

DUBROVNIK KAO KRUZERSKA DESTINACIJA (trendovi i moguće strategije razvoja)

Ivo Ban¹, Doris Peručić² & Vesna Vrtiprah³

UDK / UDC: 338.48-52:797.11(497.5-21 Dubrovnik)

JEL klasifikacija / JEL classification: L83

DOI: <https://doi.org/10.22598/pi-be/2018.12.2.105>

Pregledni rad / Review

Primljeno / Received: 30. rujna 2018. / September 30, 2018

Prihvaćeno za tisak / Accepted for publishing: 30. studenoga 2018. / November 30, 2018

Sažetak

Atraktivni kulturno-povijesni i prirodni resursi, razvijenost turističke i lučke infrastrukture i dobar geografski položaj prednosti su Dubrovnika kao kruzerske destinacije. Danas je Dubrovnik, prema broju pristajanja brodova, peta tranzitna luka na Mediteranu i nezaobilazni dio itinerara svjetskih kruzerskih kompanija. Temeljno obilježje kruzersko-ga turizma u Dubrovniku je sezonsko. Velika dnevna koncentracija putnika na relativno ograničenom gradskom prostoru uglavnom u šestomjesečnom razdoblju (svibanj-listopad) stvara probleme koji su izuzetno složeni. Postavlja se pitanje u kojemu smjeru dugoročno razvijati Dubrovnik kao kruzersku destinaciju u kontekstu globalnih trendova i održivog razvoja. U radu se istražuju promjene u mjesečnoj, tjednoj i dnevnoj dinamici putnika i ticanja brodova, vremenu pristajanja brodova, prosječnom stajanju u luci u Dubrovniku u razdoblju 2013.- 2017., trendovi na tržištu pomorskih krstarenja i predlaže model razvoja Dubrovnika kao kruzerske destinacije. Nalazi ukazuju na pozitivne i negativne trendove, na potrebu rješavanja postojećih problema upravljanja potražnjom i destinacijskim proizvodom. Dubrovnik, da bi iskoristio prilike, a prijatnje sveo na minimum, treba razvijati kao kruzerski centar, tj. kao tranzitnu i baznu luku uz implementaciju strategije diferencijacije. Takav razvoj zahtijeva proaktivno djelovanje svih dionika izravno i neizravno uključenih u kruzerski turizam, daljnja ulaganja u lučku i gradsku infrastrukturu i suprastrukturu, u poboljšanje turističke ponude, u bolju prometnu dostupnost ali i veće razumijevanje

¹ Dr. sc. Ivo Ban, profesor emeritus, Sveučilište u Dubrovniku, Hrvatska, E-mail: ivo.ban@unidu.hr

² Dr. sc. Doris Peručić, izvanredan profesor, Visoka škola za komunikacijski i turistički menadžment Edward Bernays, Hrvatska, E-mail: doris.perucic@bernays.hr

³ Dr. sc. Vesna Vrtiprah, redoviti profesor u trajnom zvanju, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku, Hrvatska, E-mail: vesna.vrtiprah@unidu.hr

građana. Više nego dosad, valja razvijati Dubrovnik kao baznu luku, što bi bilo korisno za luku i za dubrovački turizam.

Ključne riječi: kruzerski turizam, Dubrovnik, Mediteran, trendovi, strategija razvoja, kruzerski centar.

1. UVOD

Kruzerski turizam u Dubrovniku je izuzetno aktualan, prijeporan i intrigantan. Dubrovnik je najprivlačnija kruzerska destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana. Na nje je 2017. otpadalo gotovo 80% industrije pomorskih krstarenja (mjereno brojem putnika) u Hrvatskoj.⁴ Izrazito povoljan geografski položaj na putu između Italije i Grčke, duga turistička tradicija, kulturno-povijesne atrakcije i prirodne ljepote u Dubrovniku i okolici i razvijenost turističke infrastrukture konkurentske su prednosti Dubrovnika kao kruzerske destinacije. Prema izboru korisnika specijaliziranog web-portala za kruzerska putovanja „Cruise Critic“, Dubrovnik je 2017. i 2018. proglašen najboljom kruzerskom destinacijom na području istočnog Mediterana.⁵

Gotovo 90% putnika i ticanja brodova ostvari se u Dubrovniku tijekom šest mjeseci, od svibnja do listopada. Problem koncentracije potražnje nije samo izražen na godišnjoj razini, već i prema danima u tjednu. Zbog dnevne koncentracije putnika i ticanja brodova u velikom broju dana tijekom turističke sezone, stvaraju se gužve prilikom ulaska/izlaska iz povijesne gradske jezgre, a otežano je i kretanje povijesnom jezgrom kao i na prometnicama. Posljednjih pet godina uočavaju se stanovite promjene u broju putnika i ticanja brodova, u tjednoj i dnevnoj dinamici, u prosječnom stajanju brodova u luci i sl. Cilj rada je istražiti i analizirati pozitivne i negativne trendove kruzinga u Dubrovniku u razdoblju 2013.- 2017., postojeće stanje, moguće strategije razvoja Dubrovnika kao kruzerske destinacije i predložiti model razvoja u kontekstu globalnih trendova, uvažavajući interese lokalnoga stanovništva i gospodarskih subjekata. Istraživanje je provedeno na temelju javno dostupnih sekundarnih izvora podataka i podataka/statistike dobivene od Lučke uprave Dubrovnik.

2. KRUZERSKI TURIZAM U DUBROVNIKU

Kruzerski turizam u Dubrovniku treba razmatrati s nekoliko gledišta: tehničkih/ infrastrukturnih, organizacijskih, strukturnih, vremenskih, prostornih i s gledišta poslovne politike brodarka/operatora, s jedne strane, i luke Gruž/gradske luke, s druge, jer je svaki od njih utjecao na dosadašnji razvoj, a bit će ključan činitelj i u budućnosti.

Razvoj kruzinga u Dubrovniku obilježen je dinamičnim rastom putnika. Dubrovnik je bio jedna od najfrekventnijih destinacija uključena u itinerare mega kruzera.

⁴ Metodologija statistike pomorskih krstarenja nije ujednačena ni na razini Hrvatske (DZS), ni u pojedinim hrvatskim lukama, a niti u MedCruise asocijaciji. Udjel je Dubrovnika u kruzerskom turizmu Hrvatske izračunan na temelju podataka iz Priopćenja - Kružna putovanja..., broj 4.3.5/8 od 9. veljače 2018., DZS, Zagreb.

⁵ <https://www.cruisecritic.com/memberreviews/destination-awards/eastern-mediterranean/> (26.7.2018.)

Prema broju ticanja, bili su najzastupljeniji (nešto više od 30%), a većina prometa realizirala se od svibnja do listopada.⁶ U 2014. zaustavljen je rast putnika, a 2015. došlo je do promjene u strukturi brodova/ticanja po veličini (BT).

Dok je prethodnih godina udjel mega brodova (više od 100.000 bt; 3.000 + putnika) u Dubrovniku bio dominantan, u 2015. pao je na svega 0,3%. Danas (2017.) prevladavaju veliki brodovi (60.000 – 100.000 bt; 2.000 – 3.000 putnika), u luci Gruž su zastupljeni s 51,9%, a ukupno u Dubrovniku (luka Gruž + sidrište grad) s 43,8%. Udjel je srednjih brodova (20.000 – 60.000 bt; 1.000 – 2.000 putnika) 20%, malih nešto više od 10%, a velikih brodova 0,5%. Na sidrištu u povijesnoj jezgri grada najzastupljeniji su mali brodovi (5.000 – 20.000 bt; 300 – 1.000 putnika), što pokazuje da se sidrište grad profilira kao luka brodova manjeg kapaciteta/s manje putnika. Udjel je vrlo malih brodova (do 5.000 bt; do 300 putnika) relativno visok (Tablica 1.).

Tablica 1: Brodovi/ticanja (%) po veličini (BT¹)

	2013.			2015.			2017.		
	Gruž	Grad	Ukupno	Gruž	Grad	Ukupno	Gruž	Grad	Ukupno
Vrlo mali	23,7	25,2	24,0	19,6	29,7	21,7	25,5	25,0	25,4
Mali	3,1	30,9	8,7	4,2	49,2	13,8	2,5	46,9	10,4
Srednji	28,9	18,0	26,7	27,0	17,2	24,9	19,4	21,9	19,9
Veliki	17,2	0,7	13,9	48,8	3,9	39,3	51,9	6,2	43,8
Mega	27,1	25,2	26,7	0,4	-	0,3	0,7	-	0,5
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

¹ brutotonaža

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

Izrazito dinamičan rast putnika i nešto sporiji rast ticanja ostvaren je u razdoblju od 2003. do 2013. U promatranom razdoblju broj putnika se gotovo utrostručio, povećao s 395.342 na 1.176.086 (prosječna godišnja stopa rasta putnika iznosila je 11,5%), a ticanja je bilo 1,4 puta više (prosječni godišnji rast iznosio 3,7%).⁷ Pad broja putnika zabilježen je u 2014. (putnika je manje za 22,23%, a ticanja za 16,13%) i nastavljen je u 2015. - manje ih je za 5,35%, ali je ticanja 4,16% više, što znači da je prosječan kapacitet brodova bio manji. U 2016. zabilježen je lagani oporavak (rast putnika 1,87% ili 16.183), ali znatno veći rast ticanja (6,16% ili 37). Strmoglavni pad ostvaren je 2017., putnika je manje za 14,45% ili 127.405, a ticanja 15,67% ili 100. Posljednjih godina (2014. – 2017.) uočava se nerazmjer u kretanju broja putnika (pad) i ticanja (rast), što ukazuje da u Dubrovnik sve više pristaju brodovi manjeg kapaciteta. U 2017. zabilježeno je 421.535 putnika i 150 ticanja manje nego 2013. (Tablica 2.)

⁶ Skupina autora, Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku (2011.) Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku, Dubrovnik, str. 32.

⁷ Izračunano prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik

Tablica 2: Putnici i ticanja u luci Gruž i sidrištu Grad

Godina	Putnici			Ticanja		
	Gruž	Grad	Ukupno	Gruž	Grad	Ukupno
2013.	1.011.806	164.280	1.176.086	549	139	688
2014.	854.606	60.065	914.691	463	114	577
2015.	815.429	50.344	865.773	473	128	601
2016.	842.673	39.283	881.956	532	106	638
2017.	709.786	44.765	754.551	442	96	538

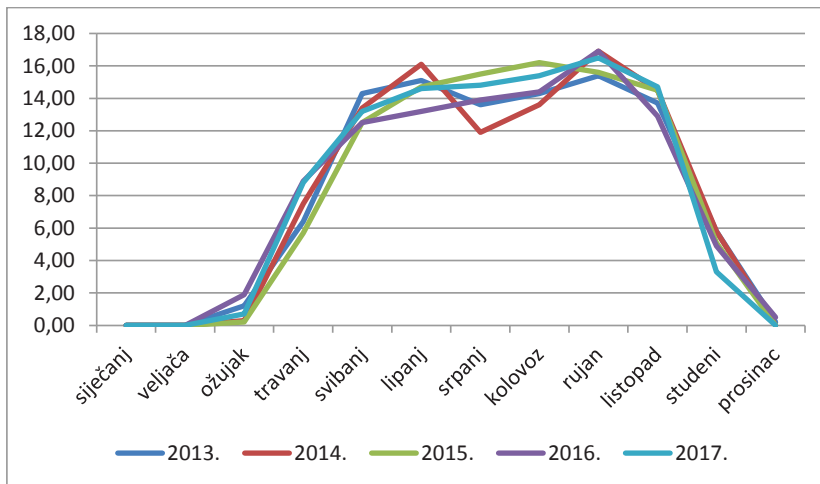
Izvor: Obradeno i izračunano na temelju podataka/statistike Lučke uprave Dubrovnik.

Sidrište grad je sve manje zastupljeno u ukupnom prometu putnika i ticanja, palo je u 2017. na oko 6% ukupnog prometa putnika i oko 18% ticanja. Sve se više profilira kao mjesto za luksuzne jahte i manje brodove, a luka Gruž kao luka za prihvat velikih brodova. Ovaj pozitivan trend u skladu je sa stavovima autora Studije održivog razvoja turizma pomorskih krstarenja u Hrvatskoj⁸, koju je izradio Institut za turizam iz Zagreba u suradnji s Pomorskim fakultetom iz Rijeke, prema kojima bi se stari dio grada trebao profilirati kao destinacija za luksuzne jahte i manje brodove (do 1.000 putnika), dok bi se luka Gruž trebala orijentirati prema prihvatima velikih i mega brodova na pomorskim krstarenjima.

3. POZITIVNI I NEGATIVNI TREND OVI KRUIZINGA U DUBROVNIKU, 2013. – 2017.

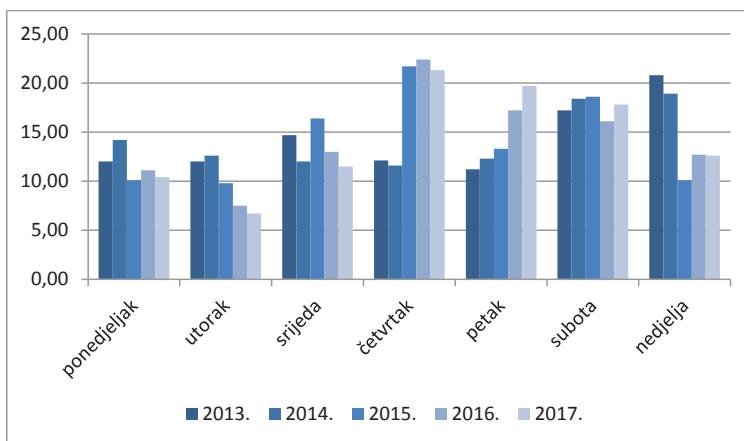
Temeljno je obilježje pomorskih krstarenja u Dubrovniku sezonsko, neravnomjeran raspored i putnika i ticanja tijekom godine. Siječanj, veljača, ožujak i prosinac u 2017. zastupljeni su s 0,7% (2013. 1,4%), travanj i studeni s 10,1% (2013. 12,2%), svibanj s 13,2% (2013. sa 14,3%) i lipanj s 14,6% (2013. s 15,1%). Svibanj i lipanj približavaju se ili su na razini udarnih mjeseci – srpnja, kolovoza, rujna i listopada, koji pojedinačno sudjeluju s oko ili iznad/ispod 15%. Na ta četiri mjeseca otpada 61,4% putnika (2013. s 57,0%) a sa svibnjem i lipnjem zastupljenost je gotovo 90% (2013. sa 86,4%). U razdoblju 2013.-2017. nema promjena, male su razlike u broju putnika po mjesecima, prisutna je i dalje izrazita koncentracija putnika u šest mjeseci, svibanj-listopad (2013. sa 86,4%, 2014. sa 86,4%, 2015. sa 89,0%, 2016. sa 83,8%, 2017. sa 89,2%). Na ostalih šest mjeseci (studeni - travanj) otpada samo 10% prometa. (Grafikon 1.)

⁸ Institut za turizam, Studija održivog razvoja (2007.) Zagreb, str 37.

Grafikon 1: Putnici na krstarenjima po mjesecima (%) u Dubrovniku

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

U tjednoj se dinamici uočavaju stanovite promjene u razdoblju 2013.-2017. U 2013. i 2014. najveća koncentracija putnika bila je petkom, subotom i nedjeljom (ukupno nešto više od 65%). Pri kraju razdoblja najveći je promet četvrtkom, petkom i subotom (2015. ukupno 61,5%, 2016. je 65,5%, 2017. je 73,2% putnika). Ponedjeljak, srijeda i nedjelja pojedinačno su nešto manji od 10%. Utorkom je najmanje putnika (oko 5%). Iako su očite razlike u rasporedu putnika po danima u tjednu i dalje je prisutna izrazita koncentracija u samo tri dana. Promjena je jedino u tome što se koncentracija s kraja pomiče prema sredini tjedna (četvrtak, petak, subota) – Grafikon 2.

Grafikon 2: Putnici na krstarenjima u Dubrovniku po danima u tjednu u %

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

Poseban je problem kruzerskoga turizma u Dubrovniku dnevna koncentracija i putnika i ticanja; u jutarnjim je satima najviše brodova i putnika (od 10 do 14 sati). Još uvijek je najviše ticanja brodova kapaciteta 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 te potrebno vrijeme za dolazak putnika do ciljne točke i povratak na brod. Vrijeme koje putnici imaju na raspolaganju skraćuje se zbog preopterećenosti prometa/prometnica u odlasku s broda i povratku na brod. Stanovite razlike po pojedinim mjesecima postoje, ali zadnjih se godina udjel srednjih, velikih i mega brodova, koji pristaju do 9 sati, znatno povećao (gotovo ih je 4/5), što je negativan trend (Tablica 3.).

Tablica 3: Vrijeme pristajanja brodova u luku po mjesecima (%)
(brodovi od 1 000 i više putnika)

Mjesec	Pristajanje do 9 sati/% od ukupnih pristajanja				
	g o d i n a				
	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Siječanj	-	-	-	-	-
Veljača	-	-	-	-	-
Ožujak	-	-	-	100,00	100,00
Travanj	61,54	75,00	64,71	80,00	88,00
Svibanj	59,65	75,00	58,54	76,00	85,11
Lipanj	68,97	68,09	53,06	76,00	79,17
Srpanj	60,71	75,76	63,64	73,21	70,59
Kolovoz	63,64	53,85	57,73	78,95	69,23
Rujan	68,35	71,43	62,00	74,29	79,63
Listopad	74,58	74,20	63,46	81,80	84,62
Studeni	62,50	75,00	25,00	72,73	84,62
Prosinac	-	-	-	100,00	-
Ukupno	65,40	70,37	57,61	77,34	79,31

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

Prosječno stajanje brodova u luci (luka Gruž + sidrište grad) bitno se mijenja u zadnje dvije godine. Naime, u 2016. i 2017. brodovi stoje u luci više jedan, odnosno dva sata, što je pozitivan trend (Tablica 4.).

Tablica 4: Prosječno stajanje brodova u luci (sati i minuta) po mjesecima (brodovi od 1 000 i više putnika)

Mjesec	G o d i n a				
	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Siječanj	-	-	-	-	-
Veljača	-	-	-	-	-
Ožujak	-	-	-	8:36	12:36
Travanj	6:39	8:46	8:22	7:44	8:03
Svibanj	7:50	7:53	8:35	9:48	10:03
Lipanj	8:45	8:00	9:09	9:34	9:30
Srpanj	8:50	8:32	8:59	9:31	9:45
Kolovoz	8:27	7:42	8:26	9:19	10:17
Rujan	8:54	9:12	9:16	9:55	10:10
Listopad	8:15	8:47	8:34	9:41	10:13
Studeni	7:46	6:50	6:24	8:29	10:23
Prosinac	7:29	-	-	9:10	-
Ukupno	8:05	8:09	8:28	9:11	10:07

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

Neravnomjernom rasporedu brodova i putnika pridonosi i činjenica što nekoliko dana u mjesecu nema srednjih, velikih i mega brodova. U sezoni je kruzinga (travanj – studeni) oko 25% neiskorištenih/“praznih“ dana. Razlike po mjesecima i godinama doista postoje, ali bi se boljim korištenjem, odnosno smanjenjem ili potpunom eliminacijom „praznih“ dana postigli znatno povoljniji rezultati – ekonomski, organizacijski, upravljački, prostorno funkcionalni, ekološki, što se tiče održivosti kruzerskoga turizma (Tablica 5.).

U razdoblju prosinac – ožujak malo je u Dubrovniku brodova od 1 000 i više putnika. Siječanj i veljača su uglavnom bez tih brodova, a u ožujku i prosincu pristane ih samo nekoliko i to oscilira iz godine u godinu. Tako je, primjerice, 2013. u ožujku bilo 5 promatranih brodova, u prosincu 1; 2014. u ožujku 1, u prosincu ih nije bilo; 2015. nije ih bilo ni u ožujku niti u prosincu; 2016. u ožujku 8, u prosincu 3; 2017. u ožujku 6, prosinac je bio bez brodova; 2018. je u ožujku bilo 5 brodova, u prosincu (najava) 2 broda.⁹

⁹ Prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik.

Tablica 5: Dani po mjesecima bez brodova od 1 000 i više putnika (Gruž + Grad)

Mjesec	G o d i n a				
	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Travanj	13	14	16	7	11
Svibanj	4	7	9	7	6
Lipanj	2	3	8	7	6
Srpanj	4	7	6	5	5
Kolovoz	1	6	6	6	3
Rujan	-	3	5	9	7
Listopad	1	7	1	5	4
Studeni	14	20	16	16	19
Ukupno	39	67	67	62	61
% od ukupno dana u razdoblju travanj - studeni	15,98	27,46	27,46	25,41	25,00

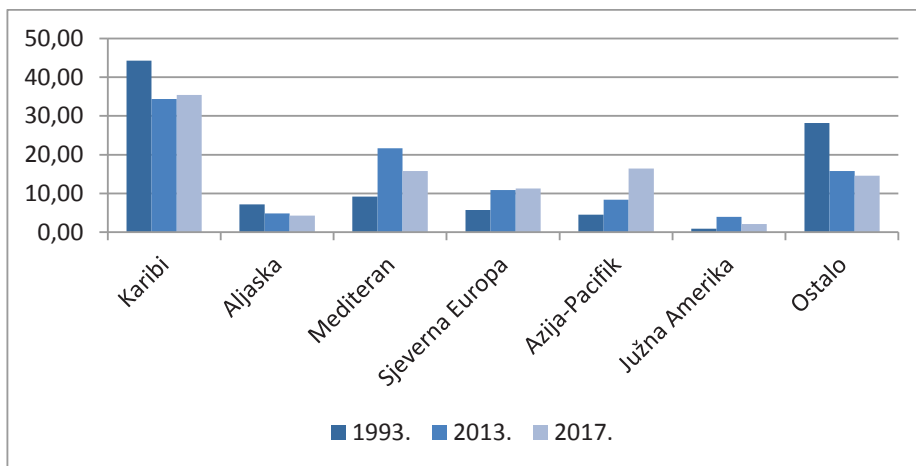
Izvor: Obradeno i izračunano prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik

Sezonski, tjedni i dnevni raspored brodova i ticanja uzrokuje pritisak na destinaciju, što se odražava na cjelokupan život i rad, a osobito na promet vozila, kretanje posjetitelja s kruzera, stacioniranih turista, izletnika i lokalnog stanovništva. Povećanje udjela srednjih, velikih i mega brodova koji pristaju do 9 sati ujutro u luku Gruž pridonose zagušenosti cijelog prostora, posebice prostora povijesne jezgre. Uočeni trendovi krizinga u Dubrovniku u razdoblju 2013.– 2017. ukazuju da će obilježja Dubrovnika kao luke/destinacije kruzerskoga turizma u budućnosti izravno ovisiti o učinkovitosti upravljanja potražnjom i destinacijskim proizvodom.

4. TRENDОВИ НА ТРЖИШТУ ПОМОРСКИХ КРСТАРЕЊА

Na globalnom planu sektor pomorskih krstarenja ostvaruje i dalje relativno dobre rezultate, ali je dinamika nešto usporena u odnosu na ranija kretanja. U 2013. svjetskim je morima plovilo 21,3 milijuna putnika, 2014. 22,34 milijuna (4,9% više), 2015. 23,06 milijuna (3,2% više), 2016. 25,2 milijuna (9,3% više), a 2017. 26,7 milijuna putnika (6,0% više).¹⁰ Što se tiče prostornog rasporeda pomorskih krstarenja u svijetu, uočavaju se određene promjene. Tržišta koja su prije bila simbolično zastupljena danas su itekako prisutna, udjel azijsko-pacifičke regije se udvostručio, povećao se od 8,4% u 2013. na 16,4% u 2017., dok je udjel Mediterana smanjen. Na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja Mediteranu je 2013. pripadalo drugo mjesto s 21,70 %, a 2017. također drugo mjesto s 15,8% prema pokazatelju postelje/dani. (Grafikon 3.)

¹⁰ Cruise Industry Outlook 2018., str. 7., <https://www.cruising.org/about-the-industry/research>, (8.8.2018.)

Grafikon 3: Prostorni raspored brodova u svijetu (postelje/dani)

Izvor: Perućić, D., The Impact of globalization on supply and demand in the cruise industry, *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 13, No.3, Faculty of Tourism and Hospitality Management, Technological educational Institution, WIFI Institut for Economic Promotion, Opatija, Thessaloniki, Wien, 2007., pp. 665-680.; MedCruise Association (2014.), *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013, A MedCruise Report*, Pireaus, Greece, 8.- 9. *Cruise Industry Outlook 2018*, str. 7. <https://www.cruising.org/about-the-industry/research>, p. 10

Kroz mediteranske luke u 2017. prošlo je 25,9 milijuna putnika ili 4,12% manje nego godinu ranije kada ih je bilo 27,0 milijuna, odnosno 6,5% manje nego 2013. U 2017. zabilježeno je 12.139 ticanja, što je 18,2% manje nego 2013. kada je bilo 14.847 ticanja. Povećan je prosječan broj putnika po ticanju i to od 1.866 u 2013. na 2.132 u 2017. ili za 14,22 %. (Tablica 6.).

Tablica 6: Putnici i ticanja u mediteranskim lukama

Godina	Ukupno putnika	Verižni indeks	Broj ticanja	Verižni indeks	Broj putnika po ticanju	Verižni indeks
2017.	25.915.573	- 4,12	12.139	-7,33	2.132	3,32
2016.	27.028.895	- 0,85	13.099	- 0,21	2.063	-0,64
2015.	27.260.071	5,51	13.127	- 4,33	2,077	10,28
2014	25.836.882	- 6,77	13.721	- 7,58	1.883	0,89
2013.	27.711.850	3,88	14.847	1,98	1.866	1,86
2012.	26.677.171		14.559		1.832	
Indeks 2017./2013.		-6,48		-18,24		14,22

Izvor: *Cruise Activities in MedCruise Ports 2017. Statistics*, str. 25. http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf (8.8.2018.)

S obzirom na trendove kretanja putnika i ticanja na Mediteranu u proteklom petogodišnjem razdoblju, postavlja se pitanje razine i dinamike razvoja kruzerskoga turizma u Dubrovniku. Razvoj ovog oblika turizma ne ovisi samo o Dubrovniku. Brojni čimbenici (brodari, operatori, agencije, globalna događanja, dinamična poslovna politika) utječu na kretanja u kruzerskomu turizmu.¹¹ Dubrovnik je „vezan“ za Veneciju, a slabljenje položaja Venecije na mediteranskom/jadranskom tržištu utječe i na Dubrovnik. U Veneciji je u 2017. zabilježeno 466 ticanja, što je za 15% manje nego 2013. kada je bilo 548 ticanja (tranzit). Pad broja ticanja brodova zabilježen je i u drugim vodećim mediteranskim tranzitnim lukama (Barcelona -6,83%, Civitavecchia -23,98%, Pirej -18,99%, Marsej -0,67% i Krf -14,58%).¹² Venecija je u promatranom petogodišnjem razdoblju (2013.-2017.) zabilježila pad ukupnog prometa putnika za 21% (Tablica 7).

Indikativno je smanjenje brodova (od 1.000 i više putnika) koji u Dubrovnik dolaze iz Venecije. Udjel tih brodova u ukupnim dolascima iste kategorije bio je: 2011. 19,5%, 2012. 24,5%, 2013. 22,0%, 2014. 15,9%, 2015. 11,6%, 2016. 15,9%, a 2017. 10,92%¹³

Tablica 7: Promet putnika u vodećim mediteranskim lukama (ukupan promet)

Rang 2017.	Rang 2016.	Luka	Ukupno putnika 2017. (000)	Ukupno putnika 2016. (000)	2017./2016. %	Ukupno putnika 2013. (000)	2017./2013. %
1	(1)	Barcelona	2.712,2	2.683,6	1,07	2.599,2	4,35
2	(2)	Civitavecchia	2.204,3	2.339,7	-5,78	2.538,3	-13,16
3	(3)	Balearski otoci	2.110,7	1.957,4	7,83	1.541,4	36,93
4	(5)	Marsej	1.487,3	1.597,2	-6,88	1.188,0	25,19
5	(4)	Venecija	1.427,8	1.605,7	-11,08	1.815,8	-21,37
6	(7)	Pirej	1.055,6	1.094,2	-3,53	1.302,6	-18,96
7	(10)	Tenerife	964,3	884,2	9,07	794,2	21,43
8	(6)	Napulj	927,5	1.306,2	-28,99	1.175,0	-21,07
9	(8)	Đenova	925,2	1.017,4	-9,06	1.050,1	-11,89
10	(9)	Savona	854,4	910,2	-6,13	939,0	-9,01
Ukupno			14.669,4	15.395,6	-4,72	14.943,6	-1,84

Izvor: Cruise Activities in MedCruise Ports 2017. Statistics, str. 25. http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf (8.8.2018.)

Najviša razina prometa putnika ostvarena je u Dubrovniku 2013. (1.176.086 putnika) kada su u turističkoj sezoni zabilježene velike dnevne koncentracije putnika

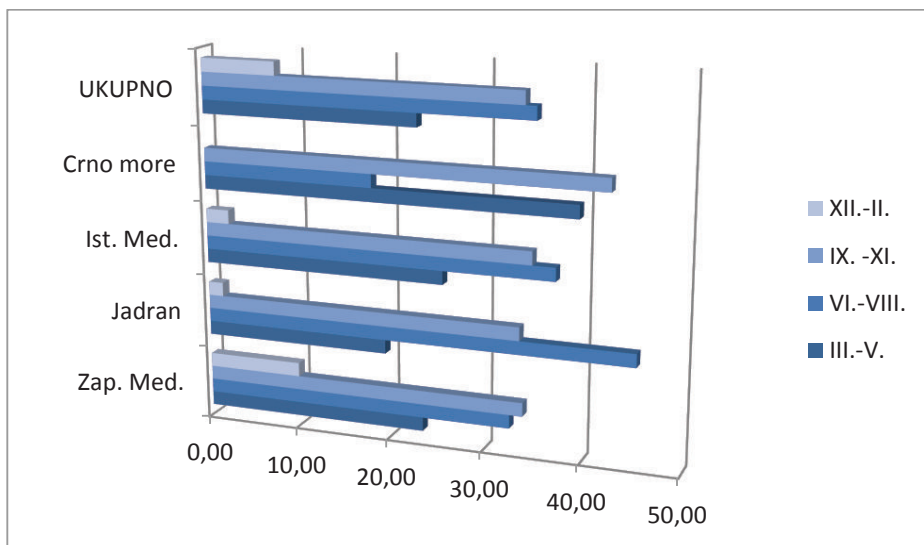
¹¹ Više o tome u Peručić, D. (2013.), Cruising – turizam: razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik

¹² Cruise Activities in MedCruise Ports 2017. Statistics, str. 27. http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf (15..8.2018.)

¹³ Izračunano prema podacima/statistici Lučke uprave Dubrovnik.

i brodova (vršno dnevno opterećenje u 2013. bilo je 14.016 putnika 11.kolovoza.). O gužvama u Dubrovniku pisali su mnogi domaći i inozemni mediji.¹⁴ Međutim, do stvaranja gužvi i otežanog kretanja povijesnom gradskom jezgrom i prometnicama dolazilo je i u godinama s manjim prometom putnika i ticanja (ali ne u tolikoj mjeri), zbog neravnomjerne distribucije potražnje tijekom godine, tjedna i dana. Tako se Dubrovnik i u 2017., s 755 tisuća putnika, tijekom turističke sezone u velikom broju dana susretao s problemom dnevne koncentracije potražnje. Prema podatcima Lučke uprave Dubrovnik, u 18 dana broj putnika je prelazio 8 000 (šest dana u srpnju i kolovozu), a u četiri dana u godini promet putnika bio je malo veći od 10.000.¹⁵ Ravnomjerniji raspored i godišnjih, tjednih i dnevnih ticanja, vremena pristajanja, duljine stajanja brodova u luci trebao bi biti i dalje cilj poslovne politike luke Gruž i Gradske luke.¹⁶

Grafikon 4: Putnici po tromjesečjima na područjima krstarenja Mediteranom (2017.)



Izvor: Izrađeno prema podatcima Cruise Activities in MedCruise Ports 2017. Statistics, str. 25. http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf (8.8.2018.)

¹⁴ Prema autorima studije „Održivi razvoj krusing turizma u Hrvatskoj“ (2007.) maksimalni održivi dnevni prihvat posjetitelja s krusera u gradu Dubrovniku je 7.000 tijekom razdoblja visoke turističke sezone, dok je istodobni održivi prihvatni kapacitet grada procijenjen na 4 000 do 5 000 posjetitelja, Institut za turizam, Zagreb, str. 141; Reaktivno izvješće UNESCO-a iz 2015. sugerira da ukupni broj turista dnevno ne bi smio prelaziti 8 000, UNESCO ICOMOS 2015., prema Report on the Unesco-Icomos Reactive Monitoring Mission to Old City of Dubrovnik, Croatia from 27 October to 1 November 2015., International Council on Monuments and Sites, str.14.

¹⁵ <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr> (11. 9. 2018.)

¹⁶ Više o tome u Ban, I., Perućić, D., Vrtiprah, V. (2014.) Izazovi razvoja crusing – turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji, Zbornik Sveučilišta u Dubrovniku, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, str. 23.

Sezonsko krstarenje, kao temeljno obilježje pomorskih krstarenja u Dubrovniku, javlja se i u drugim mediteranskim lukama/destinacijama kruzerskoga turizma. Zimski mjeseci (prosinac, siječanj, veljača) imaju izrazito niski udjel, na njih otpada ispod 10% prometa putnika i ticanja. Najzastupljeniji su ljetni i jesenski mjeseci u kojima se realizira 2/3 prometa putnika i ticanja. Sezonsko krstarenje je manje izraženo na zapadnom Mediteranu, a najviše je na crnomorskom području. Jadran je, također, pod jakim utjecajem sezone. U razdoblju lipanj-studen (šest mjeseci) ostvari se gotovo 80% putnika i više od 75% ticanja (grafikon 4.).

Unatoč promjenama u dinamici i prostornom rasporedu pomorskih krstarenja u svijetu i na Mediteranu, Dubrovnik će zbog svojih brojnih prednosti/vrijednosti nesumnjivo i dalje biti omiljena destinacija putnicima na pomorskim krstarenjima po Mediteranu i Jadranu kao njegovu važnom dijelu, jer je Jadran visoko zastupljen na Mediteranu po putnicima i ticanjima. Na njega otpada (2017.) 16,07% putnika i 19,16% ticanja.¹⁷ Postavlja se pitanje u kojemu smjeru dugoročno razvijati Dubrovnik kao kruzersku destinaciju u kontekstu globalnih trendova, uvažavajući interese lokalnog stanovništva i gospodarskih subjekata.

5. MODEL RAZVOJA DUBROVNIKA KAO KRUZERSKE DESTINACIJE

U pravilu, razvoj luke i destinacije treba promatrati kao cjelinu. Da bi se destinacija/luka mogla razvijati kao kruzerska destinacija, mora zadovoljiti sljedeće ključne zahtjeve:¹⁸ imati luku koja udovoljava sigurnosnim uvjetima za prihvat brodova i putnika, regija/destinacija/luka mora biti atraktivna, jedinstvena, bogata prirodnim ljepotama, kulturnim atrakcijama, mogućnostima za kupovinu, imati međunarodnu zračnu luku, profesionalne i kvalificirane operatore na kopnu, turističke agencije, konkurentne cijene lučkih pristojbi i izletničkih programa, ali i dionike koji se ponašaju po najvišim etičkim standardima.

Luka/destinacija može se razvijati kao: luka/destinacija za ukrcaj/iskrcaj putnika (bazna luka), tranzitna luka/destinacija (luka ticanja) ili kruzerski centar (bazna luka i luka ticanja). Neke mediteranske luke izdvajaju se kao vodeće bazne luke, neke kao vodeće tranzitne luke a neke kao kruzerski centri. S obzirom na obilježja/brend Dubrovnika prva opcija - razvijati Dubrovnik kao isključivo luku/destinaciju ukrcaja/iskrcaja putnika nije prihvatljiva. Razvoj Dubrovnika kao vodeće tranzitne luke/destinacije s ekonomskog gledišta može biti učinkovit zbog gospodarskih učinaka kruzerskoga turizma i nužna ulaganja u luku Gruž da bi zadovoljila zahtjeve za ukrcaj/iskrcaj putnika. Treća opcija koja osigurava dobru poziciju za strateško promišljanje je razvijati Dubrovnik kao kruzerski centar.

¹⁷ Cruise Activities in MedCruise Ports 2017. Statistics, str. 25. http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf (8.8.2018.)

¹⁸ <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/> (25. 7. 2018.)

Sukladno raspoloživim resursima i potencijalima, luka i destinacija moraju postaviti zajedničke strateške razvojne ciljeve i odlučiti koju generičku strategiju slijediti, jer svaka generička strategija zahtijeva različit pristup u stvaranju konkurentne prednosti.¹⁹ Luke/destinacije koje postavljaju za cilj razvijati se kao tranzitne luke/destinacije mogu koristiti jednu od dviju generičkih strategija: diferencirati se kao destinacije koje pružaju visoku vrijednost putnicima na krstarenjima i omogućuju pristupačnost/razgledavanje turističkih atrakcija ili postati ekskluzivne/jedinstvene destinacije. Koju će strategiju odabrati, ovisi o pozicioniranju luke u odnosu na konkurenciju i dostupnosti turističkih atrakcija.²⁰ Svaka od navedenih strategija ima određene prednosti i nedostatke.

Razvoj Dubrovnika kao vodeće tranzitne luke/destinacije koja pruža visoku vrijednost putnicima, a koju cijeni velik dio tržišta, omogućuje bolju valorizaciju turističkih resursa u Dubrovniku i okolici, privlačenje novih tržišta, ali stvara problem zagušenosti zbog velikog broja putnika s kruzera. Takav strateški pravac razvoja zahtijeva upravljanje kretanjem brodova i putnika i bolju suradnju svih dionika izravno i neizravno uključenih u kruzerski turizam. Važan dio te strategije je i pridobivanje veće naklonosti/razumijevanja domicilnog stanovništva. Implementacija strategije fokusiranja i razvoj Dubrovnika kao ekskluzivne/jedinstvene tranzitne kruzerske destinacije podrazumijeva usredotočenje na jedan ili više uskih tržišnih segmenta i ulaganje u razvoj i prilagođavanje turističke ponude zahtjevima ciljnih segmenata te poduzimanje mjera za ograničavanje prometa brodova i putnika na krstarenjima. Dubrovnik ima sve uvjete da se razvije kao ekskluzivna/jedinstvena tranzitna kruzerska destinacija, ali je pitanje što takav razvoj donosi gospodarskim subjektima u Dubrovniku i šire.

Dugoročno, Dubrovnik kao luku/destinaciju treba razvijati kao kruzerski centar, tj. kao tranzitnu i baznu luku uz implementaciju strategije diferencijacije, što znači razvijati ga kao luku/destinaciju koja pruža visoku vrijednost putnicima i laku pristupačnost/razgledavanje svih turističkih atrakcija. Luke/destinacije koje se razvijaju kao kruzerski centri kako bi iskoristile prilike (više ukrcanih/iskrcanih putnika, veća aktivnost putnika u destinaciji i sl.) usredotočene su na razvoj potrebne lučke i gradske infrastrukture i suprastrukture, na bolju prometnu dostupnost i bolje razumijevanje/naklonost građana. Međutim, takve se destinacije često susreću s problemom zagušenosti zbog velikog broja brodova i putnika što dovodi u pitanje održivi razvoj.

Mnoge luke/destinacije kruzerskoga turizma traže strateške opcije kako uskladiti rast potražnje s održivim razvojem. Neki se autori pitaju poduzimaju li uopće glavni dionici u kruzerskoj industriji, uključujući kruzerske kompanije, lokalnu upravu i domicilno stanovništvo, operatore na kopnu, organizacije civilnog društva, proaktivne mjere da bi se osigurao održivi razvoj kruzerskoga turizma i očuvala kruzerska destinacija.²¹

¹⁹ Prema Porteru, generičke strategije omogućuju dobar početak strateškog promišljanja, u Kotler, P., Keller, K., L., Marinović, M. (2014.) Upravljanje marketingom, MATE, Zagreb, str. 51.

²⁰ Peručić, D., Cruising-turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, (2013.), op.cit., str. 215. prema studiji Tourist facilities in ports, Enhancing sustainable growth of cruise tourism in Europe (2009.) Policy Research Corporation, Antwerpen, str. 27.

²¹ Više o tome u Brida, J. G., Zapata Aguirre, S, The impact of the cruise industry on tourism destination, (2008), https://www.researchgate.net/publication/228268563_The_Impacts_of_the_Cruise_Industry_on_Tourism_Destinations (16. 8. 2018.)

Ne samo na razvijenim tržištima, već se i u regijama koje su prije bile simbolično prisutne na svjetskom tržištu pomorskih krstarenja, zbog povećane potražnje, otvara pitanje održivog turizma i kruzinga. Brojne studije razmatraju ovu problematiku, tako se npr. u studiji „Sustainable Cruise Tourism Development Strategies, Tackling the Challenges in Itinerary Design in South- East Asia“ ukazuje na činjenicu da će kontroliranje potražnje i ublažavanje njezina utjecaja biti glavni izazovi u 21. st. i da će jedino uspostavljanje destinacijskog lanca vrijednosti omogućiti menadžerima i nositeljima turističke politike razumijevanje koristi i rizika razvoja kruzerskoga turizma.²²

Pitanja održivog razvoja i upravljanja destinacijom već su dugo prisutna u Dubrovniku. Posljednjih godina uspostavljena je bolja koordinacija nadležnih službi i poduzimaju se mjere usmjerene prema disperziji termina uplovljavanja brodova te je uspostavljena suradnja Lučke uprave Dubrovnik i Grada Dubrovnika s MED Cruise asocijacijom kako bi se riješili postojeći problemi, posebice dnevna koncentracija putnika i brodova. Autori studije „Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku“ predlažu ustroj koordinacijskog tijela (Dubrovnik Cruise Menadžment Centar) koje bi upravljalo, savjetovalo i koordiniralo nastojanja luke(a), brodarka, putničkih/turističkih agencija, brodskih agenata, tijela/organa lokalne/regionalne samouprave i ostalih dionika čime bi se stvorile realne pretpostavke za strategijsko upravljanje održivim razvojem kruzerskoga turizma.²³

Razvoj Dubrovnika kao kruzerskoga centra zahtijeva proaktivno djelovanje svih dionika uključenih posredno i neposredno u razvoj kruzerskoga turizma, upravljanje potražnjom, ali i ulaganja u gradsku infrastrukturu, lučku infrastrukturu i suprastrukturu i poboljšanje prometne dostupnosti. Luka Gruž opremljena je za prihvat kruzera, a u planu je izgradnja putničkog terminala za servis putnika na kružnim putovanjima, putničkog terminala za lokalni, dužobalni i međunarodni linijski promet, autobusnog terminala za agencijske autobuse, komercijalno-garažnih prostora, te brojnih turističkih, agencijskih, ugostiteljskih i dr. sadržaja.²⁴ Nadalje, planirano povezivanje Dubrovnika s mrežom hrvatskih autocesta i izgradnja ceste visoke razine služnosti do međunarodne zračne luke u Čilipima, poboljšalo bi konkurentsku poziciju Dubrovnika na tržištu. Dubrovnik bi se dugoročno mogao pozicionirati kao bazna luka/destinacija za one kruzerske kompanije koje traže alternativne luke velikim kruzerskim centrima poput Venecije i Barcelone i koje žele sve zahtjevnijim i iskusnijim putnicima ponuditi nove bazne luke. Atraktivnost Grada i njegove okolice, uz agresivan marketing, temelj je privlačenja kruzerskih kompanija *luxury* segmenta, koje bi organizirale ukrcaj/iskrcaj putnika u Dubrovniku.²⁵

²² Sustainable Cruise Tourism Development Strategies, Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia (2016.) World Tourism Organization (UNWTO) and Asia Pacific Tourism Exchange Center (APTEC), <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284417292> (14. 8. 2018.)

²³ Više o ustroju DCMC u studiji skupine autora, Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku (2011.), op. cit., str. 72

²⁴ <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=42&lan=hr#42> (25.8.2018.)

²⁵ Skupina autora, Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku (2011.), op. cit., str. 68.

Znatno više nego dosad preusmjeravanje Dubrovnika na mjesto ukrcaja/iskrcaja putnika/baznu luku je proces koji se ne može obaviti u kratkom roku. Bilo bi zadovoljavajuće ako bi se u idućih 10-ak godina ukrcaj/iskrcaj povećao na 30-ak % od ukupnih putnika, a tranzit smanjio na 70-ak %, što je prosjek u deset vodećih mediteranskih luka.²⁶ U tom je smjeru već 2015. napravljen prvi korak.

Naime, nakon što su predstavnici kompanije „Thomson and Island Cruise“ polovinom 2014. s nadležnima dogovorili pristajanje broda „Thomson Celebration“ (33.933 bt, kapaciteta nešto više od 1000 putnika, izgrađenog 1984.) u razdoblju svibanj – listopad 2015. jednom tjedno/četvrtkom (nakon plovidbe Jadranom) pristajali su u grušku luku ukravati/iskrcavati putnike. Luka Gruž je tako nakon duljeg vremena opet postala bazna luka. Tu se putnici ukravaju nakon što su prethodno zrakoplovom doputovali u Dubrovačku zračnu luku (fly & cruise aranžman). Oni koji se iskrcavaju vraćaju se u domicil također preko zračne luke u Čilipima. Ukrcanih i iskrcanih putnika je u 2017. više nego početne 2015., ali u zadnje tri godine nije ostvaren značajniji napredak. Postavlja se, stoga, pitanje može li Dubrovnik do 2025. povećati udjel ukrcanih/iskrcanih putnika na 30% (2017. je udjel ukrcanih/iskrcanih putnika u luci Gruž bio 9,60%, odnosno ukupno – Gruž + Grad je 9,03%; 2015. 6,03% Gruž, ukupno 5,68%) - Tablica 8. Odgovor bi bio – ako se nastavi dosadašnjim „tempom“, ne može.

Za ostvarenje tog ambicioznog projekta potreban je potpuni angažman Lučke uprave i Grada Dubrovnika, Poduzeća Luka, Turističke zajednice Grada Dubrovnika i Turističke zajednice DNŽ-a, Županijske gospodarske komore i Ministarstva turizma, domaćih/drugih turističkih agencija i dubrovačke zračne luke, hotela visoke kategorije i MedCruise-a (The Association of Mediterranean and Adjoining sea cruise ports – čiji je Dubrovnik član). Pomno osmišljenim agresivnim marketingom i upornim vještim pregovaranjem svih dionika realno bi bilo očekivati znatno bolji učinak - više brodova, više ukrcanih/iskrcanih putnika. Čekanje da nešto „padne s neba“, u pravilu, ne donosi rezultate.

Tablica 8: Ukrcani/iskrcani putnici (luka Gruž bazna luka)

Opis	G o d i n a			
	2015.	2016.	2017.	2018. (I. – VIII.)
Ukrcani	24.603	33.451	34.075	24.603
Iskrcani	24.542	34.677	34.030	24.542
Ukupno	49.145	68.128	68.105	49.145

Izvor: Lučka uprava Dubrovnik

Zajedničkom strategijom razvoja, čvršćom suradnjom i proaktivnim djelovanjem svih dionika uključenih u kruzerski turizam, upravljanjem potražnjom i destinacijskim proizvodom, ulaganjem u gradsku infrastrukturu i suprastrukturu i izgradnju

²⁶ Ban, I., Perućić, D., Vrtiprah, V. (2014.), op.cit., str.23.

putničkog terminala u luci Gruž, uz agresivan marketing, stvorila bi se realna osnova za razvoj Dubrovnika kao kruzerskoga centra.

6. ZAKLJUČAK

Unatoč zabilježenom padu broja putnika i ticanja, Dubrovnik će, zbog svojih brojnih prednosti/vrijednosti, nesumnjivo i dalje biti omiljena kruzerska destinacija na Mediteranu. Pad broja putnika i ticanja uglavnom je rezultat okolnosti/trendova na tržištu pomorskih krstarenja i slabljenja položaja Venecije na mediteranskom tržištu. U razdoblju 2013. - 2017. u Dubrovniku su zabilježeni i pozitivni (pad udjela mega brodova, dulje stajanje brodova u luci, profiliranje sidrišta grad za male brodove i luksuzne jahte, smanjenje vršnog dnevnog opterećenja putnika) i negativni trendovi (udjel srednjih, velikih i mega brodova koji pristaju do 9 sati znatno se povećao, gotovo ih je 4/5; u sezoni kruziranja, oko 25% je neiskorištenih/“praznih“ dana kad nema srednjih, velikih i mega brodova; i dalje je izrazita koncentracija putnika u šest mjeseci, gotovo 90% putnika i u samo tri dana u tjednu, ukupno nešto manje od 75% putnika). Probleme koncentracije/neravnomjernosti putnika i ticanja moguće je ublažiti i postupno otkloniti proaktivnim djelovanjem, suradnjom i dobrom organiziranošću svih dionika i upravljanjem potražnjom. Boljim korištenjem, odnosno smanjenjem ili potpunom eliminacijom „praznih“ dana postigli bi se znatno povoljniji rezultati – ekonomski, organizacijski, upravljački, prostorno-funkcionalni, ekološki, što se tiče održivosti kruzerskoga turizma.

Dugoročno Dubrovnik treba razvijati kao kruzerski centar, tj. kao tranzitnu i baznu luku. Takav strateški pravac razvoja zahtijeva učinkovito upravljanje potražnjom i destinacijskim proizvodom, te daljnja ulaganja u gradsku infrastrukturu, lučku infrastrukturu i suprastrukturu, u poboljšanje prometne dostupnosti, u kvalitetu turističke ponude i pridobivanje veće naklonosti/razumijevanja domicilnog stanovništva. Implementacijom strategije diferencijacije i razvojem Dubrovnika kao luke/destinacije koja pruža visoku vrijednost putnicima moguće je znatno više nego dosad usmjeravati Dubrovnik na mjesto ukrcaja/iskrcaja putnika, što bi bilo višestruko korisno kao poslovna orijentacija i 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 idućih 10-ak godina ukrcaj/iskrcaj povećao na 30-ak % od ukupnih putnika, a tranzit smanjio na 70-ak %, što je prosjek u deset vodećih mediteranskih luka.

LITERATURA:

1. Ban, I., Perućić, D., Vrtiprah, V. (2014.) Izazovi razvoja crusing – turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji, 1. Zbornik Sveučilišta u Dubrovniku, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik
2. Brida, J. G., Zapata Aguirre, S, The impact of the cruise industry on tourism destination (2008), https://www.researchgate.net/publication/228268563_ (16.8.2018.)
3. Cruise Industry Outlook 2018., <https://www.cruising.org/about-the-industry/research>, (8.8.2018.)

4. Cruise Activities in Medcruise Ports Statistics 2016/17
5. Cruise Activities in MedCruise Ports 2017. Statistics, http://www.medcruise.com/sites/default/files/2018-03/cruise_activities_in_medcruise_ports-statistics_2017_final_0.pdf (15.8.2018.)
6. Institut za turizam, (2007.) Studija održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj, Zagreb
7. Kotler, P., Keller, K., L., Marinović, M. (2014.) Upravljanje marketingom, MATE, Zagreb
8. MedCruise Association (2014.), Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013, A MedCruise Report, Pireaus, Greece
9. MedCruise Association (2018.), Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2017. A MedCruise Report, Pireaus, Greece
10. Peručić, D., (2007.) The Impact of globalization on supply and demand in the cruise industry, Tourism and Hospitality Management, Vol. 13, No.3, Faculty of Tourism and Hospitality Management, Technological educational Institution, WIFI Institut for Economic Promotion, Opatija, Thessaloniki, Wien.
11. Peručić, D. (2013.), Cruising–turizam, razvoj, strategije i ključni nositelji, Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik
12. Report on the Unesco-Icomos Reactive Monitoring Mission to Old City of Dubrovnik, (2015.) Croatia from 27 October to 1 November 2015., International Council on Monuments and Sites, 2015. UNESCO ICOMOS
13. Skupina autora, (2011.) Integralno upravljanje kretanjem brodova i putnika na pomorskim krstarenjima u Dubrovniku, Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku, Dubrovnik
14. Sustainable Cruise Tourism Development Strategies, Tackling the Challenges in Itinerary Design in South- East Asia (2016.) World Tourism Organization (UNWTO) and Asia Pacific Tourism Exchange Center (APTEC), <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284417292> (14. 8. 2018.)
15. Tourist facilities in ports, Enhancing sustainable growth of cruise tourism in Europe (2009.) Policy Research Corporation, Antwerpen
16. Priopćenje – Kružna putovanja..., broj 4.3.5/8 od 9. veljače 2018., DZS, Zagreb
17. Statistički podaci Lučke uprave Dubrovnik
18. <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=42&lan=hr#42> (25.08.2018.)
19. <http://www.portdubrovnik.hr/index.php?act=1&lnk=2&lan=hr> (11.9.2018.)
20. <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/> (25.7.2018.)
21. <https://www.cruisecritic.com/memberreviews/destination-awards/eastern-mediterranean/> (26.7.2018)

DUBROVNIK AS A CRUISE DESTINATION (Current trends and development strategies)

*Ivo Ban*²⁷, *Doris Peručić*²⁸ & *Vesna Vrtiprah*²⁹

Summary

Attractive cultural, historical and natural resources, development of the tourist and port infrastructure and good geographic position are the advantages of Dubrovnik as a cruise destination. Today, Dubrovnik is the fifth transit port on the Mediterranean, and the essential part on the itineraries of cruise companies. The main characteristic of cruise tourism in Dubrovnik is its seasonality. Large daily concentration of passengers on a relatively limited urban area mostly in the six-month period (May-October) creates problems that are extremely complex. This situation brings forward the issue of the long-term development strategy of Dubrovnik as a cruise destination in the context of global trends and sustainable development. The paper analyses changes in the monthly, weekly and daily dynamics of passenger and ship calls, the time of calls, average stays in the port, etc. in Dubrovnik in the period 2013-2017. It also analyses the trends on the world cruise market and suggests a model of developing Dubrovnik as a cruise destination. The results point to positive and negative trends, and to the need of addressing existing problems of managing demand and destination products. In order to take advantage of opportunities and minimize the threats, Dubrovnik should be developed as a cruise centre, i.e. as a transit and home port, with the implementation of a differentiation strategy. Such a development requires the proactive action of all stakeholders directly and indirectly involved in cruise tourism, further investment in port and city infrastructure and superstructure, improvement of tourism offer, improvement of traffic accessibility as well as of understanding by the citizens. The development of Dubrovnik as a home port would be useful as a business orientation for the port and for Dubrovnik tourism.

Key words: *cruise tourism, Dubrovnik, Mediterranean, current trends, development strategies, cruise centre.*

JEL classification: L83

²⁷ Ivo Ban, Ph.D., Professor Emeritus, University of Dubrovnik, Croatia, E-mail: ivo.ban@unidu.hr

²⁸ Doris Peručić, Ph.D., Associate Professor, University College, Communication, Tourism, Edward Bernays, Croatia, E-mail: doris.perucic@bernays.hr

²⁹ Vesna Vrtiprah, Full Professor, Department of Economy and Business Economy, University of Dubrovnik, Croatia, E-mail: vesna.vrtiprah@unidu.hr