* organizirano dolaze autobusom do Povijesne jezgre (3/4 putnika silazi s broda u luci u Gružu, a 1/4 u Gradskoj luci),
- istovremeni prihvatni kapacitet kulturnih ustanova u Povijesnoj jezgri u četiri vršna sata tijekom jutra i uz pretpostavku da 35 posto hotelskih gostiju, 30 posto gostiju koji borave u ostalim smještajnim kapacitetima, 75 posto jednodnevnih izletnika i 70 posto putnika s *cruisera* posjećuje kulturne ustanove,
- javne površine Povijesne jezgre od 12 915 m<sup>2</sup> i površina Gradskih zidina od 3 000 m<sup>2</sup>,
- broj jednodnevnih izletnika u vršnom danu u razdoblju visoke turističke sezone (3 000 izletnika).

Održivi kapacitet Dubrovnika prikazan je u tablici 22. za različite stupnjeve opterećenja resursa (*f*) i pripadajućih suprostavljenih očekivanja: jednih za funkciju cilja koja je interes sudionika što izravno ostvaruju prihode od turizma, i drugih (gostiju u hotelskim i ostalim smještajnim objektima, jednodnevnih izletnika, putnika s *cruisera* i lokalnog stanovništva), čije se zadovoljstvo odražava u skupu ograničenja, dakle ovisi o stupnju iskoristivosti resursa, što utječe na kvalitetu boravka u destinaciji.

<sup>28</sup> Institut za turizam (2010.), *Stavovi i potrošnja turista*, TOMAS 10, Zagreb.

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Asić, A. (2013.), *Luka Dubrovnik - Gruž*, Lučka uprava Dubrovnik, *Struktura i potrošnja putnika s kruzera* (prema istraživanjima Ipsos Public Affairs), Dubrovnik.

<sup>31</sup> Cf. *supra*, bilješka ispod teksta br. 2, p. 89.

Tablica 22.

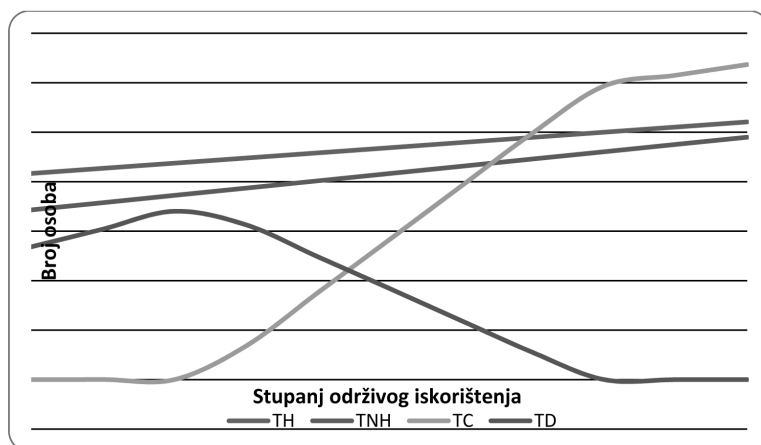
Održivi kapacitet pri određenim vrijednostima  $f$ 

$f$	Z	TH	TNH	TC	TD	$\mu F$	$\mu C$
0	1 387 467	8.331	6.858	0	5.369	0,00	1,00
0,1	1 448 149	8.539	7.152	5	6.083	0,11	0,90
0,2	1 508 922	8.748	7.446	2	6.804	0,21	0,80
0,3	1 568 515	8.956	7.740	1.360	6.255	0,31	0,70
0,4	1 627 487	9.164	8.034	3.508	4.969	0,42	0,60
0,489968	1 680 598	9.352	8.298	5.447	3.806	0,5100	0,5100
0,5	1 686 538	9.373	8.328	5.652	3.686	0,52	0,50
0,6	1 745 464	9.581	8.621	7.808	2.393	0,62	0,40
0,7	1 804 430	9.789	8.915	9.958	1.105	0,73	0,30
0,8	1 862 181	9.997	9.209	11.864	2	0,83	0,20
0,9	1 912 265	10.206	9.503	12.300	0	0,91	0,10
1	1 962 228	10.414	9.797	12.732	1	1,00	0,00

Napomena: koficijent  $\mu F$  pokazuje zadovoljstvo stanovnika koji izravno ostvaruju prihode od turizma dok  $\mu C$  pokazuje zadovoljstvo svih ostalih skupnina – stacionarnih turista, jednodnevnih izletnika, posjetitelja s *cruisera* i lokalnog stanovništva.

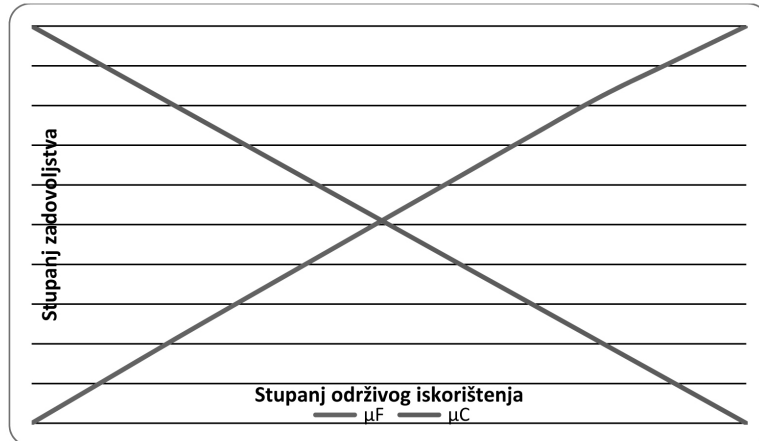
Grafikon 1.

Broj turista, izletnika i posjetitelja s *cruisera* pri određenim vrijednostima  $f$



Grafikon 2.

Vrijednosti koeficijenta zadovoljstva pri određenim vrijednostima  $f$



*Napomena: koeficijent  $\mu_F$  pokazuje zadovoljstvo stanovnika koji izravno ostvaruju prihode od turizma, dok  $\mu_C$  pokazuje zadovoljstvo svih ostalih skupina – stacionarnih turista, jednodnevnih izletnika, posjetitelja s *cruisera* i lokalnog stanovništva*

Izjednačen stupanj zadovoljstva nositelja turističke aktivnosti koji izravno ostvaruju prihode od turizma i lokalnog stanovništva, stacionarnih turista, jednodnevnih izletnika i posjetitelja s *cruisera*, u destinaciji je pri čimbeniku opterećenja resursa  $f = 0,489968$ . Vrijednosti varijabla za prihvatljivi/održivi nosivi kapacitet resursa/atrakcija raspoloživ za stacionarne turiste, izletnike i posjetitelje s *cruisera* u razdoblju glavne turističke sezone u vršnom opterećenju u četiri sata prikazane su u tablici 23.

Tablica 23.

Vrijednosti varijabla za optimalni održivi turistički nosivi  
kapacitet Grada Dubrovnika

OPTIMALNO RJEŠENJE					
Decision Variable	Solution Value	Unit Cost or Profit c(j)	Total Contribution	Reduced Cost	Basis Status
TH	9 352,00	100	935 200,00	0	basic
TNH	8 298,00	55	456 390,00	0	basic
TC	5 447,00	30	163 410,00	0	basic
TD	3 806,00	33	125 598,00	0	basic
Objective Function		(Max.) =	1.680.598,00		
Constraint	Left Hand Side	Direction	Right Hand Side	Slack or Surplus	Shadow Price
Turisti u hotelima	9 352,00	<=	9 352,00	0	85
Turisti u ostalim smještajnim kapacitetima	8 298,00	<=	8 298,00	0	42,1429
Autobusna stajališta na Pilama i Pločama	6 313,00	<=	6 314,00	1	0
Povijesna jezgra Grada	12 430,00	<=	12 430,00	0	42,8571
Kulturne ustanove	9 626,50	<=	11 940,00	2 313,50	0

Kao održiva turistička nosivost resursa/atrakcija na području grada Dubrovnika planira se 9 352 hotelskih gostiju, 8 298 gostiju u ostalim smještajnim kapacitetima, 3 806 jednodnevnih izletnika i 5 447 putnika s *cruisera*, pod pretpostavkom da dnevno u četiri vršna sata tijekom jutra 35 posto hotelskih gostiju, 30 posto gostiju koji borave u ostalim smještajnim kapacitetima na području grada Dubrovnika, 75 posto jednodnevnih izletnika i 70 posto putnika s *cruisera* posjećuje Povijesnu jezgru pri čemu se ostvaruje dnevna potrošnja od 1 680 598 eura. Taj iznos dnevne potrošnje je unutar vrijednosti od neprihvatljivih 1 387 467 i očekivanih 1 962 228 eura. U tim uvjetima omogućuje se iskorištenost hotelskih kapaciteta od 89,80%, iskorištenosti kapaciteta ostalih smještajnih objekata od 84,70% i mogućnost prihvata 42,78% posto maksimalnog broja posjetitelja s *cruisera* a da se pri tome ne naruši kvaliteta boravka u razdoblju najvećeg turističkog opterećenja destinacije (u glavnoj turističkoj sezoni).

Tablica 24.

Neiskorišteni kapaciteti pri određenim vrijednostima  $f$ 

$f$		Hoteli	Ostali smještajni kapaciteti	Autobusna stajališta na Pilama i Pločama	Povijesna jezgra Grada	Kulturne ustanove
<b>0</b>	kapacitet	8 331	6 858	5 040	9 000	9 000
	neiskorišteno	0	0	745	0	2 741
<b>0,1</b>	kapacitet	8 539	7 152	5 300	9 700	9 600
	neiskorišteno	0	0	431	0	2 809
<b>0,2</b>	kapacitet	8 748	7 446	5 560	10 400	10 200
	neiskorišteno	0	0	116	0	2 877
<b>0,3</b>	kapacitet	8 956	7 740	5 820	11 100	10 800
	neiskorišteno	0	0	0	0	2 756
<b>0,4</b>	kapacitet	9 164	8 034	6 080	11 800	11 400
	neiskorišteno	0	0	0	0	2.523
<b>0,48997</b>	<b>kapacitet</b>	<b>9 352</b>	<b>8 298</b>	<b>6 314</b>	<b>12 430</b>	<b>11 940</b>
	<b>neiskorišteno</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2 314</b>
<b>0,5</b>	kapacitet	9 373	8 328	6 340	12 500	12 000
	neiskorišteno	0	0	0	0	2 292
<b>0,6</b>	kapacitet	9 581	8 621	6 600	13 200	12 600
	neiskorišteno	0	0	1	0	2 058
<b>0,7</b>	kapacitet	9 789	8 915	6 860	13 900	13 200
	neiskorišteno	0	0	1	0	1 826
<b>0,8</b>	kapacitet	9 997	9 209	7 120	14 600	13 800
	neiskorišteno	0	0	0	32	1 653
<b>0,9</b>	kapacitet	10 206	9 503	7 380	15 300	14 400
	neiskorišteno	0	0	0	267	1 848
<b>1</b>	kapacitet	10 414	9 797	7 640	16 000	15 000
	neiskorišteno	0	0	0	503	2 045

Ograničavajući čimbenik za povećanje broja stacionarnih turista u svim oblicima smještaja, jednodnevnih izletnika i putnika s *cruisera*, uz čimbenik opterećenja 0,48997 kapacitet je Gradske jezgre i broj putnika koji dolaze autobusima.

Održivi nosivi kapacitet destinacije uz predviđeni stupanj opterećenja resursa je 12 239 posjetitelja u četiri vršna sata tijekom jutra u razdoblju najvećeg turističkog opterećenja, dakle u glavnoj turističkoj sezoni. Izračun se temelji na procjeni da 70% (3 813) putnika na krstarenjima, 35% (3 273) hotelskih gostiju, 30% (2 489) vanhotelskih gostiju i 70% (2 664) dnevnih izletnika i gostiju stacioniranih u okolici Dubrovnika posjećuje Povijesnu jezgru, te da 30% (1 634)

putnika s *cruisera* odlazi na izlet u neposrednu okolicu Dubrovnika ili ostaju na brodu. Pretpostavlja se da 60% (3 258) putnika s *cruisera* dolazi organizirano autobusima u Povijesnu jezgru, dok ostali dolaze individualno taksijima ili javnim prijevozom. Uz putnike s *cruisera* i 80% (2 855) jednodnevnih izletnika također dolazi autobusima.

Ravnomjernijom distribucijom potražnje tijekom godine/tjedna/dana i odgovarajućim upravljanjem kretanjem posjetitelja i vozila u destinaciji moguće je prihvatiti veći broj putnika s *cruisera*, a da se ne naruši održivost i atraktivnost destinacije na zadovoljstvo lokalnog stanovništva i svih turista/izletnika/posjetitelja u Dubrovniku. Ako bi model “četiri sata” prerastao u model “osam sati” (što znači četiri jutarnja i četiri poslijepodnevna sata), u jednom bi danu bilo moguće “održivo” prihvatiti dvostruko više putnika na krstarenjima ( $3\ 813 + 3\ 813 = 7\ 626$ ).

## ZAKLJUČAK

Dubrovačko-neretvanska županija i njezino središte Dubrovnik svake su godine uspješniji u turizmu općenito, a poglavito u njegovu osobito propulzivnom segmentu *cruising*-turizmu. Ta činjenica obvezuje sve nositelje tih aktivnosti na međusobnu poslovnu suradnju i uporabu svih raspoloživih alata kako bi se održivo upravljalo turističkim procesima u kojima su vidljive velike promjene – svakom godinom bivaju zahtjevnijim i kompleksnijim, pa se treba stalno i pravodobno prilagođavati/odgovarati novim i, redovito, većim i složenijim zahtjevima.

Vodeće mjesto DNŽ-e u *cruising*-turizmu Hrvatske, a osobito Dubrovnika, koji je vodeći u županijskom i hrvatskom *cruisingu* upućuje na potrebu da se temeljito prouči taj posve specifičan oblik turizma, što se, s lokalnog stajališta, očituje u neravnomjernoj i velikoj koncentraciji brodova i putnika. Kako je nemoguće dimenzionirati infrastrukturu i prostore koji su u funkciji tog oblika turizma, potrebno je u takvim uvjetima utvrditi razinu izdržljivosti same destinacije. Zasad su Dubrovnik i Korčula glavna odredišta *cruising*-industrije, ali je Dubrovnik u tome izrazitiji čimbenik, što sa sobom nosi i glavninu problema koji nalažu promptna rješenja. Korčula se također suočava s time, ali u znatno manjoj mjeri.

Mediteran je s pripadajućim morima u proteklom desetljeću doživio procvat u pomorskim krstarenjima i danas (2013.) mu pripada više od 1/5 te iznimno dinamične industrije. Jadran je visoko pozicionirano odredište Mediterana s gotovo 1/5 broja putnika i više od 1/5 ticanja. To znači da će i dalje naše luke biti u središtu zbivanja na tržištu pomorskih krstarenja i poželjno mjesto pristajanja brodova svih segmenata i veličina.

*Cruising*-turizam ima jak utjecaj na život i razvoj luka, pripadajućih im gradova i regija. Utjecaj je osjetan i na društvenu i socijalnu sferu, ekonomiju,

tehnički i tehnološki ustroj i, poglavito, na ekologiju. Dolazak megabrodova s više tisuća putnika i posada na samo nekoliko sati znači golem pritisak na destinaciju, luku pristajanja i pripadajuće turističko mjesto. To se odražava na cjelokupan život i rad, a osobito na prometovanje vozila, kretanje putnika i lokalnog stanovništva. Taj promet (putnici, posade, brodovi, autobusi, taksiji...) pridonosi, dakako, i višestruko većim prihodima svima – lukama, pripadajućim gradovima, pa i čitavoj regiji, jer se pritom uključuju i: hrana, piće, trgovačka roba, izleti, osobne i prometne usluge, posjeti kulturnim i povijesnim znamenitostima. Ne mogu se, dakako, zanemariti i loši utjecaji u što treba ubrojiti i nepovoljne ekološke učinke, ali, zbroje li se pozitivni učinci i oduzme ono što bi se moglo označiti minusom, rezultat je itekako pozitivan.

Pečat ovakvoj vrsti turizma u Dubrovniku daju megabrodovi segmenta *contemporary*, po čemu se ovo odredište pomorskih krstarenja ubraja u red najfrekventnijih destinacija uključenih u programe brodova od 3 000 i više putnika. Glavno obilježje takvih krstarenja su masovnost, kratko stajanje u luci, raznovrsna/bogata ponuda na brodu i putovanje/plovidba od tek nekoliko dana – najčešće tri, četiri i sedam dana. Temeljno je obilježje pomorskih krstarenja u Dubrovniku sezonalnost – neravnomjeran raspored putnika i ticanja tijekom godine. Gotovo 3/5 putnika i ticanja odnose se na samo četiri mjeseca (srpanj, kolovoz, rujan i listopad), sa svibnjom i lipnjom (udjel im je iz godine u godinu veći) zastupljenost se tih šest mjeseci povećava na oko 9/10. Dakle, u razdoblju studeni – travanj samo deset posto, a od svibnja do listopada 90 posto putnika i ticanja. Problem koncentracije nije samo na godišnjoj razini. Itekako je izražajan i po danima u tjednu jer su vršni dani nedjelja, subota i petak (u ta tri dana čak 2/3 putnika i gotovo 1/2 tjednih ticanja). Premda se uočavaju pozitivne promjene u dinamici tjednog prometa i dalje su preopterećena ta tri dana. Poseban je problem i dnevni raspored putnika i ticanja jer ih je najviše u kasnim prijepodnevnom i ranim poslijepodnevnom satima, a sve to bitno otežava pružanje kvalitetnijih usluga. Ako bi model “četiri sata” prerastao u model “osam sati” (što znači četiri jutarnja i četiri poslijepodnevna sata), u jednom bi danu bilo moguće “održivo” prihvatiti dvostruko više putnika na krstarenjima.

Ravnomjernijom distribucijom potražnje tijekom godine/tjedna/dana i odgovarajućim upravljanjem kretanja posjetitelja i vozila u destinaciji, moguće bi bilo prihvatiti veći broj putnika s *cruisera*, a da se ne naruši održivost i atraktivnost destinacije na zadovoljstvo lokalnog stanovništva i svih turista/izletnika/posjetitelja. Razvoj ove vrste turizma u Dubrovniku i Dubrovačko-neretvanskoj županiji izravno će ovisiti o stupnju i dinamici rješavanja postojećih problema, o oblikovanju i funkcioniranju upravljanja potražnjom i destinacijskim proizvodom.

## LITERATURA

Asić, A. (2013.), Luka Dubrovnik – Gruž, Lučka uprava Dubrovnik, *Struktura i potrošnja putnika s kruzera*, (prema istraživanjima Ipsos Public Affairs), Dubrovnik

Benić, I. (2011.), *Utjecaj pomorskih krstarenja na turističku destinaciju*, Poslovna izvrsnost, vol. 5, no. 2

Brida, J. G., Zapata-Aguirre, S. (2009.), *Tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts*, International Journal of Leisure and Tourism Marketing, vol. 1, no. 3, 1. - 34.

BREA (2012.), *Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economics*, Florida-Caribbean Association

Canestrelli, E., Costa, P. (1991.), *Tourist Carrying Capacity, A Fuzzy Approach*, Annals of Tourism Research, Pergamon Press plc, vol. 18, 295. - 311.

CLIA – Europe (2014.), *The Cruise Industry*, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 2013 Edition, Brussels

G. P. Wild International (2014.), *Regional Cruise Market Report*, Mediterranean and North Europe 2013, Haywards Heath, UK

*Eurostat – Population on 1 January 2013* (www.ec.europa.eu/eurostat - 6. 5. 2014.)

Institut za turizam (2010.), *Stavovi i potrošnja turista*, TOMAS 10, Zagreb

MedCruise Association (2014.), *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013*, A MedCruise Report, Pireaus, Greece

MedCruise 2013/2014 Yearbook, Seatrade Cruise Review, Chelchester, UK

Peručić, D. (2013.), *Cruising – Turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji*, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik

Podaci Županijske gospodarske komore Dubrovnik

Priopćenje (2014.), br. 4. 3. 2/11., DZS, Zagreb

Priopćenje – Turizam – Kumulativni podaci za razdoblje od siječnja do prosinca za pojedine godine od 2003. do 2013., DZS, Zagreb

SLJH – 2013. (2014.), DZS, Zagreb

Skupina autora (2011.), *Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku*, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku, Dubrovnik, 18. Statistički podaci Lučke uprave Dubrovnik



Zakon o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj, NN, 86/06.

[www.cruisemarketwatch/growth](http://www.cruisemarketwatch/growth) (26. 4. 2014.)

[www.europa.eu](http://www.europa.eu) (5. 5. 2014)

**Ivo Ban, Ph. D.**

*Professor Emeritus*  
University of Dubrovnik  
E-mail: ivo.ban@unidu.hr

**Doris Peručić, Ph. D.**

Associate Professor  
University of Dubrovnik  
E-mail: doris.perucic@unidu.hr

**Vesna Vrtiprah, Ph. D.**

Full Professor with Tenure  
University of Dubrovnik  
E-mail: vesna.vrtiprah@unidu.hr

**CHALLENGES AND DEVELOPMENT  
OPPORTUNITIES FOR MODERN CRUISE  
INDUSTRY IN THE DUBROVNIK-NERETVA  
COUNTY**

***Abstract***

*Tourism is the dominant activity in the Dubrovnik-Neretva County. With its generating the highest income, employment as well as export-oriented industrialization, it is the County's most important economic activity. One tenth of the total arrivals and nights in Croatia is realized in this region, and if we compare this region's territory size and population figures, respectively (3.2% and 2.9%, respectively) to some other Croatian regions' territory size and population figures, we can clearly see the importance of tourism in the Dubrovnik-Neretva County on the Croatia's global scale. Maritime voyages, i.e. the cruise tourism, are an integral part of the tourism activity currently present in two key cruising destinations – in Dubrovnik and Korčula, as well in Ploče, where it is not so prominent an activity. Dubrovnik makes up more than 90% of this type of tourism in the Dubrovnik-Neretva County. Having in mind the marine vehicles arriving to the region in great numbers (around 700 a year) as well as the passenger figures (more than a million a year), it is clear to see the problems arising from such an economic activity being concentrated here. Due to limited space, urban management, traffic, technical and organizational capacities as well as due to the highly expressed seasonality*

– with the high marine and passenger traffic density being registered only within a six-month period (from May till October), and only five hours a day (from late morning until early afternoon), surely there is a need of evaluating the sustainable properties of such type of tourism in this destination. This paper explores the development of this type of tourism as well as the creation of carrying capacities in Dubrovnik. In this regard, a comprehensive sustainable development model is being created. Having in mind the region's tourism and economy as a whole being both directly and indirectly affected by the modern cruise industry, the need for creating a successful sustainable development model keeps gaining on importance. The issue of determining the cruise industry's limitations and developing possibilities in this region is to be especially addressed.

**Keywords:** *tourism, cruise tourism, carrying capacity, cruise destination, Dubrovnik, Dubrovnik-Neretva County.*

**JEL classification:** *C12, L83, L91, Q50, R40*

