

RAZVOJ DUBROVNIKA KAO LUKE TICANJA U KRUZING-TURIZMU I PROJEKT RAZVOJA LUKE DUBROVNIK

Development of Dubrovnik as Port of Call in Cruising-Tourism and the Port of Dubrovnik Development Project

UDK 338.48:629.123 (497.5 DUBROVNIK)

Stručni članak
Professional paper

Sažetak

Promocija Dubrovnika kao turističkog odredišta visoke kategorije ovisi o ukupnim naporima svih sudionika na razini pojedinih zadataka. Pomaci se ne mogu ostvariti bez partnerskoga pristupa različitim subjektima, koji su na prvi pogled heterogeni. Međutim, adekvatan razvoj prometne infrastrukture, poboljšanje standarda smještajnih objekata i ukupno podizanje razine turističkog proizvoda (izleti, usluga) uz primjerenu komunikaciju između institucionalnih i komercijalnih subjekata nedvojbeno su jamstvo uspjeha.

Ključne riječi: *kruzing turizam, megabrodovi, pogodnosti Luke Dubrovnik, gradski promet, upravljački centar.*

Summary

Dubrovnik promotion as a high category tourist destination depends on the total efforts by all the participants at the levels of individual tasks. Shifts cannot be achieved without a partnership approach among the various subjects, which at first glance are heterogeneous. However, adequate development of the traffic infrastructure, improvement in the standard of the accommodation facilities and the overall raising of the level of the tourism product (excursions, services) with appropriate communication between the institutional and commercial subjects are guarantees of success.

Key words: *Cruising-Tourism, mega-vessels, facilities of the Port of Dubrovnik, city traffic, managing centre.*

1. Uvod

Introduction

Članak obrađuje problematiku kruzing-turizma u Dubrovniku koji je već danas visoko pozicioniran na Mediteranu. Naime, Dubrovnik je s gotovo 600.000 putnika po rangu peta luka na Mediteranu, a u Hrvatskoj na Dubrovnik otpada 4/5 prispjelih putnika.

Ovdje treba jasno istaknuti Luku Dubrovnik (Gruž) i

Gradsku luku (Stari grad). Dubrovnik je kao grad visokopozicioniran na tržištu krstarenja na Mediteranu na temelju svojih luka.

Putnici na krstarenjima			
Godina	Luka Gruž	Gradska luka	Ukupno
2006.	366.000	235.726	601.726
2005.	297.466	213.175	510.641
2004.	260.801	196.533	457.334

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik

Dakle, omjer kruzing-brodova je 60,8% : 39,2%, što se treba naglasiti kada se govori o Dubrovniku kao destinaciji u kruzing-turizmu.

Razvojem ovoga iznimno perspektivnoga tržišta, u središte pozornosti, kako domaćih, tako i stranih interesnih skupina, dolazi stvaranje i plasman integriranog paketa usluga koji će ponudu Dubrovnika kao turističke destinacije učiniti kvalitetnijom i prepoznatljivijom, posebno na tržištu kružnih putovanja. Konkurentnost na svjetskom tržištu podrazumijeva, međutim, podržavanje veoma visoke razine svjetskih standarda koje turističko gospodarstvo u današnje vrijeme postavlja kao preduvjet. Zbog toga je potrebno, u težnji za postizanje rezultata na ovom području, uzeti u obzir potrebu intenzivne interakcije s međunarodnim okruženjem i povećanja poslovnosti standardizacijom poslovnih procedura. Pri tome treba također imati na umu socio-ekonomske i prostorne karakteristike podneblja, kako se ne bi zanemario imperativ održivosti razvoja, koji, s obzirom na karakteristike područja, kvalitetu svakako pretpostavlja kvantiteti. Cilj je razviti renomiranu i svjetski poznatu destinaciju koja će, svojim imidžem i širokim spektrom i kvalitetom usluga, privući visoku klijentelu, te postati nezaobilazna postaja u ovom dijelu Mediterana.

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

*Vlaho Đurković, dipl. ing., ravnatelj Lučke uprave Dubrovnik

2. Svjetsko tržište kružnih putovanja

World Cruise Market

Kruzing turizam kao oblik turističkoga gospodarstva, koji u novije vrijeme ima izrazito rastući trend, zahvaljujući svojem golemom potencijalu pokrenuo je novu, veoma perspektivnu komponentu svjetskoga gospodarstva, i to u dijelu industrijske proizvodnje, brodogradnje, te na području uslužnih, pomorsko-turističkih djelatnosti. Razvojni projekti, koji se u pojedinim destinacijama implementiraju u skladu s kretanjima turističke potražnje, najčešće se odnose na prometnu infrastrukturu, pa je posljednjih godina izrazito porasla aktivnost ulaganja u putničke terminale u destinacijama širom svijeta, a sve kako bi se udovoljilo potrebama nove generacije megabrodova („mega-cruisera“).

U težnji da se postigne konkurentnost na izrazito dinamičnom tržištu kružnih putovanja, turističke destinacije u svojim razvojnim planovima moraju uzeti u obzir obilježja trenda *kruzinga*, od kojih su najznačajnija:

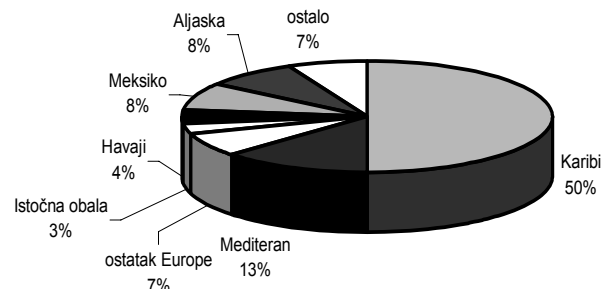
- masovnost i dostupnost sve širim ekonomskim slojevima,
- povećanje dimenzija brodova – sve veći udio brodova duljine do 330 m, kapaciteta preko 3.000 putnika, zapremine više od 100.000 BT,
- relativno kratko trajanje prosječnoga turističkoga *cruise*-aranžmana – manje od 7 dana,
- veoma definiran i sofisticiran paket usluga koji podrazumijeva „all – inclusive“ izletničke aranžmane, prilagođene relativno kratkom boravku u destinaciji (oko 5 sati),
- prilagođavanje lučke infrastrukture mega-brodovima i gradnja putničkih terminala.

Širom svijeta danas krstari oko 300 brodova na kružnim putovanjima, a njihova najpoznatija odredišta su predjeli Karipskoga mora, zatim slijedi područje Mediterana, pa Aljaska, Meksiko, te ostatak Europe. Jadransko more također postaje sve važnije područje interesa, s lukama Venecijom, Dubrovnikom, Barijem i Splitom. S obzirom na malobrojne jadranske destinacije, Dubrovnik ima znatne mogućnosti da, koristeći se svojim neospornim potencijalima, postane druga nezaobilazna destinacija na Jadranu na relaciji između Venecije i grčkih luka.

Tablica 1. Regionalna raspodjela tržišta u 2007.

Table 1. Regional market analysis until 2007.

Regija	% udjela na tržištu
Karibi	50
Mediteran	13
Ostatak Europe	7
Istočna obala	3
Havaji	4
Meksiko	8
Aljaska	8
Ostalo	7



Slika 1. Regionalna raspodjele tržišta u 2007.

Chart 1. Regional market analysis until 2007.

Uz prirodne i kulturno-povijesne turističke resurse, za postizanje statusa nezaobilazne *cruising*-destinacije neophodan su preduvjet razvijeni lučki sustavi s višenamjenskim putničkim kapacitetima i dobra prometna povezanost. To je međutim slaba točka gradova na hrvatskom dijelu Jadrana, koja smanjuje mogućnost inače visokoga stupnja valorizacije.

Razina konkurentnosti luke na veoma zahtjevnom *cruise*-tržištu, to jest njihovo uvrštavanje u itinerare *cruise*-operatora, ukratko ovisi o sljedećim čimbenicima:

- prepoznatljivost luke i turističkog središta,
- jednostavan pristup zračnoj luci sa širokim izborom međunarodnih linija (T),
- efikasan transport do središta grada ili drugih turističkih zanimljivosti,
- dovoljno hotelskih receptivnih kapaciteta adekvatne kategorije (T),
- dostupnost atraktivnih plaža,
- povijesno-kulturne znamenitosti,
- trgovački centri, *duty-free shopovi*, trgovine koje prodaju originalne lokalne suvenire i ručno izrađene predmete,
- zadovoljavajuća razina ponude izletničkog programa,
- agencije za turističke informacije, rezervacije putovanja i hotelskog smještaja na jednom mjestu,
- prihvatni kapaciteti za privez brodova uz obalu,
- putnički terminali prilagođeni kvalitetnom prijemu putnika i manipuliranju prtljagom (T),
- razumna cijena lučkih pristojba i naknada,
- mogućnost opskrbe vodom,
- mogućnost opskrbe gorivom (T),
- sigurnost luke prema međunarodnim standardima,
- ostale usluge.

Kriteriji označeni s T mogu prevagnuti pri odabiru luke koja služi kao krajnja točka putovanja, to jest podržava „home-port“ operacije, i to kad operator nudi „fly-cruise“ aranžmane, dok se za „cruise-and-stay“ aranžmane uzimaju u obzir svi elementi.

Svi navedeni čimbenici nisu jednako važni za sve operatore. Tako su mnoga kružna putovanja po Mediteranu osmišljena kako bi privukla putnike koje

zanima povijest i kultura, pa se ne uzimaju u obzir faktori poput blizine plaža. Dostupnost trgovačkih centara mnogo je važnija gostima iz Sjeverne Amerike nego Europljanima.

Na Jadranu su svojom ponudom najzastupljenije broderske kompanije:

- MSC,
- Aida Cruises,
- Carnival,
- P&O Cruises,
- Royal Caribbean,
- Pullmantur,
- Costa Cruises.

3. Kruzing-turizam na području Dubrovnika

Cruise Ship Tourism in the Dubrovnik Region

Dubrovnik kao najznačajnija destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana, prema posjećenosti u samom vrhu među mediteranskim središtima, prolazi trenutno kroz fazu progresivnog rasta i razvoja. Statistički pregled Med Cruisea (udruženja mediteranskih *cruising*-luka) pokazuje da Dubrovnik već sad zauzima visoko peto mjesto na Mediteranu.

Tablica 2. Statistički pregled Med Cruisea

Table 2. Statistical review Med Cruise

LUKA	BROJ PUTNIKA			
	LUKA UKRCAJA	LUKA ISKRCAJA	TRANZIT	UKUPNO
BARCELONA	278.018	281.543	465.290	1.024.851
BALEARSKI OTOCI	166.132	166.925	553.417	886.474
NAPULJ	63.116	62.944	647.163	773.223
VENECIJA	282.254	280.702	115.020	677.976
DUBROVNIK	755	800	455.779	457.334
PIREJ	64.304	63.473	324.729	452.506
LUKE NA FRANCUSKOJ RIVIJERI	31.060	31.059	388.452	450.571
TUNIS			448.960	448.960
LIVORNO	362	400	386.623	387.385
CIPAR	124.886	123.135	130.559	378.580
GENOVA	85.000	85.000	140.000	310.000
VALETTA	20.445	19.336	251.444	291.225
PORTUGAL	17.965	17.629	248.055	283.649
BARI	36.679	41.276	184.933	262.888
MESSINA	7.795	7.444	204.380	219.619
KUSADASI	6.523	5.173	206.907	218.603
MÁLAGA	7.931	5.723	195.524	209.178
PALERMO	14.255	14.911	164.031	193.197
GIBRALTAR			162.780	162.780
IZRAELSKE LUKE	65.588	65.266	369	131.223

Izvor: (www.medcruise.com)

Bogati društveni i prirodni turistički resursi izrazito su cijenjeni i prepoznatljivi za *cruising*-industriju.

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

Okolica Dubrovnika može se pohvaliti kulturno-povijesnim znamenitostima, povoljnim reljefnim karakteristikama, te obiljem i raznolikošću flore i faune. Bogatstvo netaknute prirode najzastupljenije je na otocima, od kojih se ističe otok Mljet, kojemu je sjeverni dio proglašen nacionalnim parkom.

Najvažnija kulturno-povijesna cjelina je Stari grad, okružen s 2.000 m gradskih zidina, koje, zajedno s utverdama i kulama, čine obrambeni sustav grada i daju mu prepoznatljiv izgled. Brojni sačuvani primjeri kasne gotike i rane renesanse, te baroka, svjedoče o iznimno bogatoj povijesti Dubrovačke Republike.

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

Dubrovnik danas raspolaže dvjema lokacijama za prihvata brodova na kružnim putovanjima - sidrište ispred stare Gradske luke i luku Dubrovnik, koja posjeduje kapacitete za privez uz obalu i sidrenje brodova. S obzirom na to da je lučka infrastruktura jedna od najslabijih točaka kruzinga u Dubrovniku, trenutno su aktualni veoma ambiciozni projekti unapređenja prihvatnih kapaciteta, a ta je tema detaljnije obrađena u sljedećim poglavljima.

3.1. Opseg kruzing turizma na dubrovačkom području

Statistical Data of Cruise Tourism in the Dubrovnik Area

3.1.1. Putnici i brodovi na kružnim putovanjima

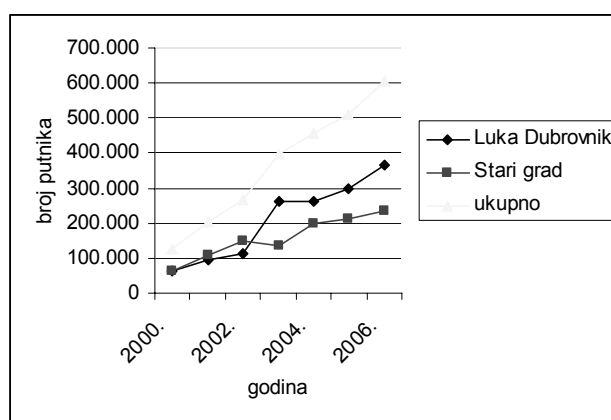
Cruise Passengers and Ships Movement

Tijekom 80-ih prošloga stoljeća Dubrovnik je bio važna turistička destinacija za prihvat brodova na kružnim putovanjima. Nakon ratnih sukoba koji su ovo područje učinili turistički neprivačnim, 1998. dolazi do pojave većeg broja *cruisera* i otad, uz iznimku 1999. (Kosovska kriza), stalan je rastući trend, i ako se on nastavi, očekuje se da će do 2010. dosegnuti brojku od 830.000, a već 2012. 1.000.000 putnika.

Tablica 2. Broj putnika na kružnim putovanjima na području Dubrovnika

Table 2. Number of passengers on cruise trips in Dubrovnik

Godina	Luka Dubrovnik	Stari grad	Ukupno	Indeks
2000.	61.591	65.250	126.841	-
2001.	95.031	110.064	205.095	161,7
2002.	114.952	149.950	264.902	129,2
2003.	259.705	135.637	395.342	149,2
2004.	260.801	196.533	457.334	115,7
2005.	297.466	213.175	510.641	111,7
2006.	367.321	235.726	603.047	118,1



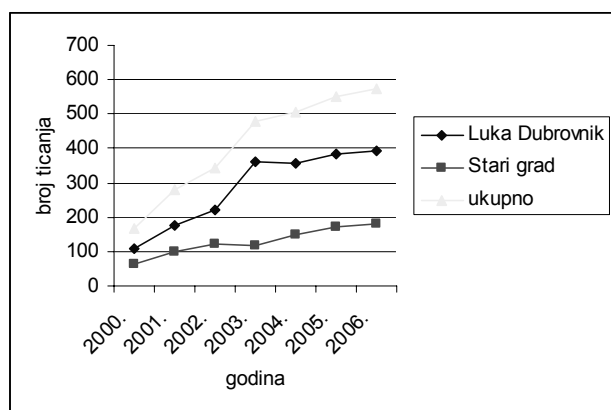
Slika 2. Broj putnika na kružnim putovanjima na području Dubrovnika

Graph 2. Number of passengers on cruise trips in Dubrovnik

Tablica 3. Broj ticanja brodova na kružnim putovanjima na području Dubrovnika

Table 3. Number of calls of cruise ships in Dubrovnik

Godina	Luka Dubrovnik	Stari grad	Ukupno	Indeks
2000.	107	61	168	-
2001.	178	101	279	166
2002.	221	122	343	122,9
2003.	361	119	480	139,9
2004.	357	147	504	105
2005.	382	171	553	109,7
2006.	394	180	574	103,8



Slika 3. Broj ticanja brodova na kružnim putovanjima na području Dubrovnika

Graph 3. Number of calls of cruise ships in Dubrovnik

3.1.2. Analiza turističke potražnje i potrošnje putnika na dubrovačkom području prema ekonomskim kategorijama i veličini broda

Tourist Demand and Consumption Analysis of Passengers in Dubrovnik According to Economy Categories and Ship Size.

U sklopu nastojanja da se turistička aktivnost na prostoru Dubrovačko-neretvanske županije razinom svoje ponude uklopi u zahtjevne svjetske standarde, nužno je postojanje dobro osmišljene razvojne strategije kao preduvjeta za prihvatljiv i održiv razvoj turizma. S obzirom na prostorna ograničenja, s jedne strane, i izrazito kvalitetne turističke resurse, s druge, nameće se potreba za profiliranjem Dubrovnika kao luksuzne destinacije, što znači orijentaciju prema ciljnom tržištu visoke kupovne moći, ali i bezuvjetno podizanje kvalitete ponude.

Pošavši od naznačenoga, analiza *cruise*-tržišta na dubrovačkom području s aspekta ekonomskih kategorija, otkriva ekonomsku strukturu ovoga segmenta turističke potražnje.

Za potrebe analize *cruising*-potražnje prema ekonomskim kategorijama na području Dubrovnika, brodovi i brodski kapaciteti svrstani su u 5 kategorija.

- SD – Super Delux; odgovara najluksuznijem hotelskom smještaju s 5 i više zvjezdica,

- DP – Delux Plus; odgovara hotelskom smještaju s 4 i 5 zvjezdica,
- D – Delux; odgovara hotelskom smještaju s 4 zvjezdice,
- S – Standard; odgovara hotelskom smještaju s 3 i 3+ zvjezdice,
- E – Delux; odgovara hotelskom smještaju s manje od 3 zvjezdice.

Tablica 4. Broj putnika po ekonomskoj kategoriji za sezonu 2006.

Table 4. Number of passengers according to economy category in season 2006.

Kategorija	Broj putnika po kategoriji broda	Prosječan broj putnika	Prosječna brutotonaža broda
superdelux	7.817	282	17.458
delux plus	33.052	1.219	54.768
delux	172.167	1.168	45.730
standard	47.283	676	26.252
economy	17.985	329	9.498

Analiza pokazuje da prema broju putnika značajno prednjači *delux*-kategorija, što upućuje na relativno visok prosječni ekonomski standard putnika. Nadalje, uzimajući u obzir da je prosječna veličina broda na području Dubrovnika oko 30.000 BT, suprotno nekim očekivanjima analiza pokazuje da upravo veliki brodovi, popularno nazvani *mega-cruiseri*, spadaju u luksuznije kategorije.

Spoznaje o ekonomskom standardu putnika na kružnim putovanjima prijeko je potrebno uzeti u obzir pri osmišljavanju odgovarajuće ponude na području destinacije jer operatori kružnih putovanja odabiru luke kojih ponuda vezana za prihvatne kapacitete, izlete i sl. ne bi smjela narušiti kvalitetu cjelokupnoga *cruise*-aranžmana.

Veličina broda, međutim, značajno utječe na potrošnju putnika u destinaciji. Istraživanje o stavovima i potrošnji putnika i članova posade na brodskim kružnim putovanjima, TOMAS 2006, upozorilo je na neke zanimljive zakonitosti:

Tablica 5. Potrošnja gostiju opada s porastom veličine broda

Table 5. Consumption declines with increase of ship size

Veličina broda prema broju putnika	< 200	200 - 499	500 - 999	1.000 – 1.999	2.000 i više
Potrošnja u EUR	64	53	46	41	34

Tablica 6. Potrošnja gostiju raste s porastom duljine boravka u destinaciji

Table 6. With increase of ship stay in destination increases the consumption

Duljina boravka u destinaciji u satima	do 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	više od 12
Potrošnja u EUR	28	38	55	65	82

Isto je istraživanje, s obzirom na zemlju podrijetla, pokazalo da su gosti velikih brodova najvećim dijelom Talijani, a u strukturi posjetitelja Dubrovnika prednjače Talijani, Amerikanci i Francuzi.

Za veće brodove na kružnim putovanjima karakteristični su kraći aranžmani, te kraći boravak u destinaciji – prosječno zadržavanje iznosi oko 5 sati, pa se zbog vremenske ograničenosti smanjuje i mogućnost potrošnje. Budući da Dubrovnik uglavnom posjećuju veliki brodovi, potrošnja po putniku relativno je niska u usporedbi s ostalim gradovima u Hrvatskoj, i iznosi oko 37 eura, velik udio potrošnje otpada na izlete i razgledavanje grada. Potrošnja članova posade nešto je niža, oko 29 eura.

3.2. Mogućnosti organizacije izleta na dubrovačkom području

Possibility of Excursion Organization in the Dubrovnik Area

Okolica Dubrovnika i sam grad pružaju brojne mogućnosti za organizaciju izletničkih programa za putnike s brodova na kružnim putovanjima. Ovisno o duljini zadržavanja u destinaciji, putnicima s *cruisera* nude se ovi izleti:

- Stari grad – poludnevni,
- Elafitski otoci – cjelodnevni,
- Mljet – cjelodnevni,
- Cavtat – cjelodnevni,
- Konavoski dvori – cjelodnevni,
- Jeep-safari u Konavlima,
- jahanje na konjima u Konavlima,
- vinska cesta,
- delta rijeke Neretve – cjelodnevni,
- otok Korčula – cjelodnevni,
- poluotok Pelješac – cjelodnevni,
- Trsteno i Ston – cjelodnevni,

- Međugorje – cjelodnevni,
- Mostar – cjelodnevni.

3.3. Problemi povezani s kruzingom na području Dubrovnika

Cruise Problems in the Dubrovnik Area

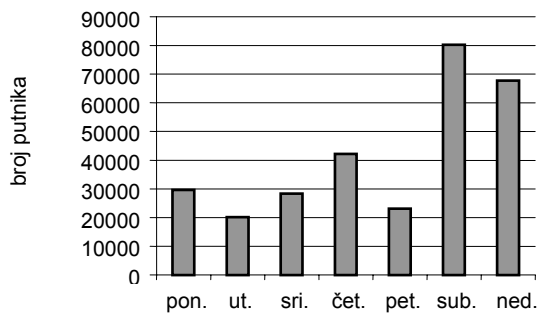
S naglim razvojem turizma kružnih putovanja dolazi i do sve jasnije identifikacije problema koji se pojavljuju s njim. Osnovni problemi i ideje za njihovo rješavanje navedeni su u nastavku:

- Loša suradnja između privatnog sektora (turističke agencije, pomorske agencije i drugi kreatori ponude u destinaciji) i javnog sektora (institucije koje reguliraju i upravljaju resursima) zapravo je loša podloga iz koje velikim dijelom proizlaze i sve ostale kritične točke.

Rješenje tog problema vidi se u osnivanju udruge koja bi djelovala na razini destinacije i uključivala bi relevantne subjekte iz svih područja uključenih u kruzing turizam. Ova će tema biti detaljnije obrađena u nastavku.

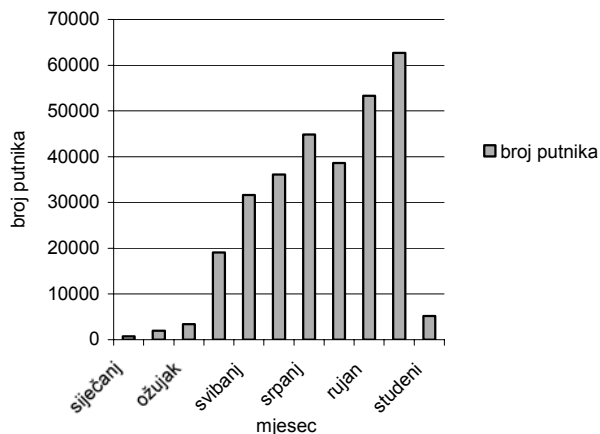
- Gradski promet – za brodove smještene u luci Dubrovnik velik je problem tijekom sezone transport putnika do Staroga grada. Prema istraživanju o zadovoljstvu potrošača, upravo je organizacija gradskog prometa dobila najniže ocjene. Iako udaljenost iznosi svega 3 km, u ljetnim mjesecima, zbog gradskih gužva prevelikoga broja posjetitelja događa se da to putovanje traje i do 90 min. Budući da je prosječno vrijeme trajanja boravka u luci oko 5 sati, jasno je da vrijeme transporta od 2 do 3 sata znatno negativno utječe na kvalitetu izletničkoga aranžmana. U vršnim danima sezone u luci se nađe i do 6.000 posjetitelja koji se istovremeno uključuju u izletničke programe. Rješenje toga problema vidi se u alternativnim, pomorskim putevima ili uređenju šetnice do Staroga grada, u izboru alternativnih izleta, a spominje se i uvođenje tramvajske pruge. Prijeko je potrebna pritom suradnja između svih relevantnih subjekata i institucija na lokalnoj razini.

Slike 4. i 5. prikazuju koncentraciju prometa po mjesecima i po danima u tjednu.



Slika 4. Dinamika broja putnika na kružnim putovanjima po danima u tjednu, 2006. godini

Chart 4. Passenger dynamics by days of the week in 2006.



Slika 5. Raspored broja putnika po mjesecima u 2006. godini

Chart 5. Passenger dynamics by months in 2006.

- Loša kvaliteta ponude - potrebno je uspostaviti sustav kontrole cijene i kvalitete izletničkoga programa.
- Maloprodajna mreža trgovina – uzak i neprimjeren asortiman koji obuhvaća jeftine neoriginalne trendovske proizvode, te nedostatak originalnih lokalnih suvenira.

Potrebno je kontrolirati sadržaj i kvalitetu ponude na važnim turističkim punktovima.

- Niska razina potrošnje – premda, u nedostatku relevantne studije, veličina ekonomskih učinaka ostaje nepoznata, sa sigurnošću se može reći da je prosječna potrošnja po posjetitelju veoma niska, to jest mnogo niža nego u konkurentskim destinacijama, a uzrok je upravo neprimjerena ponuda, kako je navedeno.

3.4. Dubrovnik Cruise Management Center

DCMC – Dubrovački upravljajući centar za kružna putovanja

Kako bi se postigla koordinacija svih subjekata uključenih u formiranje turističkoga proizvoda, a posebno suradnja između privatnoga i javnog sektora, aktualna je ideja o osnivanju udruge kojoj bi članovi bili lučke i gradske vlasti, turističke agencije i ostali nositelji gospodarske djelatnosti, a bavila bi se svim navedenim pitanjima od zajedničkog interesa povezanima s *cruisingom*, kao što su: rješavanje problema gradskog prometa, organiziran i ciljan marketinški istup i stvaranje imidža kontrolom kvalitete i cijene, osmišljavanje i obogaćivanje turističke ponude, proučavanje potrošačkih stavova i razine zadovoljstva.

3.4.1. Funkcije i aktivnosti DCMC-a:

Functions and Activities of DCMC:

- promocija destinacije,
- definicija strateškoga marketinškoga plana,
- organizacija dobrodošlice brodovima na kružnim putovanjima,
- izradba prijedloga za projekte unapređenja lučke infrastrukture i suprastrukture,
- organiziranje dobrodošlice za putnike na kružnim putovanjima,
- informiranje i profesionalno usavršavanje,
- koordinacija aktivnosti od zajedničkog interesa,
- jamstvo sigurnosti u destinaciji,
- marketinška istraživanja i analize,
- definiranje standarda i izdavanje certifikata,
- istraživanje zadovoljstva potrošača.

4. Projekt razvoja Luke Dubrovnik kao nositelja razvoja kruzinga u Dubrovniku

Project of the Port of Dubrovnik Development as a Carrier of Cruise Tourism Development

4.1. Povijesni razvoj Luke

Port Historical Development

Luka Dubrovnik utemeljena je početkom dvadesetog stoljeća kao teretna, a osnovna joj je namjena bila transport tereta iz Bosne. Prvi svjetski rat donio je

stagnaciju koja je trajala do sredine dvadesetih godina. Izgradnja željezničke pruge kroz luku dodatno je potaknula njezinu orijentaciju na promet tereta, a taj se trend održao do sredine prošloga stoljeća, kad je zbog otvaranja novih teretnih luka - Ploča i Bara, ponovno došlo do stagnacije.

Zbog razvoja turizma u Dubrovniku putnički promet postaje sve važniji, a njegov progresivan rast prekinut je Domovinskim ratom, u kojemu je uništen velik dio infrastrukture i suprastrukturnih objekata.

Danas je Luka Dubrovnik u potpunosti preorijentirana na putnički promet sa sve naglašenijim udjelom međunarodnog prometa. Kao najveća *cruise*-destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana, koja ostvaruje 68% ticanja i 80% putničkoga prometa, a uzimajući u obzir gospodarski značaj kruzinga, Luka je prepoznala ovaj oblik turizma kao okosnicu svojega razvoja, pa je u skladu s tim pokrenula sveobuhvatan projekt izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture.

4.2. Opće karakteristike i informacije

Main Characteristics and Information

Opće karakteristike Luke:

- površina lučkog teritorija: 80.000 m²,
- duljina operativne obale: 1.205 m,
- dubina uz obalu: 11 m,
- broj vezova: 6.

Udaljenosti:

- autobusni kolodvor: 500 m,
- zračna luka: 15 km,
- centar grada: 2 km.

Usluge dostupne na lučkom području:

- privez i odvez,
- pilotaža,
- tegljenje,
- opskrba brodova,
- odvoz smeća,
- organizacija izleta.

4.3. Putnički promet

Traffic Data

Promet putnika u Luci Dubrovnik stalno raste što se posebno odnosi na putnike na kružnim putovanjima.

Tablica 7. Promet putnika u Luci Dubrovnik 1998. – 2006.

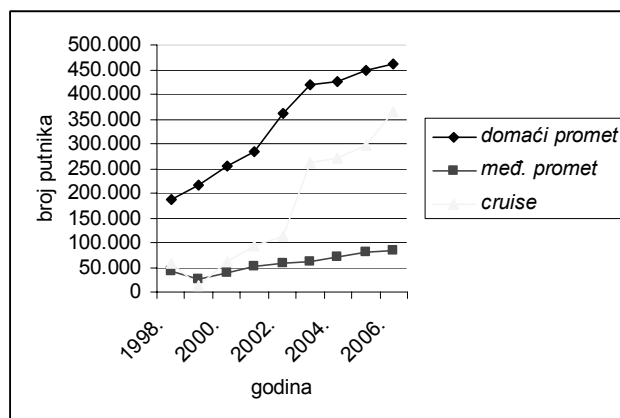
Table 7. Passenger traffic in the Port of Dubrovnik during the period from 1998. – 2006.

Godina	Domaći promet	Međunarodni promet	Cruise	Ukupno
1998.	185.637	42.857	59.331	287.825
1999.	217.007	24.475	13.808	255.290
2000.	253.871	39.555	61.591	355.017
2001.	284.608	51.296	95.031	430.935
2002.	361.693	57.244	114.196	533.133
2003.	420.810	62.419	259.704	742.933
2004.	427.000	70.000	270.000	767.000
2005.	449.370	79.719	297.466	826.555
2006.	460.000	85.000	366.000	931.500

Tablica 8. Indeks rasta prometa putnika u razdoblju 1998. – 2006.

Table 8. Index of the number of passengers in the Port Dubrovnik for the period from 1998. – 2006.

Godina	Domaći promet	Međunarodni promet	Cruise	Ukupno
1998.	-	-	-	-
1999.	117	57	23	89
2000.	117	162	446	139
2001.	112	130	154	121
2002.	127	112	120	124
2003.	116	109	227	139
2004.	101	112	104	103
2005.	105	114	110	108
2006.	102	106	123	113



Slika 6. Kretanje broja putnika u Luci Dubrovnik za razdoblje 1998.-2006.

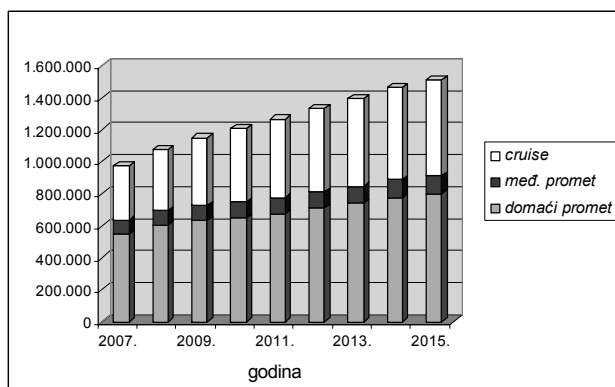
Graph 6. Passenger traffic in the Port of Dubrovnik during the period from 1998. – 2006.

Takva će se kretanja nastaviti i u sljedećem razdoblju (tab. 9.). Međutim, za takav obujam prometa nužna su ulaganja u luku i njezin razvoj.

Tablica 9. Prognoza kretanja broja putnika za razdoblje 2007. – 2015.

Table 9. Prediction for passenger traffic in the Port of Dubrovnik for the period from 2007. – 2015.

Godina	Domaći promet	Međunarodni promet	Cruise	Ukupno
2007.	550.000	86.000	340.000	976.000
2008.	605.000	90.000	380.000	1.075.000
2009.	630.000	94.000	425.000	1.149.000
2010.	650.000	97.000	460.000	1.207.000
2011.	676.000	100.000	490.000	1.266.000
2012.	710.000	103.000	520.000	1.333.000
2013.	740.000	106.000	550.000	1.396.000
2014.	777.000	110.000	580.000	1.467.000
2015.	800.000	113.000	600.000	1.513.000



Slika 7. Prognoza kretanja broja putnika za razdoblje 2007. – 2015.

Chart 7. Prediction for passenger traffic in the Port of Dubrovnik for the period from 2007. – 2015.

4.4. Projekt razvoja Luke

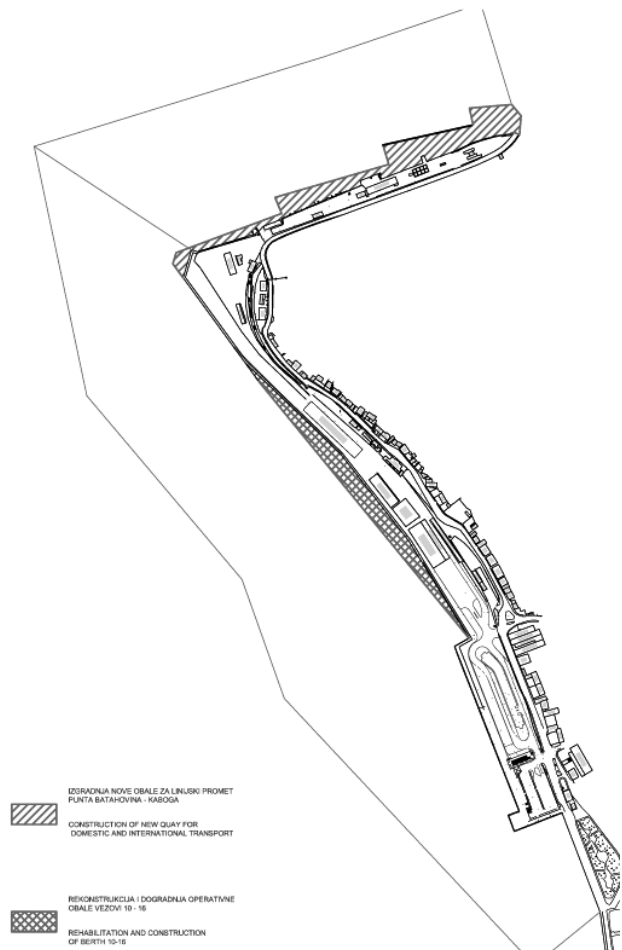
Project of Port Development

Pokretanjem projekta razvoja putničke luke Dubrovnik, koji se prvenstveno odnosi na stvaranje pretpostavka za prihvat brodova na kružnim putovanjima, Lučka uprava Dubrovnik započela je sveobuhvatan pothvat stvaranja moderne putničke luke s višenamjenskim sadržajima, namijenjenim ne samo putnicima nego i posjetiteljima i stanovništvu regije.

Projekt je podijeljen u dvije faze od kojih se prva odnosi na rekonstrukciju postojeće i izgradnju nove operative obale, i to na dvije lokacije. Prva se nalazi unutar Gruškog bazena, te će se tu izgraditi pravolinijska obala u duljini od oko 1.000 m, uz produbljivanje mora. Na taj način povećat će se iskoristivost i kapacitet luke, što bi omogućilo istodobno pristajanje do 3 *mega cruisera*

pojedinačne duljine i do 300 m. Taj bi se dio obale, ali i prateći sadržaji, u budućnosti orijentirao na prihvat putnika na kružnim putovanjima.

Druga lokacija je na području Batahovine, ispod mosta Dubrovnik. Izgradnjom operative obale i putničkih sadržaja taj bi se dio pretvorio u trajektnu luku.



Slika 8. Projekt razvoja Luke

Figure 8. Project of Port Development

Nakon završetka pripremnih radova za projekt rekonstrukcije i izgradnje operative obale unutar Gruškog bazena, započela je realizacija projekta. Očekuje se da će radovi biti završeni do kraja 2007. Dvostupanjski natječaj za izvođača radova završen je potpisivanjem ugovora s tvrtkom Konstruktor Inženjering d.d. u vrijednosti od 182.9 mln kn. Projekt će se financirati iz zajma Europske banke za obnovu i razvitak. Ugovor o zajmu između Lučke uprave Dubrovnik, vrijedan 26,5 mil. eura, potpisan je 1. veljače 2005., a njime su preuzete i mnoge ugovorne obveze koje nalažu bitne promjene u načinu poslovanja lučke uprave, te se određuju neke od smjernica za razvoj lučkog područja.

U pripremi je također dokumentacija za izgradnju operative obale na Batahovini, pa se početak radova očekuje u prvoj polovici 2008.

4.5. Razvoj lučkih putničkih sadržaja

Construction of the Port Superstructure

OBJEKT	Vrijednost investicije u eurima
Multifunkcionalni objekt Kantafig	40.000.000
Putnički terminal za <i>cruisere</i>	30.000.000
Terasa-akvarijum	15.000.000
Auditorij i park	15.000.000
Uređenje javnih površina i okoliša	1.500.000
Terminal za međunarodni trajektni i brodski promet s parkom	5.000.000
UKUPNO	106.500.000

Razvoj lučke suprastrukture, to jest različitih lučkih sadržaja, čini drugu fazu projekta u kojoj će se izgradnjom putničkih kapaciteta opravdati ulaganje u infrastrukturu i osigurati kvalitetne uvjete za prihvat očekivanoga povećanog broja putnika. Prema dosadašnjim vizijama razvoja ti bi se sadržaji podijelili na osnovne, nužne za funkcioniranje luke, kao što su putnički terminali, i dodatne sadržaje (hotelski kapaciteti, trgovački centri, sadržaji za zabavu i razonodu) koji bi obogatili turističku ponudu.

Lučka uprava Dubrovnik planira za ulaganje u ovu fazu projekta primijeniti jedan od oblika javno-privatnog partnerstva, modela koji se u posljednjih desetak godina nametnuo u svijetu kao primaran način realizacije projekata u javnom sektoru. Model bi se bazirao na dugogodišnjoj koncesiji na prostor.

Očekuje se da će natječaj za izgradnju putničkog terminala, kao kapitalnog objekta Luke Dubrovnik, biti raspisan po prihvaćanju UPU-a, u skladu s preuzetim obvezama RH prema kreditoru EBRD-u. U pripremi i izradbi natječajne dokumentacije sudjeluje konzultantska tvrtka GP. Wild, koja ima zadatak i ugovornu obvezu naći prikladan način da se opisani oblik ulaganja uklopi u zadane okvire hrvatskoga pravnog sustava, te da ga uskladi s postojećim konkretnim prilikama u okruženju.

5. Zaključak

Conclusion

Nedvojbeno je da će se u doglednoj budućnosti u Dubrovniku intenzivno razvijati turizam putničkih brodova na kružnim putovanjima. Znatno će biti i porast linijskog pomorskog prometa putnika, kako vozila, tako i tereta (*short sea shipping, ro - ro*).

Grad Dubrovnik i šira regija imat će znatnu gospodarsku korist od brodova na kružnim putovanjima, a i od putničkoga pomorskog prijevoza općenito.

Ukupnim porastom prometa brodova i putnika na Mediteranu, te zanimljivost Dubrovnika kao destinacije, idealno smještenoga na putu prema Veneciji, ostvaruju se realne pretpostavke kontinuiranog rasta prometa, a s tim i prihoda. Budući da se struktura brodova koji plove Mediteranom i posjećuju Dubrovnik intenzivno mijenja, te se prosječna veličina brodova znatno povećava, luka Dubrovnik, kao i turistička destinacija u cijelosti, treba se prilagoditi novim trendovima i zahtjevima.

Realizacijom prve faze izgradnje operativne obale u Gruškom zaljevu, a posebno druge u kojoj je predviđena realizacija operativne obale na području Batahovine, kao pristana za sve linijske brodove, otvaraju se realne pretpostavke za ulaganje privatnog sektora u brojne lučke sadržaje i djelatnosti.

Dobrim marketingom i kvalitetnom uslugom Dubrovnik je postao „must-see“ destinacija i nezaobilazna točka posjeta brodova na kružnim putovanjima. Rast kvalitete usluga i bogatstvo sadržaja u Luci Dubrovnik stvorit će pretpostavke za rast pristojba, a što će za posljedicu imati i programiranu profilaciju destinacije prema brodovima veće kategorije i bolje platne moći. S povećanjem prihoda smanjit će se ovisnost Lučke uprave o sredstvima iz Državnoga proračuna, a trgovačkim će subjektima omogućiti kvalitetniju gospodarsku aktivnost.

Radi doprinosa kvaliteti usluge i porastu potrošnje, potrebno je skratiti vrijeme putovanja od luka do Staroga grada. To je moguće uvođenjem posebnih voznih traka, alternativnih smjerova, ali i sredstava prijevoza. Nužno je poraditi na obogaćivanju sadržaja i izvan povijesne gradske jezgre. Rasterećenje Starog grada mora biti imperativ.

Kako bi se stalno radilo na unapređenju i sustavnom usmjeravanju aktivnosti vezanih za posjet brodova Dubrovniku, na razini destinacije nužno je osnovati profesionalno vođeno tijelo, jer tržište brodova za kružna putovanja zahtijeva stalnu analizu, brzu reakciju i prilagodbu. Glavni je cilj održavanje kvalitete, raznolikosti i konkurentnosti Dubrovnika na međunarodnome tržištu.

Rukopis primljen: 11. 1. 2007.